



Schriftliche Anfrage

der Abgeordneten **Ulrich Singer, Markus Striedl AfD**
vom 28.07.2025

Förderung Nahverkehr

Die Staatsregierung wird gefragt:

- | | | |
|-----|--|---|
| 1.1 | Welche Fördermittel hat der Freistaat seit 2022 an den Nahverkehr vergeben (bitte einzeln nach Verkehrsmittel und Jahren aufschlüsseln)? | 3 |
| 1.2 | Wie viel Fördermittel waren davon Coronahilfen? | 3 |
| 1.3 | Plant die Staatsregierung, die Mittel künftig zu erhöhen? | 3 |
| 2.1 | Wie viele Haushaltsmittel wendet der Freistaat für die Schülerbeförderung seit 2022 auf (bitte nach Jahren aufschlüsseln)? | 3 |
| 2.2 | Wie hoch ist der Anteil der Kommunen für die Schülerbeförderung seit 2022 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)? | 4 |
| 3.1 | Welche Rolle spielt das Deutschlandticket für die Schülerbeförderung? | 4 |
| 3.2 | Welche Rolle spielt das Deutschlandticket für den Nahverkehr? | 4 |
| 3.3 | Plant die Landesregierung gezielte Entlastungen für die durch das Deutschlandticket betroffenen Busbetriebe? | 4 |
| 4.1 | Welche Anforderungen im Bereich Energieeinsparung und Nachhaltigkeit gelten derzeit für Busunternehmen bei Vergabe von Fördermitteln? | 4 |
| 4.2 | Inwieweit erkennt die Landesregierung die grundsätzliche Energieeinsparleistung durch Busverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr an? | 4 |
| 4.3 | Sind Kampagnen geplant, den ländlichen Nahverkehr zu stärken? | 5 |
| 5.1 | Welche konkreten Förderprogramme stehen mittelständischen Verkehrsunternehmen aktuell zur Verfügung? | 5 |
| 5.2 | Wie viele dieser Unternehmen haben seit 2022 tatsächlich von diesen Fördermitteln profitiert? | 5 |
| 5.3 | Welche typischen Hindernisse beim Förderzugang sind der Staatsregierung bekannt und wie will sie diese abbauen? | 5 |
| 6.1 | Welche Nachweispflichten müssen Unternehmen des Nahverkehrs erfüllen? | 5 |

6.2	Plant der Freistaat, kleinere Unternehmen im Verkehrssektor von übermäßigen Nachweispflichten zu entlasten?	5
7.1	Ist die Einführung von Mindestauslastungen, Schwellenwerten oder Effizienzkriterien bei der ÖPNV-Planung vorgesehen?	6
7.2	Wie lautet der Status quo hinsichtlich der Digitalisierung im Nahverkehr?	6
8.1	Welche Rückmeldungen aus der Bevölkerung zur Nutzung von Rufbussen im ländlichen Raum liegen der Landesregierung vor?	6
8.2	Wie bewertet das Land die öffentliche Wahrnehmung, wenn Fahrten für Einzelpersonen mit großem Energieeinsatz durchgeführt werden?	6
8.3	Welche Maßnahmen zur Verbesserung von Auslastung und Akzeptanz bei öffentlichen Verkehrsangeboten sind geplant?	6
	Hinweise des Landtagsamts	7

Antwort

des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium der Finanzen und für Heimat und dem Staatsministerium für Unterricht und Kultus

vom 21.08.2025

1.1 Welche Fördermittel hat der Freistaat seit 2022 an den Nahverkehr vergeben (bitte einzeln nach Verkehrsmittel und Jahren aufschlüsseln)?

Sofern die Höhe der Fördermittel für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemeint sind, können diese den auf den Internetseiten des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) verlinkten jeweiligen Jahresbilanzen oder den durch das Staatsministerium der Finanzen und für Heimat (StMFH) veröffentlichten Haushaltsrechnungen entnommen werden.

1.2 Wie viel Fördermittel waren davon Coronahilfen?

Förderungen wurden im Rahmen des ÖPNV-Rettungsschirms für die Jahre 2020 bis 2022 ausgezahlt. Die hälftig von Bund und Land zur Verfügung gestellten Mittel wurden im Staathaushalt bei Kapitel 13 19 abgebildet und über den o. g. Zeitraum hinaus abgerechnet. Die Fördersummen können der Haushaltsrechnung des Freistaates entnommen werden.

Weiterhin wurden im Rahmen des Coronainvestitionsprogramms Maßnahmen für die Modernisierung der kommunalen und staatlichen Infrastruktur, für die Digitalisierung der Verwaltung sowie für Klimaschutz und Luftreinhaltung gefördert, welche allerdings nicht zum Ausgleich coronabedingter Nachteile bestimmt waren (Kapitel 13 18).

1.3 Plant die Staatsregierung, die Mittel künftig zu erhöhen?

Die Haushaltsplanung im Rahmen der Aufstellung des Doppelhaushalts 2026/2027 ist noch nicht abgeschlossen, sodass derzeit eine Aussage hierzu nicht möglich ist.

2.1 Wie viele Haushaltsmittel wendet der Freistaat für die Schülerbeförderung seit 2022 auf (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Die Schülerbeförderung ist eine Pflichtaufgabe der Kommunen im eigenen Wirkungsbereich. Der Freistaat gewährt den kommunalen Aufgabenträgern zur Erfüllung dieser Aufgabe Zuweisungen nach dem Bayerischen Finanzausgleichsgesetz. Dafür waren in den Jahren 2022 und 2023 jeweils 323 Mio. Euro und in den Jahren 2024 und 2025 jeweils 300 Mio. Euro veranschlagt. Verstärkt wird der Ansatz durch einen Konnexitätsausgleich zur Abgeltung des Mehraufwands bei der Schülerbeförderung durch die Einführung des G8 bzw. Wiedereinführung des G9 (2022–2024: je 4,5 Mio. Euro; 2025: rd. 4,8 Mio. Euro).

2.2 Wie hoch ist der Anteil der Kommunen für die Schülerbeförderung seit 2022 (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?

Mit den im Staatshaushalt bereitgestellten Mitteln wird die politische Zusage einer Deckungsquote von 60 Prozent der notwendigen Kosten der kommunalen Aufgabenträger im Landesdurchschnitt erfüllt.

3.1 Welche Rolle spielt das Deutschlandticket für die Schülerbeförderung?

Die Schülerbeförderung ist eine kommunale Aufgabe. Laut § 3 Schülerbeförderungsverordnung erfüllen die Aufgabenträger der Schülerbeförderung ihre Beförderungspflicht vorrangig mithilfe des ÖPNV. Dies sieht in der Praxis so aus, dass die für die Schülerbeförderung zuständigen Kommunen den Schülerinnen und Schülern das jeweils günstigste ÖPNV-Ticket, mit dem der Schulweg zurückgelegt werden kann, zur Verfügung stellen. Das kann – je nach örtlicher Tarifstruktur – auch das Deutschlandticket sein.

3.2 Welche Rolle spielt das Deutschlandticket für den Nahverkehr?

Mit seiner pauschalen Gültigkeit im bundesweiten Nahverkehr baut das Deutschlandticket Zugangshürden ab und erleichtert so die Nutzung von Bus und Bahn.

3.3 Plant die Landesregierung gezielte Entlastungen für die durch das Deutschlandticket betroffenen Busbetriebe?

Die durch das Deutschlandticket entstehenden Mindereinnahmen der Verkehrsunternehmen werden von Bund und Ländern auch im Jahr 2025 nach der sog. Rettungsschirmlogik ausgeglichen. Daneben setzt sich insbesondere der Freistaat im Rahmen des Vorsitzes der Verkehrsministerkonferenz für eine stärkere finanzielle Beteiligung des Bundes ein, um die dauerhafte finanzielle Tragfähigkeit des Angebots sicherzustellen.

4.1 Welche Anforderungen im Bereich Energieeinsparung und Nachhaltigkeit gelten derzeit für Busunternehmen bei Vergabe von Fördermitteln?

4.2 Inwieweit erkennt die Landesregierung die grundsätzliche Energieeinsparleistung durch Busverkehr gegenüber dem motorisierten Individualverkehr an?

Die Fragen 4.1 und 4.2 werden wegen des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegt schon allein im wirtschaftlichen Interesse der Verkehrsunternehmen, Energie einzusparen, um die Betriebskosten zu senken. Gefördert werden darüber hinaus nur Busse, die die Anforderungen der europäischen Richtlinie (EU) 2019/1161 – bundesweit umgesetzt im Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge – erfüllen. Hierfür hat der Freistaat 2022 seine Busförderung neu konzipiert und den Fokus auf die Förderung von Klimabussen gelegt. Die bayerischen Busunternehmen werden mittlerweile ausschließlich bei der Anschaffung von emissionsarmen sauberen (insbesondere als Alternative im ländlichen Raum) und emissionsfreien Linienomnibussen im ÖPNV unterstützt.

4.3 Sind Kampagnen geplant, den ländlichen Nahverkehr zu stärken?

Die Planung, Organisation und Sicherstellung des allgemeinen ÖPNV ist Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte im eigenen Wirkungskreis. Der Freistaat kann hier nicht regelnd eingreifen, unterstützt die Aufgabenträger aber umfassend, u. a. mit dem Programm zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum. Seit Herbst 2023 steht den Kommunen mit dem Team „Nachhaltige Mobilität“ bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) eine praxisnahe Unterstützung unter anderem auch für die Förderung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Regionen zur Verfügung.

Im SPNV steht bei den Kampagnen der BEG das gesamte Bahnland Bayern im Fokus, nicht nur einzelne Teilregionen.

5.1 Welche konkreten Förderprogramme stehen mittelständischen Verkehrsunternehmen aktuell zur Verfügung?

Mittelständischen Verkehrsunternehmen stehen bei den bayerischen Förderprogrammen aktuell die Busförderung und Infrastrukturförderung nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zur Verfügung.

5.2 Wie viele dieser Unternehmen haben seit 2022 tatsächlich von diesen Fördermitteln profitiert?

Von der Busförderung haben 2022 159, 2023 130 und 2024 106 mittelständische Verkehrsunternehmen profitiert.

Von der Förderung für die Infrastruktur haben in 2022 10, 2023 19 und 2024 12 mittelständische Verkehrsunternehmen profitiert. Kleinvorhaben mit zuwendungsfähigen Kosten bis zu 500.000 Euro werden in eigener Zuständigkeit der Regierungen gewährt und sind in der Auflistung nicht enthalten.

5.3 Welche typischen Hindernisse beim Förderzugang sind der Staatsregierung bekannt und wie will sie diese abbauen?

Der Staatsregierung sind keine Hindernisse beim Förderzugang bekannt.

6.1 Welche Nachweispflichten müssen Unternehmen des Nahverkehrs erfüllen?

6.2 Plant der Freistaat, kleinere Unternehmen im Verkehrssektor von übermäßigen Nachweispflichten zu entlasten?

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 6.1 und 6.2 zusammen beantwortet.

Die Nachweispflichten ergeben sich aus den Anforderungen an die reguläre Verwendungsnachweisprüfung nach Art. 44 Abs. 1 Satz 2 Bayerische Haushaltsordnung (BayHO) und Verwaltungsvorschrift Nr. 10 zu Art. 44 BayHO. Zu künftigen Entlastungen von Nachweispflichten wird auf das am 23. Juli 2025 vom Landtag verabschiedete Dritte Modernisierungsgesetz Bayern verwiesen, das in § 7 einen neuen Art. 44a BayHO mit Erleichterungen für Förderempfänger vorsieht.

Der Freistaat erarbeitet aktuell gemeinsam mit den im bayerischen SPNV tätigen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Projekt „Ressourcenschonender Wettbewerb“ unter anderem Ansätze, wie die EVU bei weiteren bestimmten Berichtspflichten entlastet werden können.

7.1 Ist die Einführung von Mindestauslastungen, Schwellenwerten oder Effizienzkriterien bei der ÖPNV-Planung vorgesehen?

Für den allgemeinen ÖPNV liegt diese Entscheidung bei den jeweils zuständigen Aufgabenträgern.

Bei der Förderung und Bedienung neuer Haltepunkte im SPNV ist ebenso wie bei Infrastrukturausbauten zugunsten des SPNV stets die Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Das Angebot im SPNV richtet sich nach dem Bedarf, der an definierten Bedienrichtwerten ausgerichtet wird. Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken für den SPNV werden als Prozess nur weiter begleitet, wenn eine vom Freistaat anerkannte Prognose eine Nachfrage von werktags mehr als 1 000 Reisendenkilometern pro Kilometer betriebener Strecke ausweist.

7.2 Wie lautet der Status quo hinsichtlich der Digitalisierung im Nahverkehr?

Die Vernetzung aller öffentlich zugänglichen Mobilitätsangebote erfolgt über die von der BEG betriebene Mobilitätsplattform Bayern mit dem Hintergrundsystem DEFAS (Durchgängiges elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System) und der Mobilitäts-App MoBY.

8.1 Welche Rückmeldungen aus der Bevölkerung zur Nutzung von Rufbussen im ländlichen Raum liegen der Landesregierung vor?

Die Projekte der Aufgabenträger werden gut angenommen. Sie sind wesentlicher Bestandteil des ÖPNV vor Ort und stellen in vielen Regionen ein wichtiges Verkehrsangebot dar.

8.2 Wie bewertet das Land die öffentliche Wahrnehmung, wenn Fahrten für Einzelpersonen mit großem Energieeinsatz durchgeführt werden?

Es ist von den Aufgabenträgern sicherzustellen, dass angemeldete Fahrtwünsche nach Möglichkeit gebündelt werden.

8.3 Welche Maßnahmen zur Verbesserung von Auslastung und Akzeptanz bei öffentlichen Verkehrsangeboten sind geplant?

Die Konzeption sowie Vermarktung örtlicher Verkehrsangebote obliegt den Aufgabenträgern. Das Team „Nachhaltige Mobilität“ bei der BEG unterstützt die ÖPNV-Aufgabenträger bei der Einrichtung bedarfsorientierter Projekte mit dem Ziel, Angebote effizient auszugestalten und die Inanspruchnahme neuer Projekte zu erhöhen.

Hinweise des Landtagsamts

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen zur Verfügung.