



Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr  
Postfach 22 12 53 • 80502 München .....

Präsidentin  
des Bayer. Landtags  
Frau Barbara Stamm, MdL  
Maximilianeum  
81627 München

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom  
PI/G-4254-3/2098 V  
19.07.2018

Unser Zeichen  
62-3520-4-10

München  
06. September 2018

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Markus Ganserer  
vom 19. Juli 2018 betreffend Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

*zu 1.a) Wie definiert die Staatsregierung überregional wichtige Buslinien?*

*zu 1.b) Wie wird der Freistaat den Aufgabenträgern finanziell zur Seite stehen?*

Die Fragen 1 a) und 1 b) werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die landesbedeutsamen Buslinien sollen den Bayern-Takt auf der Schiene durch zusätzliche Taktverkehre auf der Straße ergänzen. Hierzu ist die Vernetzung mit dem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ein wesentlicher Aspekt, um vorhandene Lücken im Schienennetz zu schließen und das überregionale Verkehrsnetz übergreifend auszuweiten. Daher erfolgt die erste Grobplanung durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) in Abstimmung mit den Planungen der ÖPNV-

Aufgabenträger vor Ort. Es ist eine sukzessive Ausweitung des Netzes geplant, um dieses schrittweise zu verdichten und die Fahrtmöglichkeiten für den Fahrgast im Taktverkehr zu stärken.

Der Freistaat wird die landesbedeutsamen Buslinien in einem Förderprogramm unterstützen und einen wesentlichen Anteil des Betriebskostendefizits tragen. Die genauen Konditionen werden aktuell erarbeitet.

*zu 2.a) Wie soll das Förderprogramm zur Gründung von Verkehrsverbänden aussehen?*

*zu 2.b) Welche Förderung ist vorgesehen?*

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 2. a) und 2. b) gemeinsam beantwortet.

Das Förderprogramm zur Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger bei der Gründung von großflächigen und leistungsfähigen Verkehrs- und Tarifverbänden wird derzeit erarbeitet. Neben der Förderung der vorbereitenden Studien, Untersuchungen und Verkehrserhebungen zur Schaffung einer fundierten Datenbasis ist auch die Förderung der eigentlichen Integrationsaufwendungen geplant. Die genauen Konditionen werden im des Förderprogramm festgelegt.

*zu 2.c) Wann gibt es in Bayern flächendeckend Verkehrsverbände?*

Die Gründung der Verkehrs- und Tarifverbände setzt eine Einigung der kommunalen Aufgabenträger voraus. Hierbei sind insbesondere der räumliche Umgriff des Verbundes, die Fragen der Einnahmeverteilung, das Tarifsysteem oder die Finanzierung zu klären. Bei der geplanten Förderung will der Freistaat gezielt Anreize setzen. Zudem unterstützt der Freistaat diesen Einigungsprozess bereits moderierend. Dieser Einigungsprozess kann mehrere Jahre in Anspruch nehmen. Eine Einigung kann vom Freistaat allerdings nicht erzwungen werden.

*zu 3.a) Wann gibt es ein bayernweites E-Ticket, mit dem bayernweit mit einem Ticket verschiedene Verkehrsmittel genutzt werden können?*

*zu 3.b) Welche Zwischenschritte sind auf diesem Weg zu gehen?*

Die Fragen 3.a) und 3.b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein Zeitpunkt für die flächendeckende Einführung elektronisch erzeugter Tickets kann aufgrund der verteilten Zuständigkeiten, der Vielzahl der Akteure und der noch klärungsbedürftigen Fragen zur Machbarkeit und Finanzierbarkeit noch nicht genannt werden.

In einem ersten Schritt hat die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) eine Machbarkeitsstudie ausgeschrieben. Ziel der Studie ist es, auf Basis einer Situationsanalyse sowie anhand mehrerer denkbarer Szenarien einen Umsetzungsvorschlag hin zu einheitlichen Tarifstrukturen und einem bayernweiten Vertrieb elektronischer Fahrscheine zu erarbeiten. Daraus soll ein bayernweites Konzept abgeleitet werden. Ergebnisse werden voraussichtlich Ende 2019 erwartet. Aufgrund der technischen, rechtlichen, organisatorischen und finanziellen Herausforderungen ist von einem mehrjährigen Prozess und einem erheblichen Mittelbedarf auszugehen. Gleichzeitig soll ein Dialogprozess mit den kommunalen Spitzenverbänden, Verbänden und Verbänden der Verkehrsunternehmen angestoßen werden. Ziel dieser Maßnahmen ist es, ein Programm zur Förderung der flächendeckenden Einführung elektronisch erzeugter Tickets aufzulegen.

*zu 3.c) Inwieweit wird das geplante E-Ticket in DEFAS integriert?*

Im Rahmen der unter Ziffern 3.a) und 3.b) genannten Studie werden unterschiedliche Szenarien betrachtet, die auch mögliche Rollen von DEFAS Bayern berücksichtigen. Zum jetzigen Zeitpunkt ist dazu allerdings noch keine abschließende Aussage möglich. In einem ersten Schritt arbeitet die BEG an der Umsetzung einer Fahrpreisauskunft, für die sie verfügbare Tarifdaten aus unterschiedlichen Quellen zusammentragen wird. DEFAS Bayern wird hierfür um entsprechende

Komponenten erweitert, damit diese Daten aufgenommen, verarbeitet und beaufkuntet werden können.

*zu 4.a) Wird es ein bayernweit gültiges Ticker auch in Papierform geben?*

*zu 4.b) Wenn nein, warum wird das bayernweit gültige Ticket nur als E-Ticket konzipiert und für bestimmte Nutzergruppen der Zugang zum ÖPNV erschwert?*

Die Fragen 4.a) und 4.b) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen der unter Ziffern 3.a) und 3.b) genannten Studie soll auch eine Bewertung unterschiedlicher Varianten von elektronisch erzeugten Tickets erfolgen. Die Festlegung der Varianten von elektronisch erzeugten Tickets obliegt den Vertriebsverantwortlichen, konkret den Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbänden. Ziel der Staatsregierung ist jedoch, den Zugang zum ÖPNV für alle Nutzergruppen durch geeignete Maßnahmen zu erleichtern.

*zu 5.a) Auf welchen Linien werden welche Taktlücken im Bayern-Takt geschlossen?*

*zu 5.b) Ab wann werden die einzelnen unter 5.a) genannten Taktlücken geschlossen?*

*zu 5.c) Welche jährlichen Mehrausgaben werden durch die Schließung der Taktlücken bei der Zugbestellung anfallen?*

*zu 6.a) Auf welchen Linien werden auch weiterhin Taktlücken im Bayerntakt bestehen?*

*zu 6.b) Mit welcher konkreten Begründung werden diese Taktlücken nicht geschlossen?*

*zu 6.c) Welche jährlichen Mehrausgaben würden entstehen auch die restlichen Taktlücken zu schließen*

Die Fragen 5.a) bis 6.c) werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ziel der Staatsregierung bei der Weiterentwicklung des SPNV war bisher und ist auch weiterhin die möglichst flächendeckende Umsetzung des „Bayern-Takts“ und des Integralen Taktfahrplanes.

Aufgrund der nur in begrenztem Umfang zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel konnte dieses Ziel zwar weitestgehend erreicht werden, jedoch kann noch nicht auf allen im SPNV bedienten Strecken ein durchgehender Stundentakt angeboten werden. Zur weiteren Realisierung des Bayern-Takts werden derzeit Kriterien für eine Priorisierung der bislang nicht im Stundentakt bedienten Strecken erarbeitet.

Auf Basis dieser Kriterien soll eine Liste erstellt werden, anhand derer sukzessive noch bestehende Taktlücken geschlossen werden, soweit das Budget hierfür ausreicht und andere verkehrliche Notwendigkeiten für Zusatzbestellungen, etwa bei Kapazitätsengpässen durch Nachfragesteigerungen, dies zulassen. Bei der Entscheidung über die Verwendung der Regionalisierungsmittel muss vermieden werden, unterschiedliche Bedürfnisse im ländlichen Raum und auf den nachfragestarken Strecken im Zulauf auf die Ballungsräume durch eine ausschließliche Fixierung auf den Stundentakt gegeneinander auszuspielen. Dass der Bayern-Takt kontinuierlich weiter vervollständigt wird, zeigt die jüngst beschlossene Umsetzung des Stundentaktes auf der Relation Mühldorf – Freilassing – Salzburg zum Fahrplanwechsel im Dezember 2018.

*zu 7.a) Wie soll der SmartBus finanziert werden?*

Für das Programm „SmartBus“ sind im zweiten Nachtragshaushalt 2018 zusätzliche Mittel vorgesehen.

*zu 7.b) Wie werden Bürgerbusse stärker gefördert?*

Zur Förderung der ehrenamtlichen Bürgerbusprojekte wird aktuell eine Förderrichtlinie erstellt. Schwerpunkt soll neben der Fahrzeugförderung auch die Unterstützung bei den Aufwendungen für die Führerscheine zur Fahrgastbeförderung („Personenbeförderungsscheine“) sein.

zu 7.c) *Inwieweit wird dazu die "Richtlinie zum Förderprogramm Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum für bedarfsorientierte Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und Pilotprojekte landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im Omnibusverkehr" novelliert?*

7.d) *Wann werden die Änderungen der Förderrichtlinie gegebenenfalls in Kraft treten?*

Aufgrund des Sachzusammenhanges werden die Fragen 7.c) und 7.d) gemeinsam beantwortet.

Für die Förderung von Bürgerbusprojekten ist die unter 7 b) genannte eigene Förderrichtlinie in Erarbeitung.

Für das Projekt „SmartBus“ wird eine vorhandene Förderrichtlinie umgestaltet. Für eine fundierte Basis zur fachlichen Umgestaltung der Richtlinie werden derzeit die Angaben über laufende Projekte und der Förderbedarf erhoben.

Bei der Umgestaltung der Richtlinie werden auch die Spitzenverbände beteiligt. Ein konkreter Termin für das Inkrafttreten der Änderungen besteht noch nicht. Durch die vorherige Schaffung einer soliden Datengrundlage und der Beteiligung der Spitzenverbände wird die Erstellung Zeit in Anspruch nehmen. Diese Schritte sind jedoch aufgrund der hohen Bedeutung der Richtlinie notwendig, um eine wirksame dauerhafte und verlässliche Finanzierungsperspektive zu ermöglichen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Josef Zellmeier  
Staatssekretär