



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian von Brunn SPD**  
vom 14.05.2018

### Wie sollen die umfangreichen Versprechungen des Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder zum öffentlichen Personennahverkehr umgesetzt werden?

Ministerpräsident Dr. Markus Söder hat in seiner Regierungserklärung zahlreiche Ankündigungen zur Verkehrspolitik gemacht, diese aber größtenteils nicht konkretisiert.

Ich frage daher die Staatsregierung:

1. a) Ab wann soll der zusätzliche Betrag von 100 Mio. Euro pro Jahr dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung stehen?  
b) Welcher Teil dieser Summe ist bereits jetzt im Haushalt eingestellt?  
c) Für welche Investitionen und Programme sind die 100 Mio. Euro jährlich vorgesehen?
2. a) Wer kann diese Mittel abrufen?  
b) Was passiert, wenn diese Mittel innerhalb eines Jahres nicht abgerufen werden können?  
c) Welchen Bedarf an Bussen, Trambahnen und U-Bahnen haben die bayerischen Gemeinden und Landkreise derzeit?
3. a) Wie kommt Ministerpräsident Dr. Markus Söder auf die Zahl von 2.000 Bussen, 100 Trambahnen und 50 U-Bahnen?  
b) In welchem Zeitraum sollen die Busse, Trambahnen und U-Bahnen angeschafft werden?  
c) Wo sollen die Busse, Trambahnen und U-Bahnen nach Vorstellung des Ministerpräsidenten eingesetzt werden?
4. a) Wie viele Busse, Trambahnen und U-Bahnen wurden in den letzten zehn Jahren pro Jahr in Bayern angeschafft?  
b) Wie soll der bayernweit einheitliche ÖPNV-Tarif konkret aussehen, welcher laut der Aussage von Ministerpräsident Dr. Markus Söder für ganz Bayern entstehen soll?  
c) Bis wann soll der o.g. einheitliche ÖPNV-Tarif in Bayern umgesetzt werden?
5. a) Bei welchen Strecken in die Städte, für die Ministerpräsident Dr. Markus Söder die schnellstmögliche Umsetzung eines Stundentakts versprochen hat, wird der Stundentakt bisher nicht erreicht?  
b) Wie soll der o.g. Stundentakt konkret umgesetzt werden?  
c) Bis wann soll der o.g. Stundentakt umgesetzt werden?

6. a) Wie soll, nach Ministerpräsident Dr. Markus Söder, die bestehende Elektrifizierungslücke des ÖPNV geschlossen werden?  
b) Wie geht es mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes Nürnberg-Fürth-Erlangen weiter?  
c) Wann erhält Augsburg einen schienengebundenen öffentlichen Verkehr?
7. a) Auf welcher Strecke soll die geplante Alpenbuslinie, wie von Ministerpräsident Dr. Markus Söder angekündigt, verkehren?  
b) In welchem Takt soll die o.g. Alpenbuslinie fahren?  
c) Wie viele Personen soll die o.g. Alpenbuslinie befördern?
8. a) Inwieweit lässt sich der vom Ministerpräsidenten geplante individuelle Flugverkehr mit den bestehenden Umwelt- und Klimaschutzziele vereinbaren?  
b) Wer soll die Sicherung dieses Flugverkehrs übernehmen (Flugsicherung)?  
c) Für welche Bevölkerungsgruppen will der Ministerpräsident den individuellen Flugverkehr in Bayern etablieren?

## Antwort

des **Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**  
vom 09.07.2018

### 1. a) Ab wann soll der zusätzliche Betrag von 100 Mio. Euro pro Jahr dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zur Verfügung stehen?

Der Betrag von 100 Mio. Euro ist erstmalig im Regierungsentwurf des 2. Nachtragshaushalts 2018 in Form von Ausgabemitteln bzw. Verpflichtungsermächtigungen vorgesehen. Der Betrag soll vorbehaltlich der Zustimmung des Landtags mit Inkrafttreten des 2. Nachtragshaushaltsgesetzes 2018 zur Verfügung stehen.

### b) Welcher Teil dieser Summe ist bereits jetzt im Haushalt eingestellt?

Es handelt sich durchgehend um neue Ansätze, die im Doppelhaushalt 2017/2018 in der Fassung des 1. Nachtragshaushalts 2018 noch nicht enthalten sind.

### c) Für welche Investitionen und Programme sind die 100 Mio. Euro jährlich vorgesehen?

Mit den zusätzlichen 100 Mio. Euro pro Jahr will die Staatsregierung die Attraktivität des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) steigern und kraftvolle Impulse für den von den kommunalen Aufgabenträgern (Landkreise und kreisfreie Gemeinden) organisierten und gestalteten allgemei-

nen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen setzen:

- Ausweitung des Stundentakts im SPNV und gezielte Verbesserung des bereits eng getakteten Verkehrsangebots;
- zusätzliche Angebote im Busverkehr (z.B. flexible Bedienformen und Bürgerbusse) sowie schnelle landkreisübergreifende Busverbindungen;
- Stärkung und Ausbau der Verkehrsverbünde;
- Verbesserung der Qualität im ÖPNV durch moderne, emissionsarme und fahrgastfreundliche Fahrzeuge (einschließlich der weiteren Erprobung automatisierter Fahrzeuge);
- Maßnahmen mit dem mittelfristigen Ziel eines abgestimmten, durchgängigen und einheitlichen ÖPNV-Angebots in allen regionalen Verkehrsräumen bis hin zu einem bayernweiten einheitlichen elektronischen Ticket sowie weitere Maßnahmen der Digitalisierung im ÖPNV.

### 2. a) Wer kann diese Mittel abrufen?

Soweit es nicht um SPNV-Bestellungen (in der Aufgabenträgerschaft des Freistaates) geht, sollen die Mittel – abhängig von der konkreten Maßnahme – v.a. den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern, aber auch Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen offenstehen.

### b) Was passiert, wenn diese Mittel innerhalb eines Jahres nicht abgerufen werden können?

Der Regierungsentwurf zum 2. Nachtragshaushalt 2018 sieht die Übertragbarkeit der Ausgabemittel vor, sodass sie über das Haushaltsjahr hinaus verfügbar gehalten werden können. Nicht in Anspruch genommene Verpflichtungsermächtigungen müssen in den kommenden Haushalten erneut ausgebracht werden.

### c) Welchen Bedarf an Bussen, Trambahnen und U-Bahnen haben die bayerischen Gemeinden und Landkreise derzeit?

Für das Jahr 2018 liegen Anträge für 968 Fahrzeuge vor. Es ist davon auszugehen, dass diese dem tatsächlichen Fahrzeugbedarf für das Jahr 2018 entsprechen.

Der konkrete Bedarf an Schienenfahrzeugen (Straßenbahnen und U-Bahnen) bestimmt sich nach den Planungen der betroffenen Städte bzw. Verkehrsunternehmen. Diese beziehen sich auf unterschiedliche Zeiträume und gehen teilweise bis 2030.

### 3. a) Wie kommt Ministerpräsident Dr. Markus Söder auf die Zahl von 2.000 Bussen, 100 Trambahnen und 50 U-Bahnen?

Die Zahlen basieren auf im März/April 2018 bekannten Bedarfen (auch aus der Vergangenheit) sowie Schätzungen künftiger Bedarfe in den nächsten Jahren. Diese Annahmen stellen eine Momentaufnahme dar, da sich die Bedarfe je nach den Planungen bei den Städten bzw. Verkehrsunternehmen regelmäßig verändern. Siehe hierzu auch die Antwort zu Frage 2 c.

### b) In welchem Zeitraum sollen die Busse, Trambahnen und U-Bahnen angeschafft werden?

### c) Wo sollen die Busse, Trambahnen und U-Bahnen nach Vorstellung des Ministerpräsidenten eingesetzt werden?

Die Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen erfolgt bedarfsgerecht und im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Entscheidend hierfür sind die Planungen der Städte bzw. Verkehrsunternehmen.

Die geförderten Fahrzeuge sind nach den Vorgaben der Nr. 20.8 der Richtlinien für die Gewährung von Zuwendungen des Freistaates Bayern für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Zuwendungsrichtlinien – RZÖPNV) im Freistaat einzusetzen.

### 4. a) Wie viele Busse, Trambahnen und U-Bahnen wurden in den letzten zehn Jahren pro Jahr in Bayern angeschafft?

Für Busse liegen der Staatsregierung nur die Förderdaten vor. Die Gesamtzahl von neu angeschafften ÖPNV-Linienbussen ist der Staatsregierung nicht bekannt, da ein Teil der Busse ohne Förderung angeschafft wurde. Im Zeitraum 2009 bis 2017 wurden insgesamt 3.757 Linienomnibusse gefördert. Die Zahlen für 2018 liegen noch nicht vor.

Für Straßenbahnen und U-Bahnen liegen ebenfalls nur die Förderdaten vor. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Zeitpunkt der Bestellung und der Zeitpunkt der Inbetriebnahme zum Teil erheblich auseinander liegen. In den Zeitraum 2009 bis heute fällt die Beschaffung von 47 Straßenbahnen und 49 U-Bahnen.

### b) Wie soll der bayernweit einheitliche ÖPNV-Tarif konkret aussehen, welcher laut der Aussage von Ministerpräsident Dr. Markus Söder für ganz Bayern entstehen soll?

### c) Bis wann soll der o.g. einheitliche ÖPNV-Tarif in Bayern umgesetzt werden?

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) hat den Auftrag erhalten, eine Studie zum Thema „Durchgängiger Vertrieb und einheitlicher Tarif in Bayern“ vorzubereiten und durchzuführen. Vertrieb und Tarifföheit liegen grundsätzlich in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen bzw. Verkehrsverbände. Die Vergabe der Studie wurde am 30.05.2018 veröffentlicht. Mit Abschluss der Studie (voraussichtlich Ende 2019) wird ein konkretes Maßnahmenkonzept erarbeitet.

### 5. a) Bei welchen Strecken in die Städte, für die Ministerpräsident Dr. Markus Söder die schnellstmögliche Umsetzung eines Stundentakts versprochen hat, wird der Stundentakt bisher nicht erreicht?

Strecken und Halte, die bisher nicht täglich stündlich bedient werden, sind in der Anlage grafisch dargestellt (mit Erläuterungen).

**b) Wie soll der o.g. Stundentakt konkret umgesetzt werden?**

Ein Kernziel bei der Weiterentwicklung des SPNV-Angebotes war und ist die möglichst flächendeckende Einführung des Bedienungsstandards „Bayern-Takt“ und des Integralen Taktfahrplans. Bayern-Takt-Standard ist landesweit grundsätzlich der Stundentakt und heute weitestgehend Realität. Gleichwohl können vereinzelt Strecken bislang nicht im Stundentakt bedient werden. Durch das bei der Aufstellung des 2. Nachtragshaushalts 2018 vorgesehene 100-Mio.-Euro-Programm für den öffentlichen Nahverkehr werden auch zusätzliche Spielräume eröffnet, noch bestehende Taktlücken sukzessive zu schließen, soweit andere verkehrliche Notwendigkeiten dies zulassen.

Die Herstellung des Stundentaktes auf Strecken, auf denen dieser bisher nicht erreicht wurde, erfordert zunächst Mittel für die zusätzlich erforderlichen Fahrten bzw. Fahrzeuge. Oft sind zusätzlich Infrastrukturausbauten erforderlich, um den Stundentakt auch technisch zu ermöglichen. Bei grenzüberschreitenden Linien ist zudem die Mitfinanzierung der jeweiligen Nachbarländer erforderlich.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Zuständigkeit für die Finanzierung der bundeseigenen Schienenwegeinfrastruktur nicht beim Land, sondern beim Bund liegt.

**c) Bis wann soll der o.g. Stundentakt umgesetzt werden?**

Die bestehenden Taktlücken sollen sukzessive geschlossen werden. Dabei sind verschiedene Randbedingungen zu beachten. Vor diesem Hintergrund besteht noch kein Zeitplan für die vollständige Umsetzung des bayernweiten Stundentakts.

**6. a) Wie soll, nach Ministerpräsident Dr. Markus Söder, die bestehende Elektrifizierungslücke des ÖPNV geschlossen werden?**

Neben der bestehenden Förderung des Bundes stellt der Freistaat im Rahmen des Maßnahmenpaketes zur Luftreinhaltung Mittel für die Anschaffung von Elektrobussen und die notwendige Ladeinfrastruktur zur Verfügung.

**b) Wie geht es mit dem Ausbau des S-Bahn-Netzes Nürnberg-Fürth-Erlangen weiter?**

Die S-Bahn-Strecke Nürnberg – Fürth – Erlangen weist das höchste Fahrgastaufkommen im Großraum Nürnberg auf. Ausbauziele sind die notwendige Entflechtung der verschiedenen Verkehre und ein getakteter Mehrverkehr der S-Bahn.

Das Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) hat den Planfeststellungsbeschluss zum Fürther Verschwenk mit Urteil vom 09.11.2017 für nicht vollziehbar erklärt. Als Folge des Urteils des BVerwG erfolgt eine ergebnisoffene Prüfung beider Varianten, d.h. sowohl des Verschwenks als auch des Bestandstrassenausbaus. Voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte werden die relevanten Randbedingungen (zu denen vor allem die Frage der Realisierung des Güterzugtunnels Fürth gehört) feststehen, die Voraussetzung für die Abwägung der beiden Trassenvarianten sind. Auf Grundlage der Ergebnisse der dann durchzuführenden Variantenprüfung wird entschieden, ob der S-Bahn-Ausbau zwischen Fürth und Eltersdorf in Form des Verschwenks oder in Form des Bestandstrassenausbaus weiterverfolgt wird.

**c) Wann erhält Augsburg einen schienengebundenen öffentlichen Verkehr?**

Die Stadt Augsburg verfügt bereits über einen Anschluss an den Schienenpersonennah- und -fernverkehr sowie über ein leistungsfähiges Straßennetz.

**7. a) Auf welcher Strecke soll die geplante Alpenbuslinie, wie von Ministerpräsident Dr. Markus Söder angekündigt, verkehren?**

**b) In welchem Takt soll die o.g. Alpenbuslinie fahren?**

**c) Wie viele Personen soll die o.g. Alpenbuslinie befördern?**

Die vorgesehene „Alpenbuslinie“ soll eine Ost-West-Vernetzung der radial auf München zulaufenden Nord-Süd-Verbindungen im SPNV und eine attraktive Querverbindung im touristischen Voralpenland zur Stärkung der verkehrlichen Vernetzung der einzelnen Landkreise bilden. Der exakte Linienvorlauf und die endgültigen Haltestellen stehen noch nicht fest. Der genaue Streckenverlauf, die Taktung und das sich daraus ergebende Fahrgastpotenzial werden gemeinsam mit den Landkreisen als Aufgabenträger für den allgemeinen ÖPNV vor Ort analysiert und abgestimmt. Dies wird in den kommenden Monaten erfolgen.

**8. a) Inwieweit lässt sich der vom Ministerpräsidenten geplante individuelle Flugverkehr mit den bestehenden Umwelt- und Klimaschutzziele vereinbaren?**

Bei den derzeit für den individuellen Flugverkehr als sog. Flugtaxis in der Entwicklung und Erprobung befindlichen Fluggeräten ist nach unserem Kenntnisstand verbreitet ein Elektroantrieb vorgesehen. Eine gute Vereinbarkeit mit Umwelt- und Klimaschutzziele wird insoweit erwartet.

**b) Wer soll die Sicherung dieses Flugverkehrs übernehmen (Flugsicherung)?**

Die derzeit in erster Linie für die bemannte Luftfahrt konzipierten Regelungen sehen vor, dass die Überwachung und Lenkung der Bewegungen im deutschen Luftraum durch die zuständigen Flugverkehrskontrollstellen in Abhängigkeit von der Art der für den jeweiligen Flug zu befolgenden Regeln (Sichtflug- bzw. Instrumentenflugregeln) sowie dem jeweils in Anspruch genommenen Luftraum erfolgt.

Für den Betrieb von unbemannten Fluggeräten wie zum Beispiel Drohnen hat die EU-Kommission das gemeinsame Unternehmen für die Forschung zum Flugverkehrsmanagementsystem für den einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) mit der Erstellung eines Konzepts für ein Luftverkehrsmanagementsystem zum Betrieb von Drohnen beauftragt. SESAR wurde mit der Verordnung (EG) Nr. 219/2007 von der Europäischen Union und der Europäischen Organisation zur Sicherung der Luftfahrt (Eurocontrol) gegründet. SESAR hat im Juni 2017 ein Konzeptpapier vorgestellt, das darauf abzielt, einen komplexen Drohnenbetrieb mit hohem Automatisierungsgrad im unteren Luftraum (bis zu einer Flughöhe von 150 Metern) zu ermöglichen („U-Space Blueprint“). Die schrittweise Systemeinführung soll bereits ab dem Jahr 2019 erfolgen. Vorgesehen ist ferner eine sukzessive Erweiterung der Systemfunktionalitäten. Inwieweit ein solches Luftverkehrsmanagementsystem künftig auch den Betrieb von Drohnen zum Passagiertransport mit abdecken

kann, bleibt abzuwarten. Voraussetzung für einen solchen Betrieb wäre zudem, dass die Fluggeräte ihrerseits für einen solchen Betrieb ohne Piloten zugelassen sind. Hierfür müssen erst noch ein entsprechendes Regelungsregime geschaffen und Zulassungsverfahren durchgeführt werden.

**c) Für welche Bevölkerungsgruppen will der Ministerpräsident den individuellen Flugverkehr in Bayern etablieren?**

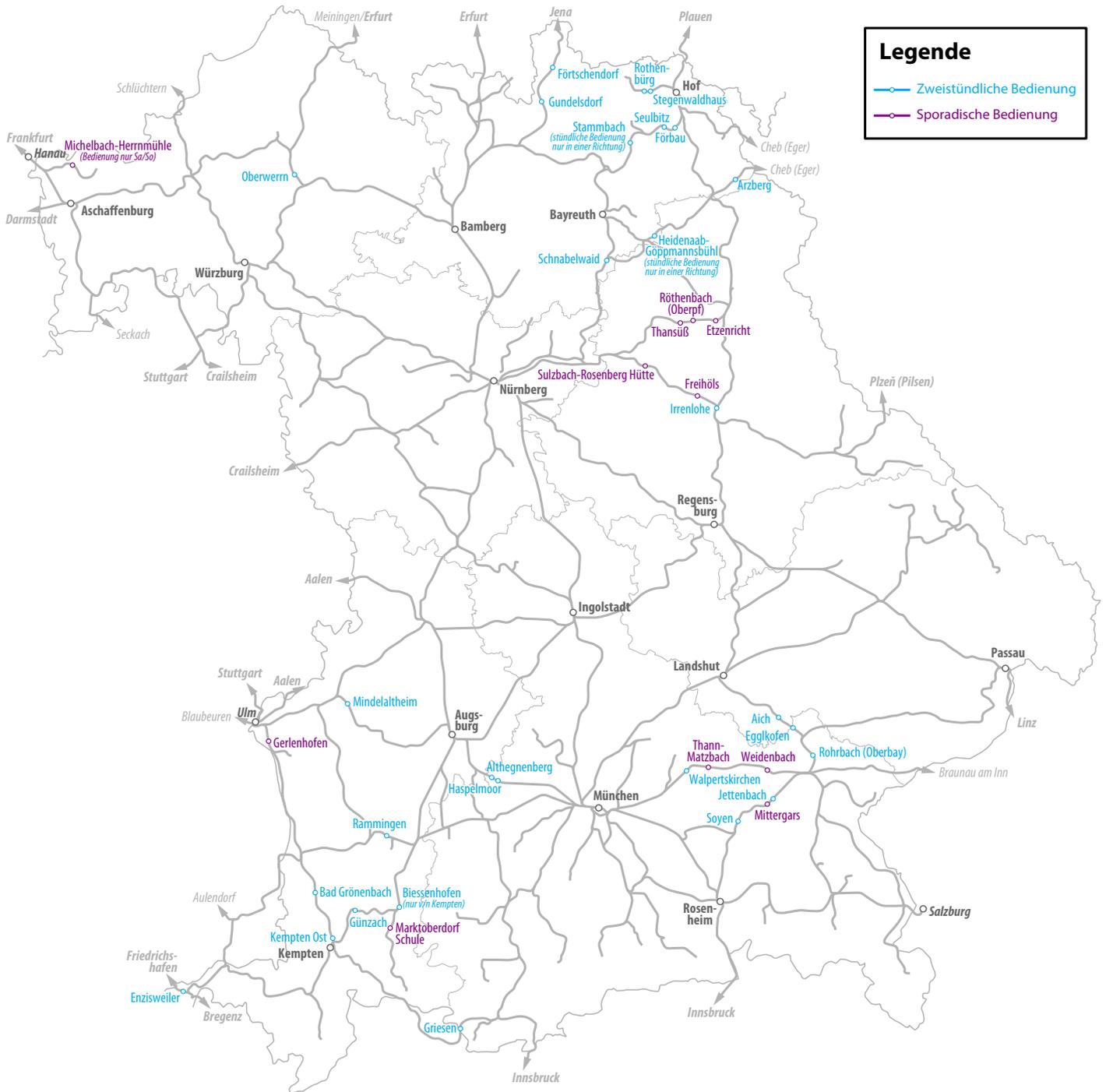
Die Regierungserklärung, wonach Bayern zu einer führenden Pilot- und Produktionsregion für den individuellen Flug-

verkehr entwickelt werden soll, zielt zunächst einmal darauf ab, die in Bayern etablierten Unternehmen bei der Entwicklung und Erprobung entsprechender Fluggeräte sowie bei deren Heranführung an die Marktreife zu unterstützen. Inwieweit in Bayern künftig ein praktischer Einsatz solcher Fluggeräte (insb. von unbemannten Flugtaxi) möglich und sinnvoll ist und welche Kundengruppen dabei angesprochen werden, lässt sich derzeit noch nicht abschätzen, da hierbei eine Fülle von Faktoren eine Rolle spielt und dies sich erst für etwaige künftige konkrete Anwendungsfälle ableiten lässt.

Anlage

# Stationen ohne Stundentakt

(Strecken auf denen mindestens stündlich Züge verkehren)

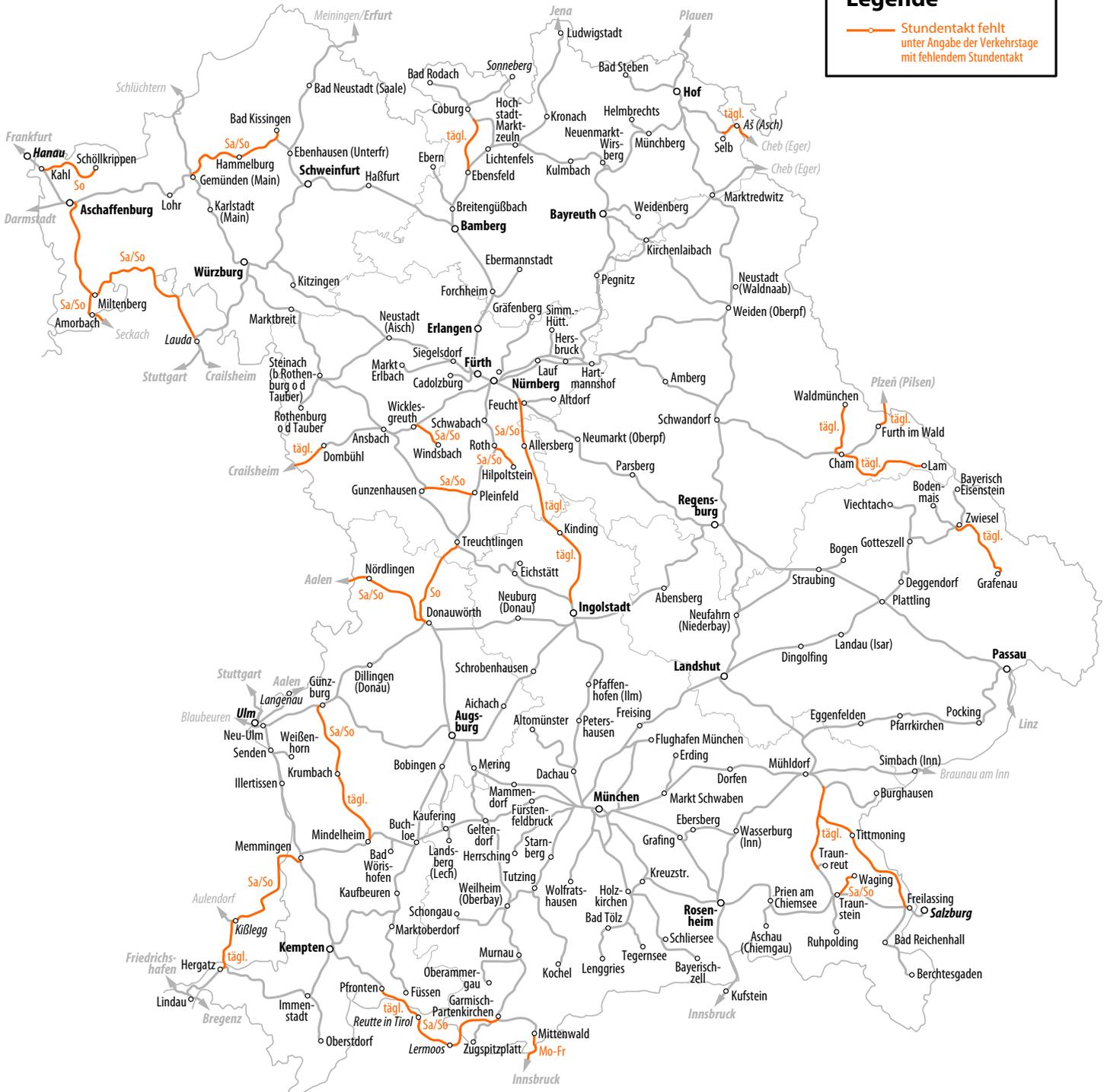


Anlage

# Strecken ohne Stundentakt

**Legende**

—○— Stundentakt fehlt unter Angabe der Verkehrstage mit fehlendem Stundentakt



## Anlage

## Erläuterungen und Ergänzungen bezüglich fehlender Stundentakte

AK, 30.5.18

Karte „Strecken ohne Stundentakt“: Diese Karte zeigt Strecken, auf denen im Fahrplan 2018 weder durch ein einzelnes Produkt noch durch Überlagerung zweier Produkte ein ganztägiges, stündliches Angebot herrscht.

Karte „Stationen ohne Stundentakt“: Diese Karte zeigt Stationen, die im Fahrplan 2018 nicht stündlich bedient werden, obwohl die Strecken, an denen sie liegen, ganztägig mindestens einen Stundentakt aufweisen. Stationen, an denen dies nur an Wochenenden der Fall ist, sowie sonstige Spezialfälle werden unten separat aufgelistet.

Taktlücken: Unabhängig von den Kartendarstellungen und Ergänzungen gibt es Strecken, die einzelne Lücken im Stundentakt oder in einem dichteren Takt aufweisen. Zumeist ist dies abends oder außerhalb der Hauptverkehrszeit der Fall. Diese Taktlücken haben ähnliche Ursachen wie das Fehlen von Stundentakten auf einigen Strecken oder gehen auf durch Fernzüge belegte Trassen zurück. Das Schließen der Taktlücken, in denen die benötigten Trassen frei sind, erfordert zusätzlichen Mitteleinsatz.

Ergänzungen:

- Strecke Hof – Plauen: Feilitzsch wird an Sa/So nur zweistündlich bedient.
- Strecke Ulm – Aalen: Oberelchingen und Unterelchingen werden an So nur zweistündlich bedient.
- Strecke Würzburg – Lauda: Reichenberg, Geroldshausen und Kirchheim werden an Sa/So nur zweistündlich bedient.
- Strecke Aschaffenburg – Miltenberg: Die Stationen ohne Expresszughalte werden an Sa/So nur zweistündlich bedient. Dies betrifft Aschaffenburg-Hochschule, Aschaffenburg Süd, Obernau, Sulzbach, Kleinwallstadt, Glanzstoffwerke, Wörth (Main), Landenbach und Kleinheubach.
- Strecke Aschaffenburg – Gemünden: Es besteht keine ganztägige und keine tägliche Fahrmöglichkeit zwischen Laufach und Heigenbrücken.
- Strecke Schweinfurt – Bamberg: Schonungen wird an Sa/So nur zweistündlich bedient.
- Strecke Lichtenfels – Kronach: Neuses wird im Fahrplan 2018 an Sa/So nur zweistündlich, im Fahrplan 2019 jedoch täglich stündlich bedient.
- Strecke Bayreuth – Münchberg: Direkte Expresszüge fahren nur zweistündlich.
- Strecke Cham – Lam: Watzelsteg und Frahelsbruck werden nicht von allen Zügen bedient.
- Strecke Landshut – Regensburg: Ergoldsbach wird im Fahrplan 2018 nur zweistündlich, im Fahrplan 2019 dagegen im ungefähren 30+90-Minuten-Takt bedient.
- Strecke Ulm – Donauwörth – Ingolstadt – Regensburg: Die Stationen ohne Expresszughalte werden an Sa/So nur zweistündlich bedient. Dies betrifft Blindheim, Schwenningen, Tapfheim, Genderkingen, Straß-Moos, Rohrenfeld, Weichering, Ernsgaden, Vohburg, Münchsmünster, Bad Abbach, Poikam und Gundelshausen.