



18. Wahlperiode

**Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr**

**9. Sitzung**

D i e n s t a g ,            25. Juni 2019                            13:00 – 19:00 Uhr            Konferenzsaal

Anhörung von Sachverständigen zum Thema: „Öffentlicher Personennahverkehr in Bayern:  
Expertenanhörung zur Evaluierung von Defiziten und Verbesserungsvorschlägen“

**Sachverständigen-Verzeichnis**

<p><b>Gregor Beiner</b> Vorstandsmitglied im Taxiverband München e.V. München</p>	<p><b>LMR Dr. Thomas Braun</b> Bayer. Oberster Rechnungshof (ORH) München</p>
<p><b>Dr. Robert Frank</b> Vorsitzender Verband Deutscher Verkehrsunternehmen Bayern (VDV) München</p>	<p><b>Stephan L. Kroll</b> NahverkehrsBeratung Südwest Berschin Blome Jaißle Kroll Partnerschaftsgesellschaft Heidelberg</p>
<p><b>Stefan Kühn</b> Vorsitzender der Regionalleitung, Geschäftsführer der Regionalverkehr Oberbayern GmbH (RVO) München</p>	<p><b>Florian Liese</b> Leiter Planung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) München</p>
<p><b>Andreas Mäder</b> Geschäftsführer der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN) Nürnberg</p>	<p><b>Dr. Bernd Rosenbusch</b> Geschäftsführer Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) München</p>
<p><b>Monika Steffen</b> Vertretung der Geschäftsführung Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V. (LBO) München</p>	<p><b>Ingo Wortmann</b> Geschäftsführer der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) München</p>



18. Wahlperiode

## **Ausschuss für Wohnen, Bau und Verkehr**

### **9. Sitzung**

D i e n s t a g ,

25. Juni 2019

13:00 – 19:00 Uhr

Konferenzsaal

Anhörung von Sachverständigen zum Thema: „Öffentlicher Personennahverkehr in Bayern:  
Expertenanhörung zur Evaluierung von Defiziten und Verbesserungsvorschlägen“

### **F r a g e n k a t a l o g**

#### **1. Allgemeines zur Organisation und Finanzierung des ÖPNV**

- 1.1. Welche Verantwortlichkeiten bzw. Zuständigkeiten gibt es im ÖPNV in Bayern und sind diese eindeutig geregelt?
- 1.2. Welche Finanzausstattung hat der ÖPNV in Bayern im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern?
- 1.3. Wie kann der ÖPNV gestärkt werden, sodass eine Verschiebung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV erfolgt? Welche Investitionen sind hierbei von Nöten? Wie hoch wären diese?
- 1.4. Wie bewerten Sie die Entwicklung der Finanzausstattung für den ÖPNV (Bundesmittel/ Landesmittel/ kommunale Mittel) in den letzten 10 – 20 Jahren?
- 1.5. Gibt es Maßnahmen, die aktuell im ÖPNV nicht im notwendigen Umfang förderfähig sind, die aber zu einer erheblichen Verbesserung des Verkehrsangebots bzw. der Verkehrsbedienung führen würden?
- 1.6. Inwieweit braucht es alternative Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV wie beispielsweise in Österreich oder Frankreich?
- 1.7. Welche Rolle haben jeweils Freistaat und Kommunen bei der Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots im Sinne einer „Verkehrswende“?
- 1.8. Neben der Förderung durch den Freistaat bedarf es eines ausreichenden eigenen Engagements der Kommunen bei der Finanzierung und Gestaltung des ÖPNV. Werden diese den Anforderungen gerecht? Wenn nein, was können die Kommunen verstärkt unternehmen?
- 1.9. Inwieweit ist der Verteilschlüssel der Entflechtungsmittel von 2 zu 1 zuungunsten des ÖPNV dem Ausbau des ÖPNV förderlich?
- 1.10. Welcher Änderungsbedarf besteht bei den Zuständigkeiten der ÖPNV- und SPNV Aufgabenträgern?
- 1.11. Welcher Änderungsbedarf besteht bei den PBefG-Genehmigungsbehörden?

#### **2. Nutzerfreundlichkeit/Attraktivität**

- 2.1. Was sind die entscheidenden Faktoren für die Wahl des Fortbewegungsmittels?
- 2.2. Wie kann die Zugänglichkeit zum ÖPNV für die Nutzerinnen und Nutzer erleichtert werden?
- 2.3. Wie kann die Barrierefreiheit hergestellt werden?
- 2.4. Wie lässt sich die Attraktivität und Nutzerfreundlichkeit von nachfrageorientierten Verkehren verbessern?

### 3. Tarifgestaltung

- 3.1. Ist die Fahrpreis- und Tarifgestaltung nutzerfreundlich? Wenn nein, welche Verbesserungsmöglichkeiten gibt es unter diesem Gesichtspunkt?
- 3.2. Welche Rolle spielen die Kosten (Ticketpreis, Benzin etc.) bei der Wahl des Verkehrsmittels?
- 3.3. Ist die Fahrpreis- und Tarifgestaltung sozial gerecht? Wenn nein, welche Verbesserungsmöglichkeiten gibt es unter diesem Gesichtspunkt?
- 3.4. Nach welchen Kriterien werden die Tarife gestaltet? Werden die Interessen der Nutzergruppen berücksichtigt?
- 3.5. Wie bedeutend sind Fahrgeldeinnahmen im ÖPNV? Ist die Nutzerfinanzierung ein Zukunftsmodell?
- 3.6. Inwieweit braucht es einen Landestarif?
- 3.7. Wie viel würde ein für die Nutzer kostenloser ÖPNV kosten?
- 3.8. Wie würde sich der Modal Split durch einen kostenlosen ÖPNV verändern?
- 3.9. Mit welchem finanziellen und organisatorischen Aufwand lässt sich ein 365 €-Ticket für den gesamten Freistaat bewerkstelligen?
- 3.10. Gibt es alternative, besser umsetzbare Möglichkeiten preislicher Flatrates?
- 3.11. Inwieweit braucht es bezuschusste oder für Landesbedienstete kostenlose, bayernweit gültige Jobtickets?
- 3.12. Inwieweit lassen sich solche Ticketangebote ohne großen Aufwand umsetzen angesichts der Organisationsstruktur des ÖPNV in Bayern?
- 3.13. Inwieweit braucht es ein Tariftreuegesetz?

### 4. Ländlicher Raum

Während in den Städten in den letzten Jahren eine Veränderung des Modal Splits zugunsten des ÖPNV zu verzeichnen war, ist im ländlichen Raum kaum ein Bedeutungsgewinn des ÖPNV merkbar:

- 4.1. Wie kann der ÖPNV im ländlichen Raum und in strukturschwachen Regionen attraktiver gestaltet werden?
- 4.2. Wie kann das Mobilitätsangebot im ländlichen Raum nachfragegerecht und möglichst wirtschaftlich gestaltet werden? Ist der Taktverkehr der sinnvollste Weg?
- 4.3. Die angekündigte Novelle des Personenbeförderungsgesetzes soll, nach den Aussagen des BMVI, den ÖPNV im ländlichen Raum durch die Nutzung der digitalen Möglichkeiten stärken. Wie schätzen Sie das Potential der digitalen Möglichkeiten speziell im ländlichen Raum ein?
- 4.4. Wie gut oder schlecht werden nachfrageorientierte Verkehrsangebote wie Anrufsammeltaxis oder Ruf-Busse bisher im ländlichen Raum angenommen?
- 4.5. Sind On-Demand-Ridepooling Angebote (wie z.B. derzeit in Freyung getestet wird) eine sinnvolle Alternative oder Ergänzung zu nachfrageorientierten Verkehren, um die Mobilität im ländlichen Raum zu gewährleisten?
- 4.6. Falls ja, sollten sie dann folgerichtig integraler Bestandteil des ÖPNV werden?
- 4.7. Können und sollten die Verkehrsangebote unterschiedlicher Träger auch im ländlichen Raum noch besser abgestimmt und vernetzt werden?
- 4.8. Nach welchen Kriterien ist das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs zu gestalten?
- 4.9. Welche Mindestbedienqualitäten sind angemessen? Wie verbindlich sind die zu regeln?
- 4.10. Inwieweit sollten Nahverkehrspläne verpflichtend aufgestellt werden?
- 4.11. Welcher Änderungsbedarf besteht bei den RZÖPNV?
- 4.12. Welcher Änderungsbedarf besteht bei den Fördermitteln?

## 5. Ballungsräume

- 5.1. Zwei Drittel aller Fahrgäste im bayerischen Schienenpersonennahverkehr nutzen täglich die S-Bahnnetze in Nürnberg und München. Wie kann die Leistungsfähigkeit dieser Netze in Zukunft sichergestellt werden? Welche Maßnahmen sind prioritär?
- 5.2. Wie können das zu erwartende weitere Wachstum und die damit verbundenen Verkehrsprobleme in den Ballungsräumen und der angrenzenden Region, insbesondere mit Blick auf die Stadt-Umland-Beziehungen, im Sinne der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität bewältigt werden?

## 6. Vernetzung der Verkehrsträger

- 6.1. Wie können – trotz einer Vielzahl unterschiedlicher Aufgabenträger (ÖPNV, freigestellter Schulverkehr, Bahn, Straße,...) - eine bessere Vernetzung der Verkehrsträger und Mobilitätsangebote sowie ganzheitliche Lösungen für eine nachhaltige Mobilität erreicht werden?
- 6.2. Wie wird die Verbundlandschaft beurteilt?
- 6.3. Inwieweit braucht es flächendeckend Verkehrsverbünde in Bayern?
- 6.4. Wie können Verbundstrukturen und -standards zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV im ländlichen Raum beitragen?
- 6.5. Wie ist die Unterbrechung zwischen den intermodalen Verkehrsträgern? Beispiel: ÖPNV Stadt 1 + Fahrrad + ÖPNV Stadt 2 + Auto (Heimfahrt)? Ein-Ticket-Lösung?
- 6.6. Wie können Verbundgrenzen aufgehoben werden? Beispiel: MVG – DB – AVG; Ein-Ticket-Lösung?
- 6.7. Wie groß ist das Problembewusstsein des ÖPNV der sogenannten ersten und letzten Meile? Beispiel: Großstädtische Siedlungen, die nur unzureichend öffentlich angebunden sind, wie z.B. München-Freimann, aber sehr gut an das Straßennetz angebunden sind...

## 7. Verkehrsmittel

- 7.1. Welche neuen Verkehrsmittel wären im Verbund wünschenswert?
- 7.2. Wie können kollektive Verkehrsmittel (Sharing-Angebote) inkludiert werden?
- 7.3. Welchen Beitrag kann der Radverkehr leisten, um den ÖPNV und den vernetzten Verkehr zu stärken?
- 7.4. Was muss in der kommenden Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen Bund und DB besser werden, damit das Bahnnetz kurz- bis mittelfristig stabiler wird?
- 7.5. Wie wird die Ausschreibungspraxis der BEG beurteilt?
- 7.6. Warum braucht die Realisierung von Schieneninfrastruktur so lange?
- 7.7. Welche Antriebsformen erscheinen bei Bussen im ÖPNV am effizientesten und nachhaltigsten (E-Mobility, Erdgas, E-Fuels, O-Busse)?
- 7.8. Welche alternativen Konzepte gibt es, um den Mobilitätswunsch der Bevölkerung zu wahren, die gleichzeitig aber auch einen Beitrag zur Senkung von Treibhausgasen darstellen?

## 8. Auswirkungen auf Umwelt und Klima

- 8.1. Welche Rolle spielt der ÖPNV bei der Verwirklichung einer klimafreundlichen Mobilität in Bayern?
- 8.2. Welchen Beitrag kann der ÖPNV zur Luftreinhaltung leisten?
- 8.3. Welchen Beitrag kann ein erhöhtes Investitionsvolumen in den ÖPNV leisten, um den Anteil der Treibhausgase des Verkehrssektors merkbar zu reduzieren?
- 8.4. Ist eine stärkere Dekarbonisierung des Schienenverkehrs geeignet, um neben positiven Umwelteffekten auch Möglichkeiten für verkehrliche Verbesserungen zu schaffen?
- 8.5. Wie stehen Sie zu der Clean Vehicle Directive der EU? Ist diese aus Ihrer Sicht ein wirksamer und umsetzbarer Beitrag zum Umweltschutz oder gefährdet diese die Wirtschaftlichkeit oder Funktionsfähigkeit des ÖPNV?

## 9. Chancen der Digitalisierung

- 9.1. Wie kann die Digitalisierung zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV beitragen?
- 9.2. Wie kann sich der ÖPNV vermehrt auf die individuellen Bedürfnisse und Lebensformen der Bevölkerung einstellen? Welche Rolle spielt hierbei auch die Digitalisierung (effizientere Auslastung, On-Demand-Angebote etc.)?