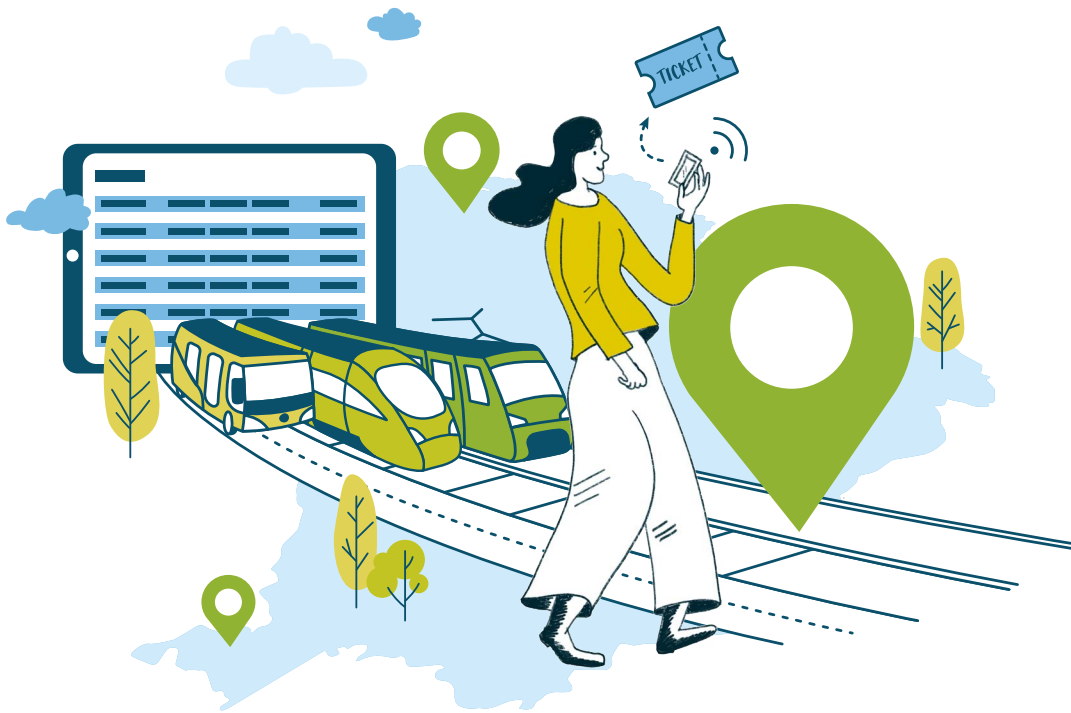




ÖPNV-Strategie 2030

für den Freistaat Bayern



**BITTE
EINSTEIGEN.
BAYERN**

Mit den Öffentlichen.
In Stadt und Land.
Digital. Nachhaltig.

Inhaltsverzeichnis

1. Einführung und Überblick	3
2. Handlungsfeld A) Infrastruktur und Fahrzeuge	7
3. Handlungsfeld B) Angebot und Vernetzung	13
4. Handlungsfeld C) Tarif, Vertrieb und Kommunikation	19
5. Handlungsfeld D) Digitalisierung und Innovation	25
6. Handlungsfeld E) Organisation	29
7. Handlungsfeld F) Finanzierung	33
8. Beitrag der ÖPNV-Strategie zum Klimaschutz	36
9. Informationen	38



Mobilität gehört zu den wichtigsten Themen unserer Zeit. Sie ist ein Grundpfeiler unserer modernen Gesellschaft und ermöglicht die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben und an wirtschaftlicher Aktivität. Für viele Lebensbereiche spielt die Mobilität eine entscheidende Rolle. Hierzu gehört der tägliche Weg zur Arbeit, der wöchentliche Einkauf oder der Sonntagsausflug mit der Familie. Welche Formen der Mobilität wir nutzen, hängt von unseren individuellen Bedürfnissen und Lebensverhältnissen ab.

Mit der ÖPNV-Strategie 2030 wollen wir den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern stärken und weiterentwickeln. Ziel ist es, die Fahrgastzahlen im ÖPNV gegenüber 2019 bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln. Dafür brauchen wir einen erstklassigen ÖPNV, der langfristig eine echte Alternative zum Auto darstellt. Nur so kann der ÖPNV in Bayern seinen wesentlichen Beitrag zur Daseinsvorsorge leisten und darüber hinaus zu einer klimaschonenden, digitalen, vernetzten und zukunftsorientierten Mobilität für Stadt und Land führen. Das ist unsere Vision für Bayern!

Von der ÖPNV-Strategie profitieren alle Menschen in Bayern. Denn wir setzen auf einen gut vernetzten und umweltverträglichen ÖPNV in der Stadt genauso wie auf dem Land. Wir investieren kräftig in eine leistungsfähige Infrastruktur und verbessern das Angebot in Bayern. Dabei setzen wir vor allem im ländlichen Raum auf flexible Bedienformen, die zugleich ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll sind. Das ist auch ein wesentlicher Baustein, um Bayern bis 2040 klimaneutral zu gestalten.

Nur wenn wir unsere Anstrengungen bündeln, erreichen wir unsere ambitionierten Ziele. Bund, Länder, Kommunen und die Verkehrsunternehmen müssen gemeinsam anpacken und an der Umsetzung arbeiten.

Ich danke allen Beteiligten, die bei der Erstellung der ÖPNV-Strategie 2030 mitgewirkt haben. Wir stellen damit die richtigen Weichen für die Zukunft!

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christ. Bernreiter', written in a cursive style.

Christian Bernreiter
Staatsminister für Wohnen, Bau und Verkehr



1. Einführung und Überblick

Der ÖPNV in Bayern gliedert sich in den allgemeinen ÖPNV (U-Bahn, Tram und Bus) und den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Gemäß der Gemeinsamen Erklärung¹, die das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (StMB) und die kommunalen Spitzenverbände beim „ÖPNV-Gipfel“ im Jahr 2019 verabschiedet haben, soll der ÖPNV noch viel nutzerfreundlicher gestaltet werden. Das StMB wurde aus diesem Gipfel heraus beauftragt, für Bayern eine „ÖPNV-Strategie 2030 und darüber hinaus“ zu erstellen.

Die vorgelegte Strategie versteht sich als möglichst genauer Plan spezifischer Handlungsansätze, die dazu dienen, eine umfassende Verbesserung des ÖPNV in Bayern zu erreichen. Dafür sollten alle einwirkenden Faktoren ermittelt und in die Umsetzung von vornherein einkalkuliert werden.

Die Entwicklung einer Strategie dieses Umfangs geht nur im Dialog mit den vielfältigen Akteuren des ÖPNV. Die ÖPNV-Strategie wurde daher mit Bürgerinnen und Bürgern, Kommunen, Verkehrsverbänden, Verkehrsunternehmen, gesellschaftlichen und sozialen Vereinigungen entwickelt und diskutiert. Als zentrales Expertengremium hat das StMB zudem den „Zukunftsrat ÖPNV“ mit Vertreterinnen und Vertretern des öffentlichen Verkehrs, der Politik sowie der Kommunen und Interessenverbände einberufen.

In der Strategiearbeit haben wir ein übergeordnetes Leitbild für den ÖPNV im Jahr 2030 entwickelt. Dabei stehen die Fahrgäste klar im Mittelpunkt. Das Leitbild setzt den Rahmen für die nachfolgende Strategieentwicklung. Das Leitbild gilt als Rahmen für das gemeinsame Handeln aller Akteure des ÖPNV.

¹ Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, Bayerischer Landkreistag, Bayerischer Städtetag, Bayerischer Gemeindetag (2019): Gemeinsame Erklärung. Spitzengespräch zur Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern am 29. April 2019. München.

Leitbild für den ÖPNV in Bayern im Jahr 2030

Wir gestalten die Zukunft des ÖPNV – bayernweit erstklassig, damit

- alle Menschen in Bayern vom ÖPNV profitieren.
- der bayerische ÖPNV bundesweit Maßstäbe setzt.
- die Menschen in Bayern gern mit dem ÖPNV fahren.
- der ÖPNV in Bayern nachhaltig, sicher, komfortabel und zuverlässig ist.
- der ÖPNV in Bayern klimaschonend, digital und vernetzt ist.
- Angebotsausbau und Vernetzung für einen flächendeckenden ÖPNV im ländlichen Raum und für genügend Kapazitäten in den Ballungsräumen sorgen.
- der Tarif einfach und attraktiv, der Vertrieb fahrgastorientiert und die Information vor und während der Reise präzise und zielführend sind.
- Innovationen, eine moderne Organisation und effektive Finanzierung zu einem bayernweiten ÖPNV der Spitzenklasse beitragen.
- sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 gegenüber 2019 verdoppeln.

Um dem Anspruch einer Strategie gerecht zu werden und einen Plan zur Umsetzung des Leitbildes vorzulegen, wurden sechs zentrale strategische Handlungsfelder erarbeitet.

Unter einem Handlungsfeld wird eine übergeordnete Herangehensweise zur Identifizierung und Entwicklung von Lösungsansätzen verstanden. Die Handlungsfelder befassen sich jeweils mit einem zentralen Thema, das zur Verbesserung des ÖPNV in Bayern hervorgehoben bearbeitet wird. Zur Umsetzung dieser übergeordneten Themen braucht es eine Vielzahl ganz konkreter spezifischer Maßnahmen. Die Strategie weist deshalb eine Reihe von Teilstrategien und Einzelstrategien aus. Diese Zwischenschritte benennen erforderliche Aspekte und sind auch strategische Übersetzungshilfen vom Leitbild über die Handlungsfelder hin zu den Einzelmaßnahmen.

Folgende sechs Handlungsfelder und ihre Reihenfolge haben sich aus der Strategiearbeit der beteiligten Akteure und Gremien ergeben.

Wegen ihrer direkten Wirkung kommt den Themen Infrastruktur, Angebot und Tarife vor allem bei der späteren Umsetzung der Strategie eine besondere Bedeutung zu.

- Infrastruktur und Fahrzeuge
- Angebot und Vernetzung
- Tarife, Vertrieb und Kommunikation
- Digitalisierung und Innovation
- Organisation
- Finanzierung

Die Strategiearbeit basiert auf einer umfassenden, neutralen und kritischen Bestandsanalyse des ÖPNV in Bayern. Zudem wurden Erkenntnisse und Einschätzungen der Mitglieder des Zukunftsrats ÖPNV abgefragt. Darauf aufbauend diskutierten Vertreterinnen und Vertreter des öffentlichen Verkehrs, der Kommunen und Interessenverbände sowie des Verkehrsministeriums in fünf Fach-Arbeitsgruppen und erarbeiteten Vorschläge für Strategieansätze. Auf Grundlage der Vorschläge formulierte das Verkehrsministerium die ÖPNV-Strategie 2030 mit Betonung der verkehrspolitischen Zielsetzungen.

Konkrete Ziele – Verdoppelung der Fahrgastzahlen und messbare CO₂-Einsparung

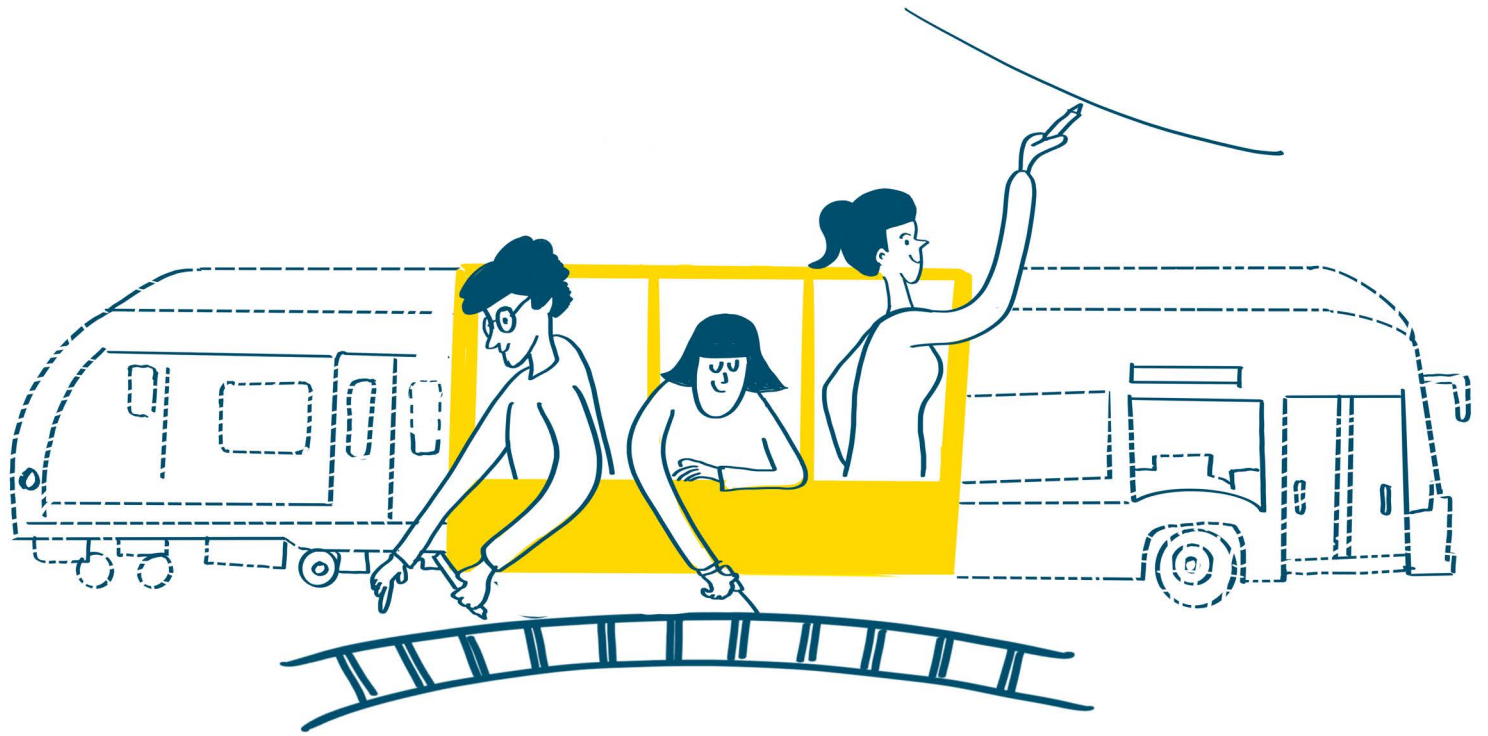
Aus dem Leitbild ergeben sich für die Strategieentwicklung zwei quantifizierbare Ziele: Die Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 gegenüber 2019 entsprechend dem Beschluss der Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. Mai 2022 und der Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele, entsprechend der Novellierung des Bundes-Klimaschutzgesetzes vom 31. August 2021 über den Indikator der CO₂-Einsparung.

Die Verdopplung der Fahrgastzahlen bis 2030 gegenüber 2019 kann durch Schaffung einer leistungsfähigen Infrastruktur, Gestaltung eines attraktiven Angebotes in hoher Qualität und Sicherstellung eines angemessenen Tarifs erreicht werden. Es kristallisieren sich sechs Handlungsfelder (Angebot und Vernetzung, Infrastruktur und Fahrzeuge, Tarif / Vertrieb / Kommunikation, Digitalisierung und Innovation, Organisation, Finanzierung) mit ca. 80 Einzelmaßnahmen heraus.

Insgesamt kann bis 2030 das Angebot für den ÖPNV-Nutzer um 76 % (Fahrplankilometer) ausgebaut sowie eine Verlagerung vom PKW hin zum ÖPNV in Höhe von 12,5 % (Personenkilometer) und eine jährliche CO₂-Reduktion gegenüber dem Basisjahr 2019 von rund 3,0 Mio. t CO₂ in Bayern erwartet werden.

Die vorliegende Strategie zeigt die gesamte Breite der vorgeschlagenen Maßnahmen. Sie wendet sich an alle mit dem ÖPNV befassten Akteuren und interessierten Bürgerinnen und Bürger.

Nachfolgend wird zuerst jeweils das Handlungsfeld vorgestellt. Neben der fachlichen und thematischen Einordnung wird hier der Bezug zu den Anwendungsfeldern im gesamten Freistaat hergestellt. Zur Vertiefung der Handlungsfelder werden in den zugehörigen Teilstrategien die wichtigsten konkreten Maßnahmenfelder und die erforderlichen Akteure angesprochen. Die Strategie ist so angelegt, dass für Interessierte ein schneller Überblick durch Lesen der Handlungsfelder angeboten wird und für die fachlich interessierte Leserschaft wird der Blick auch in die Teilstrategien empfohlen.



INFRASTRUKTUR &

FAHRZEUGE

2. Handlungsfeld A) Infrastruktur und Fahrzeuge

Am Anfang steht die Infrastruktur. Die Grundvoraussetzung für die Erhöhung der Kapazität im ÖPNV-Angebot ist der Ausbau von Infrastruktur und die Beschaffung von Fahrzeugen. Einfach ausgedrückt: Nur wenn genügend Fahrzeuge verfügbar sind, können auch mehr Busse und Bahnen fahren. Genauso verhält es sich mit der Infrastruktur: Nur wo Gleise, Bahnhöfe und Haltestellen vorhanden und gut zu erreichen sind, können Züge und Busse halten und Fahrgäste komfortabel einsteigen.

Die Attraktivität des ÖPNV hängt deshalb auch vom Angebot an Fahrzeugen und von der dazugehörigen Infrastruktur ab. Bei den Fahrzeugen stehen deren Größe und die Ausstattung im Vordergrund. Auch Strecken und Stationen sind Teil der Infrastruktur. Bayernweit erstklassiger ÖPNV heißt auch erstklassiger ÖPNV für alle: Deshalb spielt sowohl an den Haltestellen als auch bei den Fahrzeugen insgesamt die Barrierefreiheit eine große Rolle. Aufgrund langer Zeiträume für Planung und Bau bzw. der Lebensdauer der Fahrzeuge haben Entscheidungen in diesen Bereichen Langfristcharakter.

Aufgrund der besonderen Siedlungsstruktur Bayerns mit einem flächenmäßig großen Anteil des ländlichen Raums bildet der Busverkehr in weiten Teilen des Freistaats das Rückgrat des ÖPNV. In vielen Städten und Landkreisen Bayerns wird der ÖPNV abseits des SPNV ausschließlich durch Busverkehre erbracht. Doch auch in den Städten mit U-Bahn und Straßenbahn spielt der Bus eine wichtige Rolle für die Feinerschließung. Das Busnetz ist deutlich größer als das der schienengebundenen Verkehrssysteme. Das bayerische Eisenbahnschiennetz hat eine Gesamtlänge von knapp 6.500 Kilometern. Etwas über die Hälfte davon ist elektrifiziert. In Bayern werden über 1.000 Stationen (Bahnhöfe und Haltestellen) unterhalten und zwei U-Bahn-Systeme betrieben – in München und in Nürnberg. Hinzu kommen vier Straßenbahnsysteme, neben München und Nürnberg zusätzlich in Augsburg und Würzburg.

Um die vorgesehenen Angebotsausweitungen zu realisieren und doppelt so viele Menschen wie bisher im ÖPNV befördern zu können, sind der sukzessive Ausbau der Infrastruktur sowie die Vorhaltung einer hinreichend großen Fahrzeugflotte erforderlich. Der Wandel hin zu klimaschonender Mobilität bedingt aber auch einen Wandel hin zu postfossilen Antriebsmethoden. Deshalb liegt die Zukunft im ÖPNV in alternativen Antrieben. Das Verkehrsministerium fördert schon heute emissionsfreie Klimabusse und Ladeinfrastruktur. Die vollständige Umstellung auf klimaneutrale Busse kann bereits bis 2035, spätestens aber bis 2040, gelingen.

Teilstrategie A1)

Der nötige Ausbau der Infrastruktur und die Erweiterung der Fahrzeugflotten im allgemeinen ÖPNV müssen weiter vorangetrieben werden

- Um Verkehrsangebote abwickeln zu können, ist die fortlaufende Erweiterung der Infrastrukturen bei U-Bahn, Stadt- und Straßenbahn sicherzustellen. Notwendig sind vor allem der Neu- und Ausbau sowie die Erweiterung der vorhandenen U- und Straßenbahn-Systeme (neue Tangenten, Verlängerung von Strecken etc.), die Umsetzung geplanter neuer Straßen- oder Stadtbahn-Systeme sowie die Erweiterung und der Neubau von Betriebshöfen und Abstellanlagen.
- Damit einher geht eine Erweiterung der Fahrzeugflotten in den U-Bahn-, Stadt- und Straßenbahn-Systemen sowie bei den Bussen. Derzeit besteht die Flotte in Bayern aus etwa 13.000 Bussen. Für die finale Umsetzung aller vorgesehenen Angebotsausweitungen (Teilstrategie B1) werden in Summe annähernd 20.000 Busse erforderlich.
- Mindestens ebenso elementar wie Aus-, Neubauten und Flottenerweiterungen sind Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur und in vorhandene Fahrzeuge. Dies bedeutet notwendige Erneuerungen der Bestandsinfrastruktur und einen Flottenaustausch zur Aufrechterhaltung des Betriebs. Moderne und funktionsfähige Technik an der Strecke und in den Fahrzeugen sichern hohe Zuverlässigkeit und Qualität.
- Zur Verbesserung der Reisezeiten und Pünktlichkeit im allgemeinen ÖPNV (aÖPNV) setzen wir weiterhin auf Beschleunigungsmaßnahmen bei Bus- und Straßenbahnen. Im Wesentlichen handelt es sich hier um infrastrukturelle Maßnahmen, wie Bussonderfahrstreifen, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen und besondere Bahnkörper (Straßenbahn in eigener Trasse). Für den Betrieb lassen sich damit höhere Geschwindigkeiten auf den Strecken oder zeitliche Puffer erreichen.

Teilstrategie A2)

Der nötige Ausbau der Eisenbahninfrastruktur und die Erweiterung der Fahrzeugflotten im SPNV müssen vorangetrieben werden

Die im SPNV vorgesehenen Angebotsmehrungen erfordern eine leistungsfähige Schieneninfrastruktur mit zusätzlichen, modernen Fahrzeugen. Die Finanzierung der bundeseigenen Infrastruktur ist die Aufgabe des Bundes.

- An erster Stelle steht die Erhöhung der Leistungsfähigkeit des SPNV-Netzes durch den Ausbau der hoch belasteten Schienenstrecken in den Knoten. Hiermit sollen Kapazitätsengpässe beseitigt und ein stabiler Betrieb sichergestellt werden. Die Maßnahmen erhöhen die Resilienz (Fähigkeit technischer Systeme, bei einem Teilausfall nicht vollständig zu versagen). Sie berücksichtigen auch Stationen und Abstellanlagen.
- Zudem ist eine Ertüchtigung der Schieneninfrastruktur in der Fläche erforderlich. Maßnahmen sind u.a. die Anhebung der Streckengeschwindigkeiten, Erweiterung der Trassenkapazität und Schaffung von Ausweichgleisen bzw. Mehrgleisigkeit. Wichtig ist hierbei die Beseitigung von Engpässen im Regionalnetz insbesondere im Knotenzulauf. Daneben sind die Infrastrukturen der Nichtbundeseigenen Eisenbahnen zu berücksichtigen. Dort, wo es sachgerecht sowie ökonomisch und ökologisch vertretbar ist, wird die Reaktivierung von Schienenstrecken geprüft und ggf. realisiert.

- Wichtig für den Zugang zum SPNV ist die moderne, nutzerfreundliche Gestaltung von Stationen und Haltepunkten. Neben der einfachen Benutzbarkeit und der Aufenthaltsqualität geraten zunehmend eine ästhetisch hochwertige Bauweise und Einbindung in das Umfeld, der Denkmalschutz und der Umbau zu „Grünen Bahnhöfen“ in den Fokus. Wenn es einer Erhöhung der Kapazitäten bedarf, ist dies z. B. durch Bahnsteigverlängerungen oder -verbreiterungen zu erreichen.

Teilstrategie A3)

Zur beschleunigten Umsetzung von Infrastrukturvorhaben werden Planungen verbessert, indem Prozesse und Verfahren deutlicher vereinheitlicht und standardisiert werden

Um ÖPNV-Angebote nachhaltig ausweiten und sichern zu können, braucht es eine weitere Beschleunigung des Ausbaus der Infrastruktur.

- Mit einem ausreichenden Planungsvorrat für Infrastrukturvorhaben lassen sich Umsetzung und Mittelabfluss besser sicherstellen. Ein Planungshochlauf kann helfen, die erforderlichen Kapazitäten im Bau- und Fertigungsbereich zu sichern. Der Bauwirtschaft kann so eine Perspektive gegeben werden, ihre Kapazitäten dauerhaft für den Infrastrukturausbau einsetzen zu können.
- Zur Effizienzsteigerung und Beschleunigung der Umsetzung von Vorhaben bedarf es der Vereinfachung, Standardisierung und Digitalisierung von Verfahren. Dies betrifft vor allem die Vertragsgestaltung, die Antrags- und Verwendungsprüfung sowie die Planungs- und Genehmigungsverfahren. Für Förderanträge sollen Antragsformulare und geforderte Unterlagen möglichst einheitlich und digital zur Verfügung gestellt werden. Die verschiedenen Förderprogramme sollen soweit möglich untereinander harmonisiert werden (z. B. bezüglich der erforderlichen Angaben und Kriterien).

Teilstrategie A4)

Der Klimaschutz wird durch Einsatz von emissionsfreien Fahrzeugen nachhaltig gestärkt

Die Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs, d.h. die Umstellung auf klimaneutrale Antriebe, ist eine gesetzliche Vorgabe im EU- und Bundesrecht, aber auch eine Selbstverpflichtung des Freistaats. Ziel ist vor allem die Reduzierung von CO₂-Emissionen. Weniger Abgase und Lärm bei emissionsfreien Antrieben kommen nicht nur dem Klima, sondern allem voran den Menschen zu Gute.

- Zur Erreichung der Klimaschutzziele wird die Umstellung auf emissionsfreie Antriebe im bayerischen SPNV bis Ende 2040 strategisch festgeschrieben. Dazu dient die von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) im Auftrag des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr erarbeitete Strategie zur Abkehr vom Diesel als Basis für die Vorgabe der Antriebsart in den einzelnen Ausschreibungsnetzen. Schwerpunkte sind die Ertüchtigung der Infrastruktur durch (Teil-)Elektrifizierungen im Bahnnetz, die Errichtung von Lade- und Tankinfrastruktur für den Einsatz von batterieelektrischen oder Wasserstoff-Zügen, die Beschaffung von elektrisch oder emissionsfrei angetriebenen SPNV-Zügen sowie der Ausbau der vorgelagerten Infrastruktur für erneuerbare Energien und grünen Wasserstoff.

- Auch im Busbereich forcieren wir die Dekarbonisierung. Die Busflotten im Freistaat sind bis spätestens 2040 auf emissionsfreie Antriebe umzustellen. Dies beinhaltet die sukzessive Neu- und Ersatzbeschaffung von Bussen, aufbauend auf der Erfüllung der Mindestvorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes, bis hin dazu, dass nur noch emissionsfreie Busse beschafft werden. Mit der Unterstützung des Bundes werden 400 emissionsfreie Busse pro Jahr gefördert. Abgestimmt auf die Verfügbarkeit neuer praxistauglicher Antriebe, wird die Förderung von Dieselnissen in Stadt und Land zuerst reduziert und dann zum passenden Zeitpunkt eingestellt.
- Mit der Umstellung der Fahrzeugflotten ist gleichermaßen die rechtzeitige Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für die jeweilige technologische Lösung (z. B. Lade- und/oder Wasserstoff-Tankinfrastruktur) sicherzustellen. Der Ausbau der vorgelagerten Energieinfrastruktur zur Bereitstellung der erforderlichen Menge an erneuerbaren Energien für den Antrieb von Bussen und Triebzügen sowie die Verwendung von sauberem Strom („Öko-Strom“) sind dabei zwingend auf den Entwicklungsstand der Fahrzeugflotten abzustimmen.

Teilstrategie A5)

Die Barrierefreiheit im ÖPNV muss konsequent weiter vorangetrieben werden, dass alle Personengruppen den ÖPNV komfortabel benutzen können

Die Barrierefreiheit und uneingeschränkte Nutzbarkeit ist essenziell für die Sicherstellung der Mobilitätsbedürfnisse vieler Menschen, ob mit Behinderung oder „nur“ mit Kinderwagen oder Gepäck.

- Der Freistaat unterstützt die Aufgabenträger bei einer noch schnelleren und zielgerichteten Realisierung der Barrierefreiheit bei Infrastruktur und Fahrzeugen. Für die Umsetzung vor Ort sind vor allem konkrete Maßnahmenpläne der Aufgabenträger ein wertvolles Instrumentarium, insbesondere, weil dort das Augenmerk auf die barrierefreie Gestaltung an der Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Haltestelle gelegt werden kann. Als Maßgabe für alle Maßnahmen ist die Umsetzung des Zwei-Sinne-Prinzips zu berücksichtigen. Es ist selbstverständlich, Weiterentwicklungen in den Standards oder technologische Fortschritte mit Betroffenenverbänden abzustimmen.
- Das Umrüsttempo muss noch weiter erhöht werden. Als konkretes Umrüstziel wird für das Jahr 2040 festgelegt, dass je nach Verkehrsmittel und Raumtyps gemäß Landesentwicklungsplan mindestens 75 % der Haltestellen barrierefrei sind. Aufbauend auf den Maßnahmenplänen sind von allen Beteiligten die finanziellen Mittel für den Umbau bereitzustellen. Dabei kann der Freistaat für Aufgabenträger, Kommunen, Verkehrsunternehmen, Infrastrukturunternehmen wie DB Station & Service sowie Straßenbaulastträger finanzielle Anreize mit einem Fördertopf „Barrierefreiheit im ÖPNV“ vorsehen.
- Die Maßnahmen zur Barrierefreiheit schließen die geeigneten Formen und Medien für eine angemessene Fahrgastkommunikation und -information über die gesamte Reisekette ein.

Teilstrategie A6)

Hygienemaßnahmen und Gesundheitsschutz im ÖPNV behalten auch in der Nach-Corona-Zeit deutliche Priorität

Die Erkenntnisse und wertvollen Erfahrungen aus der Corona-Pandemie werden auch weiterhin durch die Aufgabenträger berücksichtigt.

- Auch künftig können sich die Fahrgäste in den Fahrzeugen und an den Haltestellen des ÖPNV sicher fühlen. Um mehr individuellen Abstand der Fahrgäste zu erlauben, mindern wo erforderlich ausgeweitete Kapazitäten der Fahrzeuge auch weiterhin die (gefühlte) Enge. Zu den Maßnahmen zählen die Fahrgaststeuerung durch Auslastungserfassung (sichtbare Hinweise auf weniger ausgelastete Wagen), höhere Wagenkapazitäten sowie größere Sitzabstände in den Fahrzeugen und im Wartebereich der Haltestellen.
- Die Hygiene ist vor allem in den Fahrzeugen durch den Einsatz von neuartigen Technologien und Maßnahmen zu verbessern. Hierzu gehören Klimaanlage mit Aerosol-Filtern und erhöhten Frischluftanteilen, antibakterielle und antivirale Materialien, berührungsloses Türöffnen beim Ein- und Aussteigen sowie zusätzliche Trennwände.
- Eine transparente Kommunikation macht die durch die Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde ergriffenen Maßnahmen und deren Wirkung sichtbar.



3. Handlungsfeld B) **Angebot und Vernetzung**

Das Angebot für die Fahrgäste im bayerischen ÖPNV besteht aus einem Geflecht an Linien, Haltestellen, Netzplänen von Anbietern und Verkehrsverbänden, Nachtbuslinien, Ruf-Sammel-Taxen und noch vielem mehr. Diese Vielzahl von Bausteinen ist wichtig und wirksam. Um sie entsprechend des Leitbildes für den ÖPNV der Zukunft in Bayern noch effizienter zu machen, ist jedes Angebot für sich auf den Prüfstand zu stellen. Noch attraktiver wird das Angebot vor allem dann, wenn dazu von vorneherein die Vernetzung der Bausteine mitgedacht und verbessert wird.

Daher steht ganz oben auf der bayerischen Agenda der konsequente, weitere Ausbau des ÖPNV-Angebotes und seiner Vernetzung.

Zur Erfolgsgeschichte Bayerns gehören seine prosperierenden Städte und seine wirtschaftlich stabilen, ländlichen Räume in unverwechselbarer Landschaft und differenzierten Siedlungsstrukturen.

Entsprechend des Wachstums in den Städten ist der ÖPNV dort in den letzten Jahrzehnten meist konsequent mitentwickelt worden. Dort ist der ÖPNV schon heute bereits eine echte Alternative zum Auto. Diese Qualität gilt es zu sichern und fortlaufend an die Bedürfnisse einer zeitgemäßen Mobilität anzupassen. Wirtschaftlich auf Augenhöhe stehen den städtischen Zentren in Bayern starke, ländliche Räume gegenüber. Basis der Mobilität ist hier ein dichtes Geflecht an gut ausgebauten Straßen.

Neben den vom Freistaat organisierten Verkehrsangeboten der Eisenbahnen (SPNV) wird der allgemeine ÖPNV von den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger organisiert und insbesondere von mittelständischen Verkehrsunternehmen getragen.

Für die vielfältigen, regional unterschiedlichen und unverwechselbaren Siedlungsstrukturen in Bayern gilt es, passende und maximal attraktive ÖPNV-Angebote zu entwickeln und effizient zu vernetzen.

Schon heute werden in Bayern überall dort, wo die Nachfrage besonders hoch ist (z. B. in Städten, auf Pendlerstrecken und touristischen Ausflugsrouten), durch größere oder längere Fahrzeuge die Kapazitäten erhöht. Um auch Umsteigeverbindungen noch attraktiver zu machen, werden Fahrpläne abgestimmt sowie die Anschlüsse und der Informationsaustausch aller Betreiber in Echtzeit sukzessive verbessert.

Mit der Umsetzung der ÖPNV-Strategie wird ein weiterer deutlicher Beitrag zur Verbesserung des bayerischen ÖPNV geleistet. Besonderes Potential ergibt sich durch das Zusammenwirken aller Elemente. Das Leistungsangebot bei Bahn und Bus wird konsequent ausgebaut. Die Betriebsleistung im bayerischen ÖPNV steigt insgesamt um mindestens 76 % gegenüber 2019.

Teilstrategie B1)

Das Leistungsangebot bei Bahn und Bus muss landesweit deutlich ausgebaut und für die Fahrgäste attraktiver gemacht

- Damit die Fahrgäste zu üblichen Zeiten ihre Zielorte erreichen können, sind flächendeckend die örtlich sinnvollen Mindestbedienzeiträume, also der Zeitraum in dem Busse und Bahnen fahren, zu ermitteln und anzubieten. Als Bayern-Takt des SPNV ist der Mindestbedienzeitraum von 5 bis 23 Uhr montags bis freitags, samstags ab 6 Uhr, sonn- und feiertags ab 7 Uhr, bereits größtenteils eingeführt. Dieser Richtwert soll im gesamten ÖPNV zur Anwendung kommen.
- Bei Bahn und Bus ist im Linienverkehr konsequent auf leicht merkbare Takte im Fahrplan zu setzen („Taktverkehre“). Damit finden Fahrgäste auf der lokalen und auf der regionalen Ebene ein regelmäßiges und damit verlässliches ÖPNV-Angebot vor (Abfahrt „immer zur gleichen Minute“). Der „neue Bayern-Takt“ bietet in der Regel ganztägig einen 60-Minuten-Takt, der bei entsprechender Nachfrage zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet wird. In den Städten und im Stadt-Umland-Verkehr wird es wie bisher auch noch dichtere Takte geben.
- Die Angebote im Schienenverkehr sind weiter auszubauen. Dafür muss vor allem der Bund zügig die infrastrukturellen Voraussetzungen schaffen und eine gesicherte und kontinuierliche Finanzierungsunterstützung gewährleisten. So kann im SPNV die Betriebsleistung bis 2030 bis zu 40 % gesteigert werden. In den Großstadtregionen (München, Nürnberg/Fürth, Augsburg, Würzburg) werden auf dieser Grundlage die U-Bahn- und Tramnetze fortlaufend und weiter ausgebaut. Wird die Planung weiterer Straßenbahnnetze, wie in Regensburg und Neu-Ulm, konsequent fortzuführen, können diese Projekte nach Betriebsaufnahme die Kapazitäten noch weiter erhöhen.
- Auf Verbindungen mittlerer Länge (10-100km) sind vorhandene Lücken im SPNV-Netz durch landesbedeutsame Buslinien zu schließen. Um diese Linien besonders wirksam und attraktiv zu gestalten, erhalten diese einen dem SPNV angenäherten und gegenüber dem sonstigen Busangebot herausgehobenen Bedienungsstandard. Teilweise werden sie nur besonders relevante Halte bedienen („Expressbus“). Ziel ist es, ein flächendeckendes und ineinandergreifendes ÖPNV-Netz („Hauptnetz“) aus Bahn und Bus zu entwickeln. Es erscheint realistisch, dass bis 2030 bis zu 70 dieser Linien in Betrieb gehen.
- In ländlichen Gebieten, wo vertakteter Linienbusverkehr nicht wirtschaftlich ist, kann durch bedarfsorientierten Flächenverkehr das passende Angebot geschaffen werden. Kleinteilige, bedarfsorientierte Systeme (z. B. Rufbusse, On-Demand-Verkehre) können Fahrgäste flexibel nach Bestellung zum Ziel oder zu Taktlinien befördern. Durch digitale Voranmeldungen lässt sich der Vorlauf knapp halten, wodurch auch hier ein dem stündlichen Takt vergleichbares Angebot zu erreichen ist.

Teilstrategie B2)

Die Nutzung des ÖPNV ist durch die Vernetzung der Angebote untereinander noch wirksamer zu vereinfachen

Ein attraktives Mobilitätsangebot „von Tür zu Tür“ erfordert die gute Vernetzung der einzelnen öffentlichen Verkehrsmittel.

- Ein gutes Angebot setzt hohe Qualität der Anschlüsse zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln voraus. Wichtig ist ein verlässliches und durchgängiges Anschlussmanagement mit Verbesserung der Anschlussplanung durch abgestimmte Fahrpläne und möglichst kurzen Umsteige- und Wartezeiten. Der bayerische ÖPNV zeichnet sich durch eine Vielfalt von Akteuren aus. Die daraus sich ergebenden unterschiedlichen Zuständigkeiten erfordern ein frühzeitiges, kontinuierliches und professionelles Zusammenwirken der Akteure bei der Planung von Anschlüssen.
- Eine operative Anschlusssicherung, also das Warten auf verspätete Fahrzeuge zur Sicherung des Umstiegs, ist unerlässlich. Dazu brauchen alle Betreiber die passenden, technischen Voraussetzungen. Es müssen die notwendigen Daten in Echtzeit vorliegen und zugänglich sein. Das Dateninformationssystem des Freistaats DEFAS kann hierfür als landesweite neutrale Plattform künftig noch stärker genutzt werden.
- Zur besseren intermodalen Vernetzung werden die „klassischen“ Angebote des ÖPNV mit anderen Verkehrsarten (z. B. Fahrrad) und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen (z. B. Sharing) zu einem inter- und multimodalen Mobilitätssystem verbunden. Hierfür ist die landesweite Entwicklung von Mobilitätsstationen vorgesehen. Dies sind bauliche Anlagen, die diese Angebote räumlich bündeln und eine einheitliche Wiedererkennung, Präsenz im öffentlichen Raum und zielgerichtetes Marketing ermöglichen. Eine flexible, bedarfsgerechte Ausgestaltung vor Ort ist vorgesehen. Bis 2030 sollen landesweit mindestens 2.500 Mobilitätsstationen verschiedener Größenordnungen errichtet werden, hierfür werden die bestehenden Förder- und Finanzierungsinstrumente gebündelt und entsprechende Fördertatbestände ergänzt.
- Um im Regionalbusverkehr die intermodale Vernetzung zu verbessern, sollen vermehrt Fahrradanhänger an Bussen zum Einsatz kommen.

Teilstrategie B3)

Komfort und Angebotsqualität müssen weiter erhöht werden

Eine höhere Qualität des ÖPNV ist der Schlüssel dafür, die Zufriedenheit der Fahrgäste im Freistaat zu steigern und mehr Nutzerinnen und Nutzer für den ÖPNV zu gewinnen.

- Pünktlichkeit (keine Verspätungen), Zuverlässigkeit (keine Ausfälle) und der Umgang mit Störungen (schneller Ersatz) müssen einen noch höheren Stellenwert bekommen. Dies betrifft die zeitnahe und verlässliche Information der Fahrgäste bei Abweichungen vom Regelangebot. Auch die Freundlichkeit und Hilfsbereitschaft des Personals zählen hierzu.
- Das WLAN in allen Schienenfahrzeugen und bei Bussen ist weiter fortlaufend auszubauen. Auch an zentralen Haltestellen ist ein flächendeckendes WLAN das Ziel. Zudem sollen die Fahrzeuge mit ausreichenden Lademöglichkeiten (regulärer Stromstecker oder Ladebuchse) ausgestattet werden.

Teilstrategie B4)

Die Fahrgäste müssen sich zu jedem Zeitpunkt der Reise sicher fühlen

Im ÖPNV besteht mindestens der gleiche Anspruch wie in anderen Bereichen des Lebens auf ein hohes Sicherheitsniveau. Wir entwickeln mit der Branche die vorhandenen Aktivitäten und Strukturen für alle Fahrgastgruppen weiter und bringen diese im gesamten ÖPNV und seinem Umfeld zur Anwendung.

- Gemeinsam mit den für die Sicherheit im ÖPNV verantwortlichen Akteuren wird die verbesserte sichere Gestaltung von Stationen und Haltestellen sowie deren Zuwegung vorangetrieben. Der hierfür vorgesehene Leitfaden soll für die sicherheitsgerechte Planung und den Betrieb im ÖPNV dienen. Relevante Aspekte sind z. B. gute Beleuchtung, Hygiene, Belebtheit, offene Bereiche und Informationen etwa zu Notrufeinrichtungen. Ähnliches ist für Fahrzeuge vorgesehen.
- Für das Sicherheitsempfinden ist die Anwesenheit bzw. Erreichbarkeit von Personal ausgesprochen wichtig. Mit allen hier tätigen Institutionen soll der gezielte und verstärkte Einsatz von Sicherheits- und Betriebspersonal abgestimmt werden.

Teilstrategie B5)

Die Planungsgrundlagen für die Aufgabenträger des aÖPNV sind weiter zu verbessern

Die kommunalen Aufgabenträger planen und verantworten einen großen Anteil des angestrebten Leistungsaufwuchses von 76 %. Den Verkehrsunternehmen obliegt die Umsetzung. Diese Aktivitäten lassen sich durch folgende Instrumente noch besser unterstützen.

- Für die kommunale Planung hat die Leitlinie zur Nahverkehrsplanung eine zentrale Bedeutung. Der Freistaat hält diese Leitlinie auf dem aktuellen Stand, harmonisiert sie mit den Zielsetzungen der ÖPNV-Strategie und entwickelt sie zukunftsorientiert im Sinne einer landesweit vergleichbaren Praxis weiter. Zudem wird es noch wichtiger, die Planungen benachbarter kommunaler Aufgabenträger untereinander frühzeitig und verbindlich abzustimmen. Diese gegenseitige Berücksichtigung bei der Neuaufstellung von Nahverkehrsplänen wird der Freistaat in der fortgeschriebenen Leitlinie zur Nahverkehrsplanung festschreiben.
- Mit der Bereitstellung einer eigenen Leitlinie zur Vergabe und Finanzierung von Bus-Leistungen sollen die Aufgabenträger weiter unterstützt werden. Diese Leitlinie wird dem Wissenstransfer zu Ausgestaltungsmöglichkeiten von Vergabe und Vergabeunterlagen und einer unternehmerisch geprägten, mittelstandsfreundlichen Gestaltung der Marktstrukturen dienen.
- Die kommunalen Aufgabenträger und weitere Beteiligte sollen durch den Freistaat die notwendige, fachliche Beratung und Unterstützung, insbesondere bei der Realisierung von Bedarfsverkehren und Mobilitätsstationen erhalten.

Teilstrategie B6)

Die Koordination von ÖPNV- und Siedlungsentwicklung ist weiter zu verbessern, die Planungen von ÖPNV und Siedlungsentwicklung sollen frühzeitig aufeinander abgestimmt werden.

Siedlungsentwicklung und ÖPNV-Entwicklung aufeinander auszurichten, ist eine grundsätzliche und strategische Aufgabe mit großer langfristiger Wirkung, um flächeneffiziente und verkehrssparsame Strukturen voranzubringen. Der öffentlichen verkehrlichen Erschließung kommt eine zentrale Rolle in der städtebaulichen Planung zu. Da sich Siedlungsstrukturen nur langsam, aber sehr kontinuierlich entwickeln oder verändern braucht es hier besonderes vorausschauendes Augenmaß bei der Angebotsplanung des ÖPNV.

- Wir werden uns gemeinsam mit den Kommunen über standortbezogene Angebotsqualität des ÖPNV bei bestehenden Siedlungen und bei der weiteren Siedlungsentwicklung verständigen. Ziel soll ein landesweites Konzept zur Bewertung standortbezogener ÖPNV-Qualitäten sein. Anhand einfacher Kriterien, wie der Bedienungsqualität der Haltestellen (Anzahl Abfahrten) und der Einzugsbereiche (fußläufige Entfernung), z. B. in Anlehnung an die ÖPNV-Güteklassen in Österreich und der Schweiz, können Qualitäten sichtbar und der weitere Handlungsbedarf identifiziert werden.
- Auch auf Ebene der Regionalplanung und der kommunalen Bauleitplanung lassen sich bereits wichtige Weichen für die ÖPNV-Qualität stellen. Wir wollen gemeinsam mit den kommunalen Spitzenverbänden analog zur Straßenerschließung der Grundstücke Mindeststandards der ÖPNV-Erschließung ausarbeiten und in geeigneter Weise in die Genehmigungsverfahren einführen.
- Die städtebauliche Entwicklung im Umfeld von ÖPNV-Stationen, v. a. die attraktive, hochwertige, dichte und gemischt genutzte Gestaltung von Quartieren im fußläufigen Einzugsbereich, ist weiterhin gezielt durch die standortbezogene Bündelung von Fördermöglichkeiten (z. B. Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Städtebauförderung) zu unterstützen.



TARIF, VERTRIEB
& KOMMUNIKATION

4. Handlungsfeld C)

Tarif, Vertrieb und Kommunikation

Ob Wochenendausflug oder Geschäftsreise, das Verlassen des heimischen Tarifgebiets kann am Fahrkartenautomaten zu einer echten Herausforderung werden. Schnell hat man sich im oft zitierten Tarifdschungel verirrt. Nutzung und Nachfrage im ÖPNV werden deshalb wesentlich durch attraktive Tarife, unkomplizierten Vertrieb, aktuelle Informationen und klare Kommunikation bestimmt. Damit im Freistaat in Zukunft noch deutlich mehr Menschen aus dem Auto in Bus und Bahn steigen und damit ein wesentlicher Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele geleistet wird, muss ÖPNV-Fahren in Bayern noch einfacher und attraktiver werden.

Bayern verfügt traditionsgemäß über eine starke ÖPNV-Branche mit derzeit mehr als 800 Verkehrsunternehmen. Nicht alle davon sind in Verbänden organisiert. Durch die vielen Akteure sind jedoch die Tarifstrukturen uneinheitlich. Übergangstarife von einem Verbund oder Tarifraum in den nächsten sind eher selten, sodass überregionale Reiseketten kaum in einem Tarif abgebildet werden können. Einen Landestarif gibt es aktuell noch nicht.

Schon heute arbeiten Verbände und Verkehrsunternehmen an der Digitalisierung des Vertriebs und der Tarifsysteme. Hierdurch und durch die Vereinfachung der Tarife kann der ÖPNV einen deutlichen Qualitätssprung nach vorn machen. „Ein Klick, ein Ticket“ heißt deshalb das Ziel des Freistaats, mit dem ein durchgehendes Tarifangebot und elektronischer Vertrieb realisiert werden soll, sodass Fahrgäste zukünftig für alle Fahrten nur noch ein einheitliches Ticket brauchen.

Basis für dieses Angebot ist zum einen der momentan in der Entwicklung befindliche, landesweite Bus-Schiene-Dachtarif, der das Tarifsysteem für die Fahrgäste deutlich vereinfachen wird. Um alle ÖPNV-Akteure einzubeziehen und die Entwicklung des Landestarifs gemeinsam voranzubringen, wurde der Landestarif-Rat gegründet.

Zum anderen beruht die Logik auf einer landesweiten Tarifdatenbank, die derzeit aufgebaut wird und dafür sorgt, dass die für den Kauf notwendigen Tarifinformationen überall einheitlich zur Verfügung stehen. Noch einfacher soll der Weg aus besagtem Dschungel und damit hinein in einen erstklassigem ÖPNV mit einer mobilen App werden, die sämtliche Informationen zur Verfügung stellt und direkt die Buchung ermöglicht.

Teilstrategie C1)

Um den Zugang zum ÖPNV noch leichter und attraktiver zu machen werden abgestimmte Tarifstrukturen entwickelt und flächendeckende Verkehrsverbünde etabliert

Landesweite Verkehrsverbund-Strukturen sind grundlegend, um den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern, mehr Fahrgäste zu gewinnen und zusätzliche Erlöse zu generieren. Der Freistaat fördert diese Entwicklung systematisch auf mehreren Ebenen.

- Um in jeder Region durchgängige Fahrscheine mit Umstieg zwischen Bus und Bahn anzubieten, schafft der Freistaat lückenlose Bus-Schiene-Verbundtarife in Bayern. Der Freistaat fördert die Entwicklung, dass es Bayern zukünftig flächendeckend Verkehrsverbünde gibt (Teilstrategie E3).
- Der Landestarif Bayern wird als landesweiter Bus-Schiene-Dachtarif für tarifraumüberschreitende Fahrten entwickelt, um das Tarif- und Ticketsystem im ganzen Freistaat zu vereinfachen. Ein eigenständiger Landestarif wurde von der Staatsregierung bereits beschlossen und auf den Weg gebracht. Die Einführung wird stufenweise in den nächsten Jahren erfolgen. Als nächste Maßnahmen sieht der Landestarif neben der Weiterentwicklung des Bayern-Tickets für verbundüberschreitende Fahrten eine Anschlussmobilität vor. Damit wird es möglich mit jedem Bus ohne zusätzliches Ticket zum nächsten Bahnhof zu kommen und mit dem Zug weiterzureisen.
- Daneben ist die Entwicklung einer bayerischen E-Tarif-Grundstruktur mit Entfernungstarif(en) und/oder Bestpreis-Logik vorgesehen. Dies ist mit einer Harmonisierung und Standardisierung der zukünftigen E-Tarif-Strukturen zwischen Verbänden und Landestarif verbunden.

Teilstrategie C2)

Um über zielgruppenspezifische und wirtschaftliche Angebote neue Nachfrage zu generieren, sind Tarife zu vereinheitlichen und weiterzuentwickeln

Wir wollen gezielte, tarifliche Anreize setzen, um vor allem zusätzliche Stammkundschaft, also Fahrgäste mit einem Abo und weniger regelmäßige Nutzerinnen und Nutzer zu gewinnen. Dabei stehen Tarifangebote im Mittelpunkt, die hierfür besonders erfolgversprechend sind und die so attraktiv sind, dass sie keine dauerhafte Gegenfinanzierung durch die öffentliche Hand erfordern.

- Für die Weiterentwicklung des 365-Euro-Tickets für Schülerinnen, Schüler und Auszubildende wird die Evaluierung der verkehrlichen Auswirkung in den Piloträumen, die für Winter 2023/2024 geplant ist, wichtige Erkenntnisse bringen. Absehbar ist bereits, dass das preiswerte Schüler-/Auszubildende-Ticket in allen bayerischen Regionen verfügbar sein soll und dass weitere Verbünde es dank Förderung des Freistaats einführen können. Zudem ist mit der ÖPNV-Branche ein Konzept für eine Dynamisierung der Ticketpreise zu entwickeln. Indexbasierte Preisanpassungen sind eine wesentliche Grundlage, um fortlaufend das Angebot attraktiv und zeitgemäß halten zu können. Daraus abgeleitet kann auch die Erweiterung auf ein landesweites Ticket fachlich bewertet werden.
- Als weitere Umsetzungsstufen wären die Ausweitung des 365-Euro-Ansatzes auf weitere Nutzergruppen und/oder die Entwicklung vergleichbarer attraktiver Pauschal-Abos gemeinsam mit den Verbänden und Verkehrsunternehmen möglich. Hinsichtlich der Preis-Mengen-Effekte und Finanzierungsbedarfe sind die Ergebnisse der Evaluierung in den Piloträumen zu berücksichtigen.

- Für die Gruppe der Studierenden sehen wir die Entwicklung einer Semesterticket-Initiative vor, um neue Lösungsansätze für alle bayerischen Hochschulstandorte zu ermöglichen – insbesondere hinsichtlich einer solidarischen Umlagefinanzierung.
- Mit den Tarifpartnern kann künftig eine landesweite Jobticket-Initiative diskutiert werden. Hier könnte eine angemessene Beteiligung von Arbeitgebern an der Finanzierung der Jobtickets (sog. „Nutznießer-Finanzierung“) in Frage kommen. Ziel sollte sein, fortlaufend und passgenau die besten Preise für die Pendlerinnen und Pendler anzubieten.
- Aus der Corona-Pandemie haben wir gelernt, Arbeiten und Wohnen neu zu denken. Daraus sollen neue Ansätze diskutiert werden, wie etwa das Schaffen von Tarifangeboten, für Personen, die den ÖPNV nur selten oder unregelmäßig nutzen, wie etwa Ältere, Homeoffice-, Teilzeit- oder atypisch Beschäftigte. Hierzu wird eine Landesinitiative zu Abo-Produkten für Fahrgastgruppen mit geringerer Nutzung vorgeschlagen, um die Kundengewinnung und -bindung auch in den genannten Nutzergruppen in allen Tarifräumen zu erhöhen.
- Eine weitere wichtige Zielgruppe für den ÖPNV im Freistaat sind die vielen Gäste sowie Urlauber und Ausflügler aus Bayern. Hier plant der Freistaat eine Landesinitiative für touristische Gästekarten, um eine größere Verbreitung umlagefinanzierter Tickets für Übernachtungsgäste in den bayerischen Urlaubsregionen und Städten zu erreichen.

Teilstrategie C3)

Wir müssen moderne, vielfältige und kundenfreundliche Vertriebssysteme im ÖPNV etablieren

Ein unkomplizierter Fahrscheinverkauf („Vertrieb“) als Voraussetzung für den einfachen Zugang zu Bus und Bahn ist Reisequalität.

- Als Grundlage für den Vertrieb wird eine umfassende Tarifdatenbank via DEFAS aufgebaut. Sie wird die Beteiligten zentral mit Tarif- und Vertriebsdaten versorgen, um für die Information zu und den Verkauf von Tickets im ganzen Freistaat nach einheitlichen Standards sicherzustellen.
- Um die Vision „Ein Klick – ein Ticket“ zu realisieren, wird ein bayernweites Checkin-Be-out-System mit automatischer Fahrpreisfindung und Ex-post-Abrechnung eingeführt. Außer einem aktiven „Checkin“ beim Einstieg müssen die Fahrgäste nichts weiter veranlassen. Der „Beout“-Vorgang wird beim Verlassen des Fahrzeugs automatisch angestoßen, die Fahrt beendet und der Fahrpreis automatisch ermittelt. Die Modellvorhaben hierzu sind schon angelaufen.
- Anstelle des bisherigen Portals „Bayern-Fahrplan“ wird eine landesweite, neutrale, tarifraumübergreifende Auskunft- und Vertriebs-App samt Webshop mit Verkaufsfunktion für alle bayerischen Tarife bereitgestellt. Dies wird auf zwei Wegen geschehen: zum einen als zentrales Portal des Freistaats sowie zum anderen als White-Label-Version zur Nutzung durch andere Branchenakteure unter deren eigener Marke.
- Eine verstärkte Koordinierung im Bereich digitaler Vertrieb / E-Ticketing wird die Entwicklungen bayernweit unterstützen und ein einheitliches, attraktives E-Ticketing-Gesamtsystem anbieten. Zu dieser landesweiten Aufgabe wird die Branche über das Modell einer „akteursgetragenen Zusammenarbeit“ zusammengebracht.

- Klassische Vertriebswege wie Automaten und personenbedienter Verkauf behalten weiterhin ihre Bedeutung. Der persönliche Kontakt zu den ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzern bleibt weiterhin wichtig. Daher braucht es eine landesweite Zusammenarbeit zur Stärkung des persönlichen Kundenkontakts mit konventionellem Vertrieb, um die Zusammenarbeit zwischen SPNV und aÖPNV mit dem Ziel einer attraktiven und wirtschaftlichen Vor-Ort-Präsenz im Vertrieb (inklusive Kundenberatung) sicherzustellen.

Teilstrategie C4)

Mittels aktueller Daten werden flächendeckend lückenlose Fahrgast-Informationen für eine Reisendenbegleitung „aus einem Guss“ zur Verfügung gestellt

Über alle Verkehrsträger hinweg werden zuverlässige und umfassende Informationen vor und während der Reise bereitgestellt, die aktuell, vollständig, zutreffend und zielführend sind. Hierdurch wird die Reise als Ganzes, besonders beim Umsteigen noch komfortabler.

- Umfang und Qualität der Informationsangebote werden verbessert. Tarifauskunft, Ticketkauf, Infrastrukturzustände (z. B. der Lage von Aufzügen an Bahnhöfen) sowie Informationen zu ergänzenden Mobilitätsangeboten und deren Buchbarkeit werden weiter integriert. Der Zugang zur Fahrgastinformation wird weitgehend barrierefrei.
- Darauf aufbauend ist ein Ausbau der digitalen Informationskanäle (Portale wie App und Webseite auf Basis von Echtzeitdaten vorzunehmen. Dies betrifft z. B. Auslastungsinformationen bei Fahrzeugen, Anschlussvoranmeldung, Anschlusssicherung, Baustelleninformationen sowie die Auswahl und Anzeige von Alternativrouten bei Störungen. Im Ergebnis steht eine durchgängige Reisendenbegleitung.
- Ergänzend ist auch eine bessere Integration von Informationen zu lokalen und regionalen Mobilitätsangeboten in das landesweite System erforderlich, um durchgehende Reiseketten von Tür zu Tür anbieten zu können.

Teilstrategie C5)

Mit einer Kommunikationsstrategie werden noch mehr Menschen vom bayerischen ÖPNV überzeugt

Der bayerische ÖPNV erreicht durch die Maßnahmen der ÖPNV-Strategie ein neues Niveau und wird wesentlich attraktiver. Dieser Qualitätssprung muss sich auch in der Kommunikation widerspiegeln, um die Bürgerinnen und Bürger zu erreichen und als Fahrgäste zu gewinnen. Mit einer passenden Kommunikation erreicht der bayerische ÖPNV ein noch positiveres Image und höheres Ansehen.

- Durch die heterogenen Organisationsstrukturen im Freistaat (Verbundraum, verbundfreier Raum, verbundraumübergreifender SPNV) sprechen viele Akteure der Nahverkehrsbranche die Kundinnen und Kunden unterschiedlich an. Durch eine landesweite Zusammenarbeit zu Austausch und Abstimmung von Kampagnen kann der ÖPNV im Freistaat als erstklassiges Gesamtsystem effektiv positioniert werden.
- Neue gemeinsame Kommunikationsstandards in der Branche werden erlauben, gleichartige Fahrplan- oder Tarifangebote auf vergleichbare Weise im ganzen Freistaat zu bewerben und gleichzeitig lokale und regionale Unterschiede zuzulassen. Sie erzeugen einen möglichst hohen Wiedererkennungswert.
- Ergänzend kann eine Markenfamilie und ein kommunikatives Leitbild entwickelt werden, in der SPNV, aÖPNV und ergänzende Mobilitätsangebote unter einer erkennbaren Benutzeroberfläche zusammengefasst werden. Dies kann für vielfältige, branchenweite und übergeordnete Kommunikationsinhalte dienen (u.a. in Verbindung mit dem Landestarif).



DIGITALISIERUNG &

INNOVATION

5. Handlungsfeld D) Digitalisierung und Innovation

Die Digitalisierung hat längst Einzug ins tägliche Leben gehalten. Unzählige Geräte und Apps erleichtern und optimieren unseren Alltag. Planung und Buchung einer nachhaltigen und komfortablen Mobilität darf deshalb nicht komplizierter sein als eine Fitness-App.

Bei Innovationen im Mobilitätssektor hat Bayern traditionell eine starke Stellung. Im Umfeld der Universitäten und Hochschulen, an den außeruniversitären Forschungseinrichtungen und in der Wirtschaft entstehen permanent neue Ideen, Konzepte und Produkte, auch für den öffentlichen Verkehr. Die bislang einzige vollautomatisierte U-Bahn Deutschlands fährt in Nürnberg, das Angebot an ÖPNV-Apps ist multimodal ausgerichtet und wächst kontinuierlich – und vielerorts werden On-Demand-Verkehre erprobt oder sind bereits im Alltagseinsatz.

Durch die physische Vernetzung von Verkehrsmitteln und Mobilitätsangeboten werden wichtige Voraussetzungen für durchgehende Wegekette geschaffen. Aber erst durch die digitale Vernetzung der Angebote entsteht ein nahtloses Mobilitätserlebnis und damit flächendeckend eine echte Alternative zum privaten Pkw. Für die Berechnung des heute abhängig von der Verkehrslage schnellsten Verkehrsmittels von A nach B, die Buchung und Bezahlung des passenden ÖPNV-Tickets und die Berechnung der Route zur nächsten Haltestelle sind aber flächendeckend sehr große Mengen an hochwertigen Daten in Echtzeit notwendig, die gesammelt, aufbereitet und koordiniert verarbeitet werden müssen.

Mit dem Aufbau einer landesweiten Mobilitätsdatenplattform schafft das Verkehrsministerium bereits heute die Grundlage für viele digitale Anwendungen sowie ein smart vernetztes Angebot im ÖPNV und damit für die angestrebte Verdopplung der Fahrgastzahlen.

Gleichzeitig muss die Zukunft des ÖPNV weitergedacht werden. Innovationen und insbesondere die Nutzung von Potenzialen, die sich durch die Digitalisierung ergeben, sind für einen modernen ÖPNV und die Erreichung der Klimaschutzziele von herausragender Bedeutung.

Um die führende Stellung Bayerns im Bereich Innovation und Digitalisierung im Mobilitätsbereich weiter auszubauen, gilt es also Wissenschaft und Praxis noch enger zu vernetzen. Nur so wird es gelingen, die Zukunft des ÖPNV im Freistaat sowohl smart als auch klimaschonend zu gestalten.

Teilstrategie D1)

Eine umfassende Mobilitätsdatenplattform wird als Grundlage nahtloser, öffentlicher Mobilität geschaffen und hierzu DEFAS Bayern gezielt erweitert

Die BEG betreibt DEFAS Bayern heute als zentrale und neutrale Datendrehscheibe für den ÖPNV. Dies hat sich bei den Betriebsdaten bereits bewährt und wird gezielt weiterentwickelt. Kernelemente der Digitalisierung im ÖPNV sind das Vorhandensein und die Nutzung von digitalen Mobilitätsdaten, um viele (neue) Anwendungen bedienen zu können.

- Unser Ansatz ist der Ausbau von DEFAS zu einer übergreifenden, umfassenden Datenplattform der öffentlichen Mobilität, die als Grundlage für attraktive, vernetzte Mobilitätsangebote dient. Sämtliche Mobilitätsdaten von landesweiter Bedeutung sollen dort vorgehalten werden. Dies beinhaltet das Schließen noch vorhandener Datenlücken, insbesondere bei Echtzeitdaten sowie Daten aus dem ländlichen oder verbundfreien Raum. Hierbei setzen wir insbesondere auf Kooperationen innerhalb der Branche im Sinne eines „Datendialogs“ mit den relevanten Akteuren.
- Viele der Defizite in der Information rühren von lückenhaften, widersprüchlichen oder unvollständigen Daten her. Daher soll eine Vereinbarung zur zuverlässigen Lieferung hochwertiger Daten unter Berücksichtigung von einheitlichen Standards, Pflichten und Qualitätszielen entwickelt werden, um einen möglichst reibungslosen Verarbeitungsprozess und den gewünschten Output zu gewährleisten.
- Mobilitätsdaten können die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs steigern, wenn sie in leistungsfähigen Endnutzeranwendungen zum Einsatz kommen. Hierfür wird derzeit die Entwicklung und der Betrieb einer leistungsfähigen App des Freistaats für die Reisenden vorangetrieben. Die App wird alle Basisleistungen abdecken (Fahrgastinformation, Buchung und Bezahlung) und nahtlose Mobilitätsangebote mit lückenlosen Wegeketten unter der Maßgabe „Ein Klick, ein Ticket“ ermöglichen. An dieser App mit Mindestanforderungen hinsichtlich Funktionsumfang und Qualität können sich die Anbieter am Markt orientieren.

Teilstrategie D2)

Mobility-as-a-Service (MaaS), also dem Grundsatz „Nutzen statt Besitzen“ wird in ganz Bayern vorgebracht und so neue vernetzte Mobilitätsangebote für die Menschen etabliert

MaaS selbst ist kein Verkehrsangebot im eigentlichen Sinne, sondern eine IT-Dienstleistung, mit der bestehende Angebote (z. B. On-Demand- oder Sharing-Angebote) mit dem ÖPNV zu einem ineinandergreifenden System verschmolzen werden. Nutzerinnen und Nutzer können so unterschiedliche Mobilitätsdienstleistungen in Anspruch nehmen und über eine einzige Anwendung planen, buchen und bezahlen. Ein starker ÖPNV bildet die Voraussetzung für attraktive MaaS-Angebote.

- Bayern hat den Anspruch, national und international Vorreiter bei der digitalisierten und vernetzten Mobilität zu sein. Durch landesweite MaaS-Angebote, die als maßgeschneiderter Service durchgängige, intermodale Fahrten von Tür zu Tür mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglichen, soll ein echter Mehrwert geschaffen werden. Wir wollen Akteure im Mobilitätssektor bei der

schrittweisen Etablierung von MaaS-Angeboten unterstützen, damit die Bereitstellung von integrierten Dienstleistungen aus klassischen ÖPNV-Angeboten und ergänzenden Mobilitätsdienstleistungen in ganz Bayern zu einer echten Alternative zum privaten Pkw führen kann. Dafür schaffen wir attraktive Rahmenbedingungen.

Teilstrategie D3)

Durch Innovationen aus Forschung und Entwicklung wird Bayern zum Spitzenstandort der ÖPNV-Forschung

Bayern soll zu einem bundesweit führenden Standort für Innovationen und Management im ÖPNV werden. Dazu soll die ÖPNV-bezogene Forschung aufgewertet und mit der betrieblichen Praxis und den Kundenbedürfnissen besser verknüpft werden.

- Wirtschaft und Wissenschaft sollen nachdrücklich bei der Stärkung von Forschung und Lehre für ÖPNV und öffentliche Mobilitätssysteme unterstützt werden. Bayern kann führend in der Forschung und Ausbildung auch im ÖPNV werden. Ziel ist, Wissenschaft und Praxis an einem Ort zusammenzuführen. Möglichst viele ÖPNV-Innovationen können in Bayern entwickelt, erprobt und produziert werden – und schließlich auch zum praktischen Einsatz kommen. Dabei soll ein besonderer Fokus auf der konsequenten Nutzung der gewonnenen Erfahrungen von Pilotprojekten liegen.
- Ein wichtiger Forschungsschwerpunkt sollen „autonome Fahrzeuge im ÖPNV“ sein. Die Ansätze zum vernetzten autonomen Fahren im öffentlichen Verkehr sind weiterzuentwickeln und konkrete Anwendungsfälle in Bayern zu realisieren. Aufgrund der zu erwartenden Potenziale sehen wir einen Schwerpunkt bei den Straßenfahrzeugen. Neben der Fahrzeugtechnik sollten vor allem die Einbindung in den ÖPNV, die allgemeine Akzeptanz, Nutzungsmöglichkeiten von Künstlicher Intelligenz (KI) und die mögliche Weiterentwicklung von rechtlichen Rahmenbedingungen untersucht werden.



6. Handlungsfeld E) Organisation

Die Strukturen des ÖPNV in Bayern sind heterogen und komplex. Es gibt vielzählige Akteure und Zuständigkeiten. Gleichzeitig sind gerade im ländlichen Raum die Ressourcen- und Personalausstattung der Kommunen im Verhältnis zur Komplexität der Aufgaben teilweise sehr knapp. Für einen attraktiven ÖPNV braucht es deshalb eine leistungsfähige und reibungslose Organisation, um dieses Spannungsfeld aufzulösen. Der ÖPNV soll daher landesweit – in „Stadt und Land“ – noch besser organisiert werden. Es muss eine gute Balance zwischen den Verpflichtungen der öffentlichen Hand und dem unternehmerischen Wirken im Markt hergestellt werden. Davon profitieren dann auch die Fahrgäste.

Teilstrategie E1)

Art und Weise der organisierten Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren im ÖPNV wird verbessert.

Die bewährte, organisierte Zusammenarbeit zwischen allen Akteuren im ÖPNV ist fortlaufend noch weiter zu verbessern.

- Die Organisationsstrukturen und Prozesse können noch weiterentwickelt und idealerweise standardisiert werden, um die Abstimmung zwischen Bus und Bahn systematisch zu stärken. Die verbesserte Abstimmung betrifft das Verhältnis zwischen den Aufgabenträgern, Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbänden und der BEG. Auch bei eigenwirtschaftlichen Verkehren im Busbereich kann das Zusammenspiel noch weiter optimiert werden. Beispielsweise soll bei den Verkehrsangeboten eine Verbesserung der Anschlussplanung und -sicherung erfolgen.
- Ein Spezialfall des Abstimmungsbedarfs sind Aufgabenträger übergreifende ÖPNV-Projekte mit hohem Infrastrukturanteil. Bei solchen Projekten in schienegebundenen Verkehrsinfrastrukturen (U-Bahn, Stadtbahn) setzen wir auf eine Verbesserung und systematische Unterstützung der interkommunalen Zusammenarbeit zur Minimierung oder Verteilung von Projektrisiken.

Teilstrategie E2)

Es wird eine leistungsfähige Organisationsstruktur mit Blick auf neue, landesweit wahrzunehmende Aufgaben vorgeschlagen

Landesweite Themen sollen besser in die Branche eingebracht und gesteuert werden können. Gerade bei übergreifenden Aufgaben mit landesweiter Bedeutung ist dies entscheidend.

- Damit die landesweit einheitlich wahrzunehmenden Aufgaben, die einen zusätzlichen Koordinierungsbedarf beinhalten, effektiv umgesetzt werden können, werden neue, bayernweit tätige Koordinierungsstellen vorgeschlagen. Die neuen Koordinierungsstellen sollten soweit wie möglich bei bestehenden Institutionen angesiedelt werden.
- Der Freistaat entwickelt eine konsistente Organisation für die landesbedeutenden Buslinien. Die konzeptionelle Planung wird durch das Verkehrsministerium in Abstimmung mit den lokalen Aufgabenträgern und ggf. Verbänden angestoßen. Die Detailplanung und Bestellung einer Linie (sofern nicht eigenwirtschaftlich betreibbar) verbleiben grundsätzlich in der Zuständigkeit der lokalen Aufgabenträger. Der Freistaat stellt eine Anschubfinanzierung als Förderung bereit. Die langfristige Finanzierung erfolgt im Anschluss durch die ÖPNV-Zuweisungen und kommunalen Eigenmittel der Aufgabenträger.

Teilstrategie E3)

Die Strukturen im aÖPNV sollen leistungsfähiger werden

- Flächendeckende und leistungsfähige Verkehrsverbünde sollen die Interessen und Zuständigkeiten der kommunalen Aufgabenträger in den Regionen bündeln und im direkten Kontakt zum Verkehrsministerium vertreten. Die Verbünde tragen zu einem abgestimmten ÖPNV-Angebot zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen bei.
- Es wird ein landesweiter Wissenstransfer zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen aufgebaut und gesichert. Erfolge kann dies z. B. durch Bereitstellung von Leitfäden, den organisierten Austausch untereinander und die Benennung von zentralen Ansprechpersonen/Wissensträgern.

Teilstrategie E4)

Initiativen, die dem Fachkräftemangel effektiv zu begegnen, werden unterstützt

Für die geplanten Leistungen ist ausreichend viel und qualifiziertes Personal erforderlich, sowohl auf Seite der öffentlichen Hand als auch bei den Unternehmen.

- Arbeitgeber und Gewerkschaften sollen unterstützt werden, um die Sicherstellung der notwendigen Ressourcenausstattung zu ermöglichen. Für die Bewältigung des Fachkräftebedarfs muss die gesamte Branche aktiv werden. Wir werden uns beispielweise verstärkt für die Verbesserung der Rahmenbedingungen in der Ausbildung und dem Anwerben von Fachkräften (u.a. Anerkennung Ausbildungen, Führerscheine) einsetzen.
- Um die Umsetzung von Maßnahmen zu beschleunigen, ist eine entsprechende personelle Ausstattung in Verwaltung und Unternehmen notwendig. Gerade in Zeiten von Fachkräftemangel ist darauf zu achten, dass auf allen Ebenen ausreichende Personalressourcen gesichert oder aufgestockt werden können. Es wäre vor allem in Projekten, für die die Finanzierung gesichert ist essentiell nachteilig, wenn ein Personalmangel zu Verzögerungen bei der Umsetzung führen würde.



7. Handlungsfeld F) Finanzierung

Der ÖPNV im Freistaat soll nachhaltig, sicher, komfortabel und zuverlässig sein. Die hohe Qualität im ÖPNV ist Voraussetzung dafür, dass das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen erreicht werden kann. Hierfür sind höhere Mittel als bisher notwendig.

Die historisch gewachsene Struktur der ÖPNV-Finanzierung im Freistaat ist komplex und verteilt sich auf eine Vielzahl von Finanzierungsinstrumenten mit unterschiedlichen Adressaten, Bedingungen und Voraussetzungen. Sie ist noch zu wenig transparent, teilweise nicht mehr zeitgemäß und setzen dann widersprüchliche Anreize für die Mittelverwendung. Um diese Mittel effizienter als bisher für die Verbesserung von Infrastruktur, Angebot, Tarif und Digitalisierung einsetzen zu können, wird der Freistaat die bestehenden Finanzierungsstrukturen modernisieren.

Damit der Freistaat zusammen mit den beteiligten Akteuren die vielen ineinandergreifenden Ziele bis 2030 effizient umsetzen kann, sind eine verlässlich planbare und auskömmliche Finanzierung und eine aktualisierte, transparente Finanzierungssystematik von entscheidender Bedeutung. Mit den gewählten Lösungen beseitigt der Freistaat die Kritikpunkte des Obersten Rechnungshofs und setzt den Auftrag des Bayerischen Landtags um.

Teilstrategie F1)

Die Finanzierungsstruktur des aÖPNV wird modernisiert

- Als ersten Schritt der Modernisierung werden wir die Ausgleichsregelung des **§ 45a PBefG durch eine landesgesetzliche Regelung** im Sinne von § 64a PBefG **ersetzen**. Sie soll mit geeigneten Übergangsregelungen vorsehen, dass den Aufgabenträgern die Mittel für den Ausbildungsverkehr mit rabattierten Zeitkarten zweckgebunden zugewiesen werden und die Aufgabenträger daraus die erforderlichen Ausgleichsleistungen an die Verkehrsunternehmen leisten. Bei der Umstellung bleibt der Umfang der bisherigen Mittel nach § 45a PBefG vollständig erhalten. Diese Mittel werden mit den **ÖPNV-Zuweisungen** nach Art. 27 BayÖPNVG zusammengefasst und den Aufgabenträgern künftig pauschal zugewiesen.

- Diese neuen ÖPNV-Zuweisungen erfolgen zweckgebunden für die Finanzierung des aÖPNV. Ihre Höhe wird je Aufgabenträger nach einem landesweiten Schlüssel zukünftig **anhand objektiver, transparenter Kriterien festgelegt**, um bestmöglich die Bedingungen vor Ort zu berücksichtigen und Planungssicherheit für die Aufgabenträger zu schaffen. Die Kriterien werden zukünftig die Qualität des ÖPNV berücksichtigen. Die teilweise unterschiedlichen Bedürfnisse zwischen „Stadt und Land“ werden hierbei durch Bildung von Raumkategorien berücksichtigt. Allen Aufgabenträgern sollen grundsätzlich Ausgleichsleistungen mindestens im Umfang der bisherigen Mittel zugewiesen werden. Die Mittel werden mindestens im Gleichklang mit dem Bundes-Regionalisierungsgesetz erhöht und über die Folgejahre weiter fortgeschrieben. Die Umstellung der Finanzierungsstruktur soll stufenweise über einen mehrjährigen Übergangszeitraum erfolgen, um unerwünschte „Nebenwirkungen“ der Änderung zu minimieren.
- Der Freistaat setzt weiter auf die tragende Rolle des mittelständisch geprägten Verkehrsgewerbes und unternehmerische Initiative im ÖPNV. Die **Aufgabenträger** können in der neuen Finanzierungsstruktur frei entscheiden, ob sie den ÖPNV über den Erlass allgemeiner Vorschriften **vorrangig eigenwirtschaftlich gestalten** oder **öffentliche Dienstleistungsaufträge vergeben**. Der Freistaat etabliert keinen Zwang zum Wechsel.
- Die **Förderlogik im aÖPNV wird neu gestaltet**. Im zweiten Schritt der Modernisierung werden die Förderprogramme, die auf die Deckung dauerhafter Betriebskosten ausgerichtet sind, in die ÖPNV-Zuweisungen an die Aufgabenträger einbezogen. Förderungen von dauerhaften Betriebskosten sollen perspektivisch an die Aufgabenträger erfolgen und über diese an die Verkehrsunternehmen ausgereicht werden. Hierunter fällt auch die Förderung der (Ersatz) Beschaffung von Bussen, die Förderung von Bus-Betriebshöfen (Art. 2 Nr. 3 und 6 BayGVFG) sowie die Förderung laufender Betriebskosten von bedarfsorientierten Verkehren. Förderprogramme für sehr große Einzelinvestitionen, die die Leistungsfähigkeit einzelner Aufgabenträger übersteigen (z. B. für große ÖPNV-Infrastrukturvorhaben oder für Innovationen), bleiben dagegen bestehen.
- Die **Zuweisung und der Abruf finanzieller Mittel** werden vereinfacht. Dies geschieht insbesondere durch die Gestaltung als pauschale Zuweisungen. Bei Förderprogrammen soll eine leichtere Übertragung von nicht verausgabten Mitteln in das nächste Jahr möglich sein. Zudem sollen die Mittlempfänger die Mittel zwischen den in Programmen bewilligten Maßnahmen flexibler einsetzen können. Unsere Förderprogramme werden zur Vereinfachung von Antragstellung und bearbeitung weiter vereinheitlicht.
- Zur **Evaluierung der Wirkung der Finanzierungsinstrumente** in Bayern könnten systematisch ÖPNV-relevante Daten erfasst, ein geeignetes Messsystem aufgebaut und das Monitoring darauf basierend weiterentwickelt werden. Durch ein laufendes Monitoring können Wirksamkeit und Nutzen des Mitteleinsatzes bewertet und auch die Transparenz für die Aufgabenträger erhöht werden. Zudem lässt sich dadurch der kontinuierliche Mittelbedarf besser kalkulieren.

Teilstrategie F2)

Der zukünftige Finanzierungsbedarf für die Sicherung des Status Quo mit einem deutlichen Qualitätsausbau bis 2030 ist dauerhaft planbar darzustellen

Die Stärkung und Weiterentwicklung des ÖPNV mit Fahrgastverdopplungsziel erfordert einen deutlich erhöhten Mitteleinsatz.

- Der **Freistaat** wird sich auch weiterhin aktiv an der **Finanzierung der Maßnahmen**, die zur Umsetzung der ÖPNV-Strategie erforderlich sind, **beteiligen**. An einer transparenten und verlässlichen, kontinuierlichen Finanzausstattung der Aufgabenträger und der Investitionsprogramme ist zu arbeiten – etwa durch die Teilnahme an den Arbeitsgruppen und Unterarbeitsgruppen der VMK mit dem Bund zur Einrichtung eines Ausbau- und Modernisierungspaktes.
- Der zur Erreichung der Klimaschutzziele des Bundes notwendige Ausbau des ÖPNV erfordert eine **Erhöhung der Finanzmittel des Bundes**. Die Umsetzung der Strategie entsprechend der Ziele, die auch der Bund ausgegeben hat, kann nur funktionieren, wenn der Bund seinen bisherigen Anteil an der Förderung der ÖPNV-Investitionen mindestens beibehält und aufgrund der stark erweiterten Maßnahmen die GVFG-Mittel für Bayern bis 2030 deutlich erhöht. Auch muss der Bund die Regionalisierungsmittel für die Betriebskosten des ÖPNV entsprechend der Forderung der Verkehrsministerkonferenz spürbar erhöhen. Ihre Bereitstellung sollte analog zu den Zielen des Bundes-Klimaschutzgesetzes bis 2045 in dynamisierter Form gesetzlich abgesichert sein, um die nötige langfristige Planungssicherheit zu schaffen.
- Die Umsetzung der ÖPNV-Strategie braucht vor Ort zudem auch weiterhin die kraftvolle finanzielle Mitwirkung der **bayerischen Kommunen**. Der Freistaat legt großen Wert auf die partnerschaftliche Zusammenarbeit und Finanzierung, insbesondere da die Aufgabenträger für einen großen Anteil der Maßnahmen verantwortlich zeichnen, die erforderlich sind, um das Verdopplungsziel zu erreichen.
- Zur Erhöhung der Handlungsspielräume der Kommunen braucht es die **rechtlichen Voraussetzungen zur Nutzung von ergänzenden Finanzierungsinstrumenten**. Dies soll den Kommunen ermöglichen, Abgaben zu erheben oder Gebühren festzulegen, um die Nutznießenden des ÖPNV-Angebots (z. B. Arbeitgeber) oder neuer ÖPNV-Infrastrukturen (z. B. Grundstückseigentümer) an den Kosten des ÖPNV zu beteiligen („Nutznießer-Finanzierung“). Die so erhobenen Mittel sollen in den Kommunen zweckgebunden für den ÖPNV verwendet werden können. Hierzu werden wir, wenn erforderlich, Anpassungen im Landesrecht initiieren (z. B. im Kommunalabgabengesetz) oder gegenüber dem Bund Rechtsänderungen einfordern, sofern die Voraussetzungen im Bundesrecht fehlen.

8. Beitrag der ÖPNV-Strategie zum Klimaschutz

Das Klimaschutzgesetz des Bundes gibt bis zum Jahr 2030 sektorspezifische Ziele für die zulässige Jahresemissionsmenge CO₂ in den Sektoren Energiewirtschaft, Gebäude, Verkehr, Industrie und Landwirtschaft vor. Besonders ambitioniert ist es im Verkehrsbereich, der bis dahin den Treibhausgasausstoß gegenüber der Zeit vor der Pandemie auf fast die Hälfte reduzieren muss. Wichtige Weichen werden hierfür auch auf Landesebene gestellt, weshalb die ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern einen signifikanten Beitrag zur Erreichung der Klimaziele leisten soll.

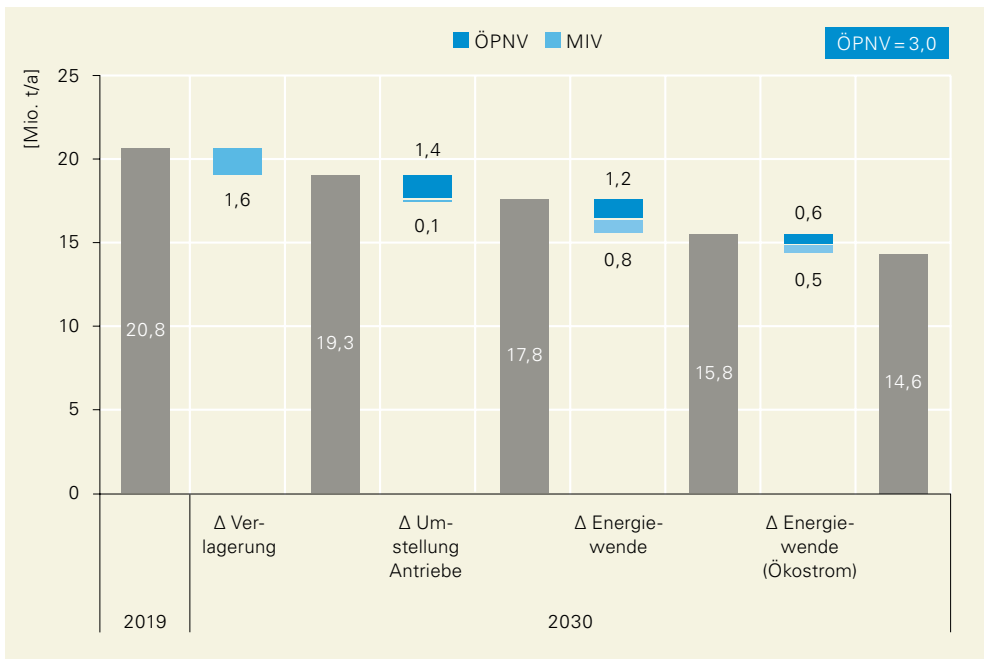
Das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im ÖPNV ist ein klares Bekenntnis und ein wichtiger Beitrag zum Klimaschutz. Daher ist es wichtig, mit dem ÖPNV eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu schaffen.

Die Wirkung der Strategie auf den Treibhausgasausstoß erfolgt über Verkehrsverlagerung, Umstellung der Antriebe, Energiewende und Ökostrom (vgl. Abbildung 1). Dabei hat die Verlagerung von Fahrten zum privaten Auto zum ÖPNV mit Abstand die größte Wirksamkeit.

Für das Referenzjahr 2019 wurden für Bayern ca. 20,8 Mio. t Treibhausgase (CO₂) pro Jahr im Bereich des Personenverkehrs (vereinfacht = MIV + ÖPNV) festgestellt.

- Die angestrebte Verdopplung der Nachfrage im ÖPNV entspricht für Bayern einer **Verlagerung** von 12,5 % der Verkehrsleistung des Pkw-Verkehrs auf den ÖPNV. Hieraus ergibt sich eine mögliche CO₂-Reduktion um 7,7 % (1,6 Mio. t CO₂).
- Aus der **Umstellung der Fahrzeugantriebe** bewirkt eine Reduktion um 0,1 Mio. t CO₂ pro Jahr im Bereich des ÖPNV. Der relativ geringe Effekt liegt vor allem daran, dass ÖPNV einen geringen spezifischen Energieverbrauch hat.
- Eine weitere Treibhausgasreduktion im ÖPNV kann dann realisiert werden, wenn sich im Rahmen der Energiewende der **Strommix noch klimafreundlicher** gestaltet. Auf diese Weise können weitere 0,8 Mio. t CO₂ pro Jahr im ÖPNV eingespart werden können. Das sind etwa 4 % des Ausstoßes im gesamten Personenverkehr des Jahres 2019. Der ausschließliche Einsatz von „echtem“ **Ökostrom** ist im vierten Schritt der Wirkungsermittlung abgebildet. Die Fahrzeuge werden ausschließlich mit Strom bzw. Wasserstoff aus erneuerbaren Quellen geladen bzw. betankt. Dieses ist bereits jetzt Voraussetzung für die Förderung von Fahrzeugen in der Förderrichtlinie des Bundes. Durch den Einsatz von Ökostrom vermindert sich in Bayern der durchschnittliche Treibhausgasausstoß bis 2030 im ÖPNV um weitere 0,5 Mio. t CO₂ pro Jahr reduziert.

Abbildung der Reduktion von Treibhausgasen (CO₂) in Folge von Verlagerung, Antriebsumstellung, Energiewende und Einsatz von Ökostrom, differenziert nach Reduktion im ÖPNV und MIV



Quelle: Modellierung und Darstellung durch KCW GmbH, Berlin

In Summe über die vier Aspekte ergibt sich im Jahr 2030 für den gesamten Personenverkehr in Bayern eine potenzielle **CO₂-Reduktion** gegenüber dem Basisjahr 2019 von 30 % bzw. insgesamt ca. 6,2 Mio. t CO₂. Bei Umsetzung der ÖPNV-Strategie beträgt der Anteil des ÖPNV an dieser Reduktion ca. **3,0 Mio. t CO₂ im Jahr**. Absolut betrachtet ist dies ein deutlicher und starker Beitrag des ÖPNV zur Erreichung der Klimaschutzziele in Bayern.

9. Informationen

Mitglieder Zukunftsrat ÖPNV:

Bernreiter, Christian (Vorsitzender)	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Staatsminister
Schreyer, Kerstin, MdL	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Staatsministerin a.D.
Dr. Reichhart, Hans	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr; Staatsminister a.D.
Baum, Theresa	Kreisjugendring München Stadt; Beauftragte Jugend- und Ausbildungsticket und Koordination Demokratiemobil
Brandner, Josef	Brandner Bus Schwaben; Geschäftsführender Gesellschafter
Dießl, Matthias	Landkreis Fürth; Landrat; Bayerischer Landkreistag
Fischer, Hubert	Stadt Krumbach; Erster Bürgermeister; Bayerischer Gemeindetag
Gotz, Max	Stadt Erding; Oberbürgermeister; Bayerischer Städtetag
Dr. Janik, Florian	Stadt Erlangen; Oberbürgermeister; Bayerischer Städtetag
Josel, Klaus-Dieter	Deutsche Bahn AG; Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern
Kiesel, Holger	Behindertenbeauftragter der Staatsregierung
Lange, Jörg	Fahrgastverband PRO BAHN e.V.; Beauftragter
Löffler, Franz	Landkreis Cham; Landrat; Bayerischer Landkreistag
Mäder, Andreas	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH; Geschäftsführer
Miroschnikoff, Franziska	Landes-Senioren-Vertretung Bayern; Beisitzerin
Niedergesäß, Robert	Landkreis Ebersberg; Landrat; Bayerischer Landkreistag
Prechtl, Thomas	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH; Geschäftsführer
Dr. Rosenbusch, Bernd	Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH; Geschäftsführer
Scharf, Ulrike, MdL	Bayerisches Staatsministerium für Familie, Arbeit und Soziales; Staatsministerin
Dr. Schnarrenberger, Sandra	Landesverband Bayerischer Omnibusunternehmen e.V.; Präsidentin
Schönherr, Sandra	das Stadtwerk Regensburg GmbH; Betriebsleiterin
Weber, Eva	Stadt Augsburg; Oberbürgermeisterin; Bayerischer Städtetag
Wortmann, Ingo	Münchner Verkehrsgesellschaft mbH/Stadtwerke München GmbH; Geschäftsführer

Experteninterviews

Ergänzend zur Beteiligung der Akteure aus dem Zukunftsrat ÖPNV fanden vereinzelt Experteninterviews statt:

- Ver.di Bayern
- Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD)
- Taxiverband München e.V.
- Landesverband Bayerischer Taxi- und Mietwagen Unternehmen e.V.

Online-Veranstaltungen zum Thema „Zukunft der Mobilität“

Zur Einbindung der breiten Öffentlichkeit und speziell der Jugend wurden in zwei Online-Formaten zum Thema „Zukunft der Mobilität“ mit dem Schwerpunkt auf dem öffentlichen Verkehr die Allgemeinheit und in Kooperation mit der Bayerischen Landeszentrale für politische Bildung mehrere Schulen zum Dialog eingeladen. Hier hatten Bürgerinnen und Bürger und speziell Jugendliche die Gelegenheit, Fragen rund um das Thema ÖPNV zu stellen sowie Anregungen und Wünsche an die künftige Entwicklung des ÖPNV einzubringen.



https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/med/aktuell/broschuere_buergerbeteiligung.pdf

Herausgeber

Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Referat Öffentlichkeitsarbeit
Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München

Ansprechpartner

Referat 64 – Mobilitätsnetzwerke und Grundlagen der Mobilitätsplanung
referat-64@stmb.bayern.de
Telefon: 089 2192-3740

Redaktion

Referat 64 – Mobilitätsnetzwerke und Grundlagen der Mobilitätsplanung
KCW GmbH, Berlin

Bilder

Titelbild: Janda + Roscher, Regensburg unter Verwendung einer
Illustration von Anne Lehmann, Berlin

Illustrationen

Anne Lehmann – Graphic Recording & Illustration, Berlin

Gestaltung

ISAR 3 Büro für Kommunikation, Pullach

Dezember 2022

Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren?

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung. Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung. Bayerischen Staatsregierung.



www.stmb.bayern.de

Schon mit uns vernetzt?

