
GARANTIIERT MOBIL – EGAL WO DU IN BAYERN LEBST



2 GARANTIERT MOBIL – 3 EGAL WO DU IN BAYERN 4 LEBST

5 *Beschluss der Fraktion am 15.9.2016 in Aschaffenburg*
6

7 **Ausgangslage**

8 56 Prozent der Bevölkerung Bayerns wohnen in ländlichen Raum. Dieser ist geprägt durch
9 eine geringe Bevölkerungsdichte, zerstreute Siedlungsstrukturen und große Entfernungen
10 zwischen den Standorten für Wohnen, Arbeiten und Versorgung.

11 Mobilität ist eine wesentliche Grundlage für die Teilhabe am öffentlichen Leben. Der
12 Mobilitätsalltag in dünn besiedelten ländlichen Räumen ist meist Pkw-dominiert, das
13 Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) meist völlig unzureichend.

14 Menschen, die keinen Führerschein besitzen oder sich kein eigenes Auto leisten können
15 oder wollen, sind auf Grund des unzureichenden ÖPNV-Angebots in ihrer Mobilität
16 erheblich eingeschränkt. Wer altersbedingt schon bzw. noch fahren kann, fährt Auto. Wer
17 nicht selbst fahren kann, greift auf private Fahrdienste zurück. Eltern chauffieren ihre
18 Jüngsten zum Sport, ins Kino oder zum Kindergeburtstag, Oma und Opa müssen sich von
19 den erwachsenen Enkeln zum Arzt oder Einkaufen fahren lassen. Das sichert eine gewisse
20 Mobilität, jedoch keine Unabhängigkeit.

21 Der ÖPNV besteht weitestgehend aus Schülerverkehren. Faktisch orientieren sich
22 Linienführungen und Fahrplan vielfach am Schülerverkehr. Außerhalb der Schulzeiten, d.h.
23 in den Tagesrandzeiten, am Wochenende oder in den Ferien ist das Angebot sehr dünn
24 oder fehlt in Gänze. Ein derart schlecht ausgebauter ÖPNV ist keine Alternative zum
25 eigenen Auto.

26

27 **Trübe Aussichten**

28 Der einigermaßen wirtschaftliche Betrieb von Linienverkehren ist in ländlichen, peripheren
29 Räumen mit geringer Siedlungsdichte eher schwierig, weil das dafür notwendige
30 Mindestfahrgastaufkommen oft fehlt. Die demografische Entwicklung führt zu einem
31 Rückgang der Schülerzahlen. Der wirtschaftliche Betrieb der herkömmlichen, auf
32 Schülerverkehre basierten, ÖPNV-Angebote wird dadurch erschwert, wenn die größte
33 Kundengruppe wegbricht. Der Zuschussbedarf steigt, der Kostendeckungsgrad sinkt. Es



34 muss mehr Überzeugungsarbeit in politischen Gremien für die
35 Aufrechterhaltung oder gar den Ausbau des ÖPNV geleistet werden.
36 Es verändert sich aber nicht nur der ÖPNV im ländlichen Raum. Je weniger Menschen in
37 einem Ort wohnen, desto unwirtschaftlicher ist es dort für den alteingesessenen
38 Einzelhandel. Die Zeiten sind vorbei, in denen man sich auch in den kleinsten Gemeinden
39 selbstständig und allumfassend mit Dienstleistungen und Gütern des täglichen Bedarfs
40 versorgen konnte. Dafür muss man heute meist in die größeren Gemeinden fahren.
41 Ähnliches gilt für Arbeitsplätze und Ausbildung: Dienstleistungen, Gewerbe, Behörden und
42 Schulen konzentrieren sich auf immer weniger zentrale Standorte. Diese Entwicklung führt
43 zu einem zunehmenden Mobilitätsbedarf, der auf ein unzureichendes Verkehrsangebot an
44 Bussen und Bahnen trifft. Dort, wo sich Nahversorgungs-, Bildungs- und andere öffentliche
45 Einrichtungen auf dem Rückzug befinden, ist ein gutes Mobilitätsangebot aber von umso
46 größerer Bedeutung, um auch in Zukunft attraktive Lebensbedingungen zu gewährleisten.
47 Ältere Menschen und Jugendliche ohne eigenes Auto sind besonders betroffen und auf ein
48 funktionierendes öffentliches Verkehrssystem angewiesen. Auch im ländlichen Raum muss
49 es möglich sein, alle Mobilitätsbedürfnisse für Ausbildung, Beruf, Arztbesuche, Einkaufen
50 und Freizeit auch ohne eigenes Auto nachhaltig befriedigen zu können.

51

52

53 **So stellen sich GRÜNE nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum vor:**

54

55 **1. Mobilitätsgarantie, egal wo du lebst**

56 Um immer und überall gut angebunden zu sein, ist unser langfristiges Ziel eine
57 Mobilitätsgarantie für Bayern: Alle Orte im Land sollen an allen Wochentagen von fünf Uhr
58 morgens bis Mitternacht mindestens stündlich angebunden sein.

59

60 **2. Verkehrsverbünde für ganz Bayern**

61 Ländliche Räume in Bayern sind oft weiße Flecken in der Verkehrsverbundlandschaft.
62 Verkehrsverbünde bieten viele Vorteile. Verkehrsverbünde koordinieren Bus und Bahn. Es
63 gibt ein einheitliches Fahrpreissystem, das bei allen Verkehrsunternehmen gilt,
64 abgestimmte Fahrpläne, einheitliche Fahrplaninformationen und Anschlusssicherung
65 zwischen Angeboten aller Verkehrsunternehmen. Ein Verkehrsverbund ist die beste
66 Plattform für die Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen und der öffentlicher
67 Hand, die Verbundgesellschaft koordiniert die Zusammenarbeit. Durch eine sinnvolle



68 Arbeitsverteilung der Partner untereinander entstehen Synergien, die erst
69 einen attraktiven öffentlichen Personennahverkehr ermöglichen.

70

71 **3. Ungenutzte Potentiale des Schienenverkehrs nutzen**

72 Zur Bewältigung der Verkehrsströme aus dem ländlichen Raum hin zu den
73 Verdichtungsräumen sowie zwischen den ländlichen Zentren untereinander kann die
74 Schiene als Rückgrat des ÖPNV noch deutlich mehr leisten. Dazu sind die Fahrzeiten durch
75 Schließung von Elektrifizierungslücken oder Infrastrukturausbauten zu verkürzen und
76 insgesamt mehr Züge durch den Freistaat zu bestellen.

- 77 ▪ Halbstundentakt
- 78 ▪ Streckenreaktivierungen und Bestellung von Regelverkehren, dort wo verkehrlich
79 sinnvoll
- 80 ▪ Bestellung von Freizeitverkehren

81

82 **4. Bayern-Takt für Bus und Bahn**

83 Der Schienenverkehr gewährleistet zwar bereits eine grobe Erschließung der Fläche, er
84 konzentriert sich aber meist nur auf die Anbindung der umliegenden Ballungsräume und
85 kann somit nur einen Teil der Verkehrszwecke der ländlichen Bevölkerung abdecken. Der
86 SPNV ist um getaktete, regionale Buslinien in Räumen zu ergänzen, die nicht vom
87 Schienenverkehr bedient werden. Dort, wo wichtige Zentren im ländlichen Raum keinen
88 Schienenanschluss haben oder wichtige Verkehrsknoten nicht direkt verbunden sind,
89 wollen wir die Lücken im Netz durch miteinander getaktete Schnellbuslinien schließen.

90

91 **5. Bayern-Tarif**

92 Für eine hohe Akzeptanz des ÖPNV sind einfache und kundenfreundliche Tarife eine
93 wichtige Voraussetzung. Das gilt auch für Fahrten, die über die Grenzen eines Verbunds
94 hinausgehen. Dafür wollen wir einen Landestarif, wie dies Baden-Württemberg plant,
95 schaffen. Andere Bundesländer wie Brandenburg, Schleswig-Holstein, Nordrhein-Westfalen
96 oder Niedersachsen haben solche Tarife bereits in unterschiedlicher Ausgestaltung. Mit
97 einem Bayern-Tarif wäre man landesweit einfach und bequem unterwegs für Fahrten mit
98 dem Nahverkehr.

99 Ganz gleich, ob mit Nahverkehrszügen, Regional- oder Stadtbussen, Straßen- oder U-Bahn,
100 mit dem Bayern-Tarif können die Menschen landesweit und einfach bequem unterwegs
101 sein. Eine Fahrkarte reicht aus, um zum Ziel zu gelangen.



102 **6. Bayern-Fahrplan**

103 Zu einem leistungsfähigen und verlässlichem Verkehrsangebot gehören auch
104 ein einheitliches Fahrkartensortiment, einheitliche Tarifbestimmungen und eine qualitativ
105 hochwertige Fahrgastinformation. Diese so genannte *Bayern-Info* liefert alle notwendigen
106 Infos verkehrsträgerübergreifend für die gesamte Reisekette.
107 Aktuell baut die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) im Auftrag des Staatsministeriums
108 des Innern, für Bau und Verkehr ein eigenes „durchgängiges elektronisches
109 Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungs-System“ (DEFAS) auf. Ziel ist nach
110 Angaben der BEG eine hochwertige, flächendeckende Fahrgastinformation und
111 Anschlusssicherung des öffentlichen Verkehrs auf Straße und Schiene auf der Basis von
112 Echtzeitdaten. Um dieses Ziel aber zu erreichen, besteht offensichtlich noch
113 Optimierungsbedarf: In das System müssen endlich alle ÖPNV-Angebote in Bayern
114 einschließlich Mobilitätsplattformen (Mitfahrgelegenheiten, Qixxit, blablacar, flinc usw.)
115 sowie eine Preisauskunft integriert werden.

116

117 **7. Neue Angebotsformen**

118 Digitale Systeme eröffnen neue Möglichkeiten für neue Angebotsformen. Mobiles Internet
119 macht es unglaublich einfach, alle verfügbaren Mobilitätsformen im ländlichen Raum zu
120 bündeln und intelligent miteinander zu verbinden. So hat die DB Regio mit „wohin du
121 willst“ einen Mobilitätsplaner entwickelt, der weit mehr ist als eine Fahrplan-App.
122 Wir wollen diese Möglichkeiten nutzen und Angebote schaffen, damit die Menschen ans
123 Ziel kommen, selbst dann, wenn dies mit einer bestehenden Verbindung nicht möglich ist.
124 Dafür muss in die App ‚bayern-fahrplan.de‘ die automatische Suche nach
125 Mitfahrgelegenheiten von flinc oder ähnliches integriert werden, um Mobilitätsangebote
126 über den öffentlichen Nahverkehr hinaus zu schaffen.

127

128 **8. Flexible Angebote**

129 Angebote wie Rufbus oder Bürgerbus bieten neue Perspektiven für flexible
130 Bedienkonzepte überall dort, wo ein attraktiv getakteter Busverkehr im Regelbetrieb nicht
131 umsetzbar ist.

132

133 **9. Mobilitätsdreh scheiben**

134 Knoten- und Busbahnhöfe im ländlichen Raum sind zur Förderung einer nachhaltigen
135 Mobilität zu multimodalen „Mobilitätsdreh scheiben“ zu entwickeln. Diese verknüpfen



136 leistungsfähige ÖPNV-Angebote auf den Hauptachsen mit örtlichen und
137 regionalen Busverkehrssystemen, die für die letzte Meile mit Car-Sharing-
138 Systemen sowie Fahrradverleihsystemen abgerundet werden.

139

140 **10. Touristische Verkehre mitdenken**

141 Urlaubsgäste wollen vor Ort gerne mobil ohne Auto sein. Bei der Planung des ÖPNV sind
142 deshalb touristische Verkehre mitzudenken. Urlauber können helfen, den ÖPNV besser
143 auszulasten. Über die Kurabgabe finanzierte Gästekarten, die die kostenlose Nutzung des
144 ÖPNV beinhalten, sind nicht nur bei den Urlaubern beliebt, sie leisten auch einen
145 wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV-Angebotes. In Baden-Württemberg ist die
146 Verwendung der Kurabgabe auch für ÖPNV-Finanzierung erlaubt, in Bayern leider nicht.
147 Wir wollen daher das Kommunalabgabengesetz (KAG) überarbeiten, um den Kommunen
148 die Mitfinanzierung des ÖPNV über die Kurabgabe zu erlauben.

149

150 **Grüne Forderungen**

- 151 ▪ Das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung, aber auch
152 das Angebot werden von zahlreichen Rahmenbedingungen beeinflusst. Der
153 rechtliche Rahmen und die Finanzierung des öffentlichen Nahverkehrs geben den
154 Gestaltungsspielraum vor. In Zeiten rückläufiger Bevölkerungszahlen müssen
155 alternative Finanzierungen und Mobilitätsangebote entwickelt und umgesetzt
156 werden.
- 157 ▪ Der ÖPNV ist nach dem BayÖPNVG lediglich eine freiwillige Aufgabe der Landkreise
158 und kreisfreien Gemeinden. Bei einer Aufwertung des ÖPNV zu einer Pflichtaufgabe
159 müssten die Kommunen mit entsprechenden Mitteln für den Betrieb des ÖPNV
160 ausgestattet werden.
- 161 ▪ Der Nahverkehrsplan enthält Ziele und Konzeption des allgemeinen öffentlichen
162 Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen muss für
163 Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs verpflichtend
164 werden.
- 165 ▪ Bedienungsstandards wie Betriebs- und Verkehrszeiten, räumliche Erschließung
166 (Erschließungsqualität) und Bedienungshäufigkeiten (Bedienungsqualität) sind
167 verbindlicher zu regeln als in Art. 5 BayÖPNVG oder in der „Leitlinie zur
168 Nahverkehrsplanung in Bayern“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft,
169 Infrastruktur, Verkehr und Technologie.



- 170 ▪ Bei der Investitionsförderung über Entflechtungsmittel ist der
171 Schwerpunkt auf den kommunalen ÖPNV und den Radverkehr zu legen.
172 Der Verteilungsschlüssel zwischen kommunalem Straßenbau und ÖPNV ist
173 umzudrehen.
- 174 ▪ Vertaktete Schnellbuslinien müssen über ein Förderprogramm ‚Regiobuslinien‘
175 bezuschusst werden.
- 176 ▪ Bürgerbusprojekte müssen durch Zuschüsse für Fahrzeuge und die Erstattung der
177 Kosten für Personenbeförderungsscheine besser unterstützt werden.
- 178 ▪ Der Bau von Abstellplätzen für Fahrräder, insbesondere für Fahrräder mit
179 Elektromotor (Pedelects), an Bahnhalttestationen ist durch ein gesondertes
180 Förderprogramm zu forcieren.
- 181 ▪ Um Impulse für bedarfsgerechte Innovationen im ÖPNV zu setzen, ist ein
182 „Kompetenzzentrum Innovative Angebotsformen im ÖPNV“ wie in Baden-
183 Württemberg zu schaffen. Das Kompetenzzentrum erarbeitet Leitlinien für die
184 Einrichtung neuer Angebotsformen im ÖPNV, berät kommunale Aufgabenträger bei
185 der Einrichtung neuer Angebotsformen im ÖPNV, baut ein Netzwerke der ÖPNV-
186 Aufgabenträger, sowie der Betreiber neuer ÖPNV-Angebotsformen zur Förderung
187 des Best-Practice-Austauschs auf und tritt als Ideengeber zur Entwicklung neuer
188 Angebotsformen im ÖPNV auf. Das Kompetenzzentrum könnte bei der BEG
189 angesiedelt werden.
- 190 ▪ Der ÖPNV ist in der Standort- und Bauleitplanung stärker zu berücksichtigen. Bei
191 Standortfestlegungen werden die entstehenden Kosten für den ÖPNV, etwa durch
192 ungünstige Streckenverläufe, kaum in die Abwägung einbezogen. Hier ist darauf
193 hinzuwirken, dass der ÖPNV einen höheren Stellenwert in der Abwägung von
194 Standorten erhält (z. B. bei Schulstandorten, Neubaugebieten, sonstigen
195 Einrichtungen der Daseinsvorsorge und darüber hinausgehenden Einrichtungen).
- 196 ▪ Durch auf den ÖPNV abgestimmte Schulbeginn- und Schulschlusszeiten sind
197 erhebliche Einsparpotenziale vorhanden.
- 198 ▪ Damit Urlaubsorte Touristinnen und Touristen vor Ort die Möglichkeit der
199 kostenlosen Benutzung des ÖPNV anbieten können, ist im Kommunalabgaben-
200 gesetz eine Ausweitung des Verwendungszweckes für Kurbeiträge vorzusehen.
- 201 ▪ Touristische Verkehre sind im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.



BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Bayerischen Landtag
Maximilianeum, 81627 München
