

ÖPNV im ländlichen Raum Bayerns *in Zeiten knapper öffentlicher Finanzen im Spannungsverhältnis zwischen Governance und Daseinsvorsorge*

CNA MobilitätsCongress Bayern 2026

21. April 2026 | Meistersingerhalle Nürnberg

Prof. Dr. Andreas Kagermeier (VCD Landesverband Bayern)

Über den Verkehrsclub Deutschland (VCD) e. V.

- „Ökologischer“ Verkehrsclub VCD gemeinnütziger Umweltverband
- Einsatz für umweltverträgliche, sichere und gesunde Mobilität
- Der Mensch mit seinen Bedürfnissen und Wünschen für ein mobiles Leben steht im Mittelpunkt
- Seit 1986 Einsatz für gerechtes und zukunftsfähiges Miteinander zwischen allen Menschen auf der Straße – egal, ob sie zu Fuß, auf dem Rad, mit Bus und Bahn oder dem Auto unterwegs sind
- Bundesweit rund 55.000 Mitglieder, davon 8.000 in Bayern



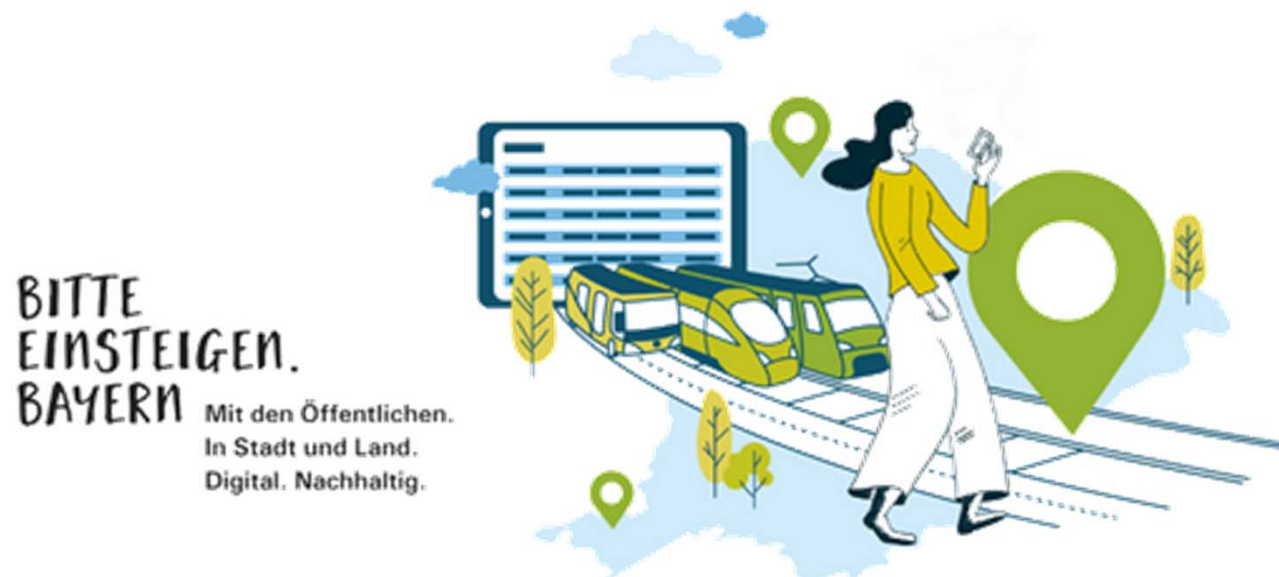
Herausforderungen für die ÖPNV-Gestaltung

- ÖPNV ist freiwillige Aufgabe
- Überproportional steigende Kosten (Personal, Investitionen)
- Angespannte Budgetsituation der Aufgabenträger
- Veränderte Erlössituation durch Deutschlandticket

ÖPNV-Strategie 2030

„Ziel ist es, die Fahrgastzahlen im ÖPNV gegenüber 2019 bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln.“

ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern, 2022, S. 1

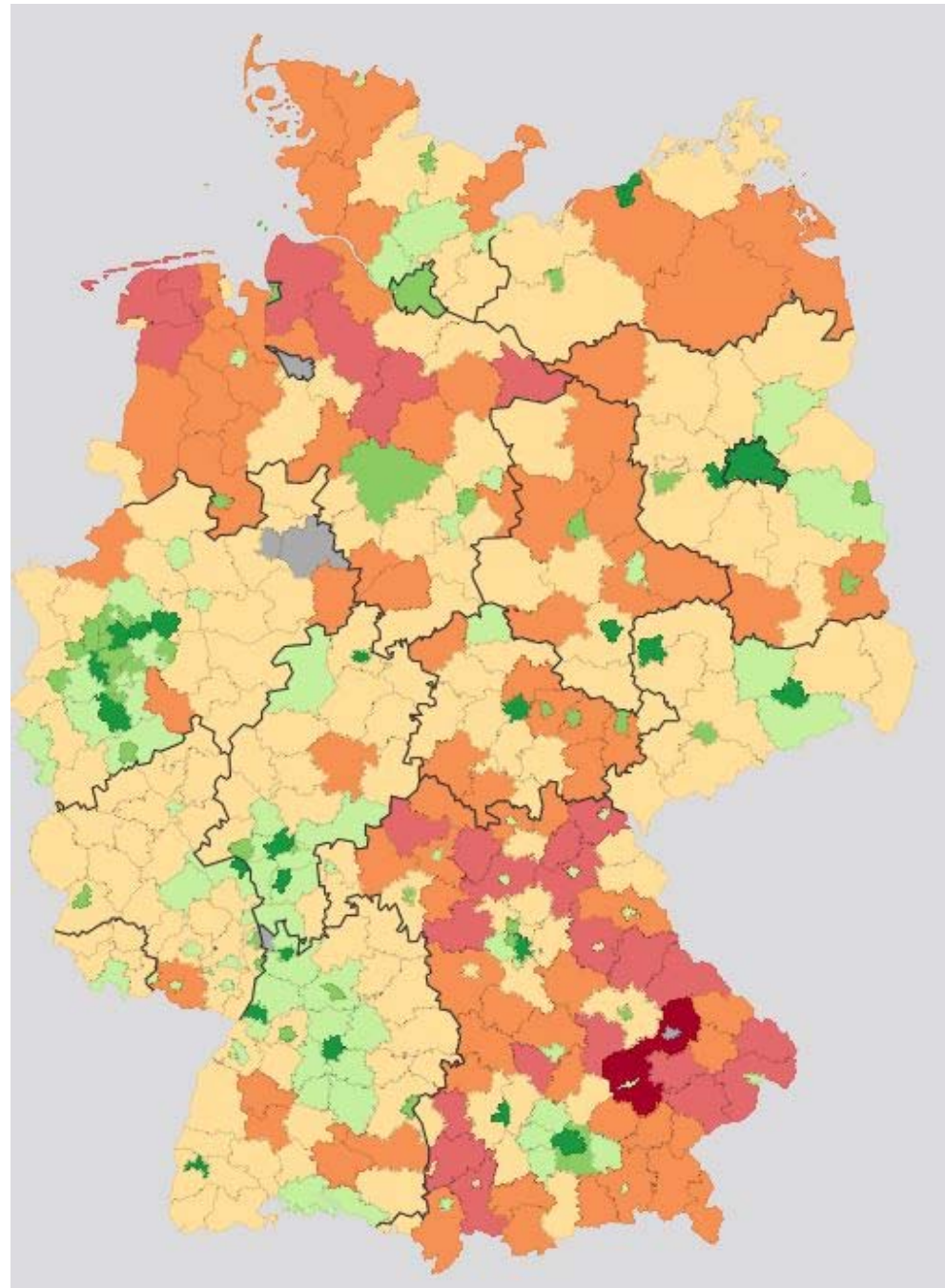


Quelle Abbildung: <https://www.stmb.bayern.de/med/aktuell/archiv/2022/221208oepnvstrategie/>

ANGEBOT

ÖPNV-Güteklasse*

- Daten unvollständig
- Güteklasse A
- Güteklasse B
- Güteklasse C
- Güteklasse D
- Güteklasse E
- Güteklasse F
- keine Güte



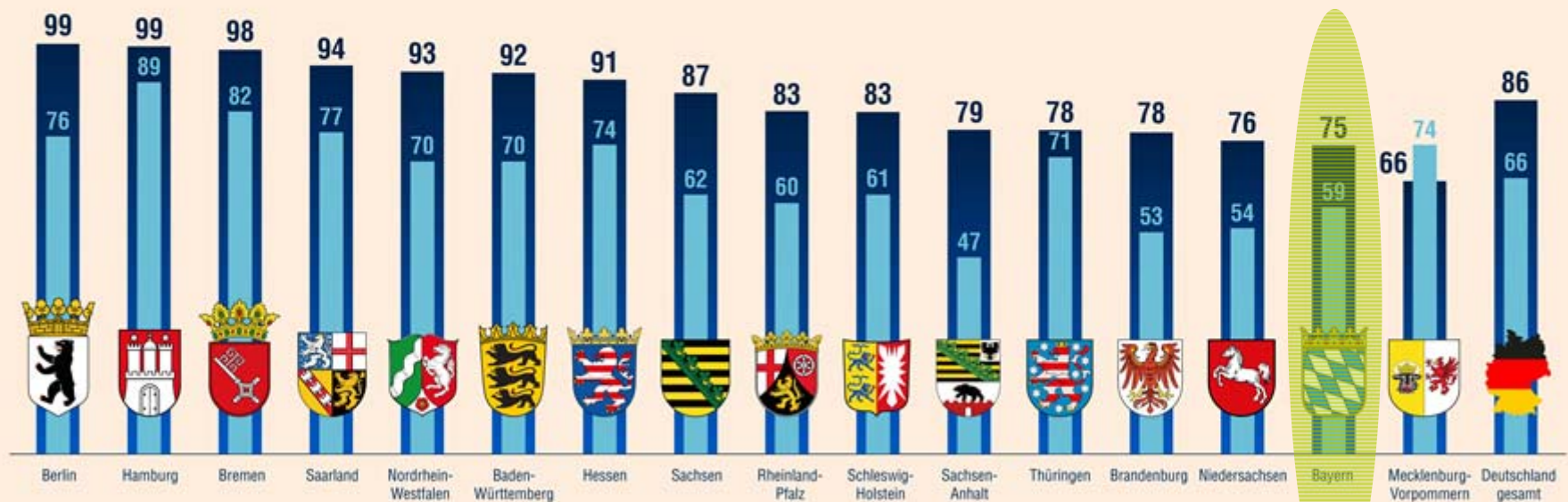
Quelle: GREENPEACE 2025 (<https://maps.greenpeace.org/maps/gpde/oePNV-qualitaet/>)

ÖPNV-Anbindung: Statistik vs. Gefühl



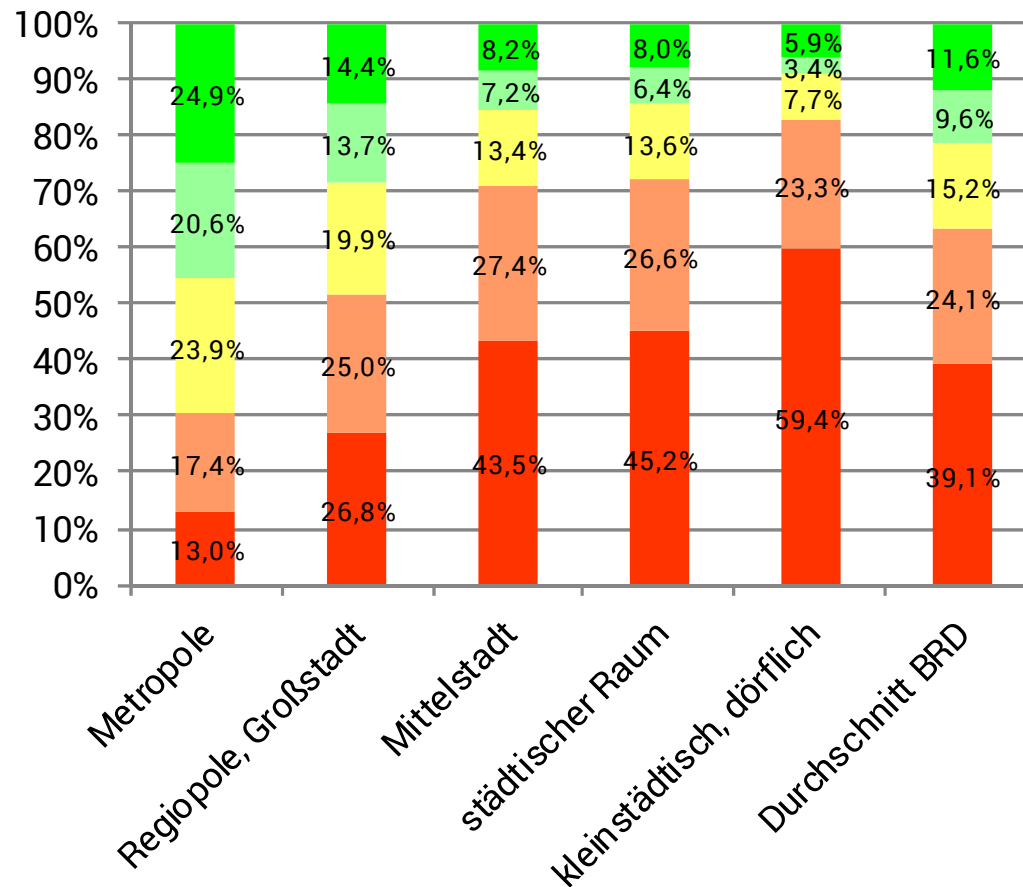
BBSR-Statistik: Prozentualer Anteil der Bevölkerung im Jahr 2022 mit einer fußläufigen Erreichbarkeit einer Bus- oder Bahn-Haltestelle mit **mindestens 28 Abfahrten am Tag**

Repräsentative Umfrage: Prozentualer Anteil der Bevölkerung im Jahr 2024, der mit der **Anzahl der Abfahrten** an der nächstgelegenen Bus- oder Bahnhaltestelle **zufrieden** war



Quelle: Allianz pro Schiene | 11/2024 | auf Basis von Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) 2023 & repräsentative Umfrage „Mobilitätsbarometer 2024“ der Allianz pro Schiene
Lizenz:  Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene

ÖPNV-Nutzung nach siedlungsstrukturellen Kategorien



ÖPNV-Nutzung

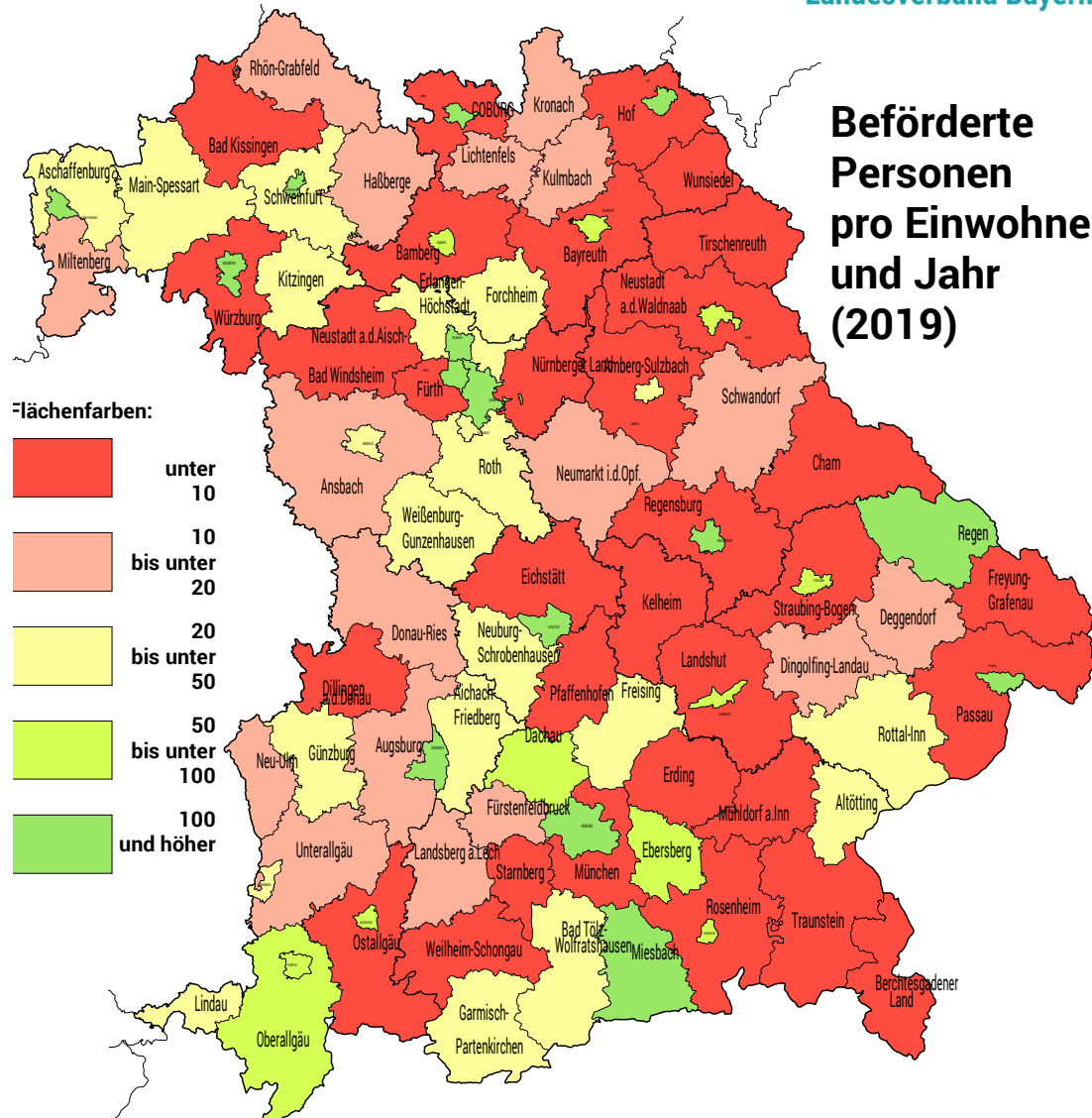
- täglich bzw. fast täglich
- an 1-3 Tagen pro Woche
- an 1-3 Tagen pro Monat
- seltener als monatlich
- nie bzw. fast nie

Quelle: eigene Auswertung: Mobilität in Deutschland – MiD 2017

NACHFRAGE

BAYERN
Kreisfreie Städte: 295
Landkreise: 19

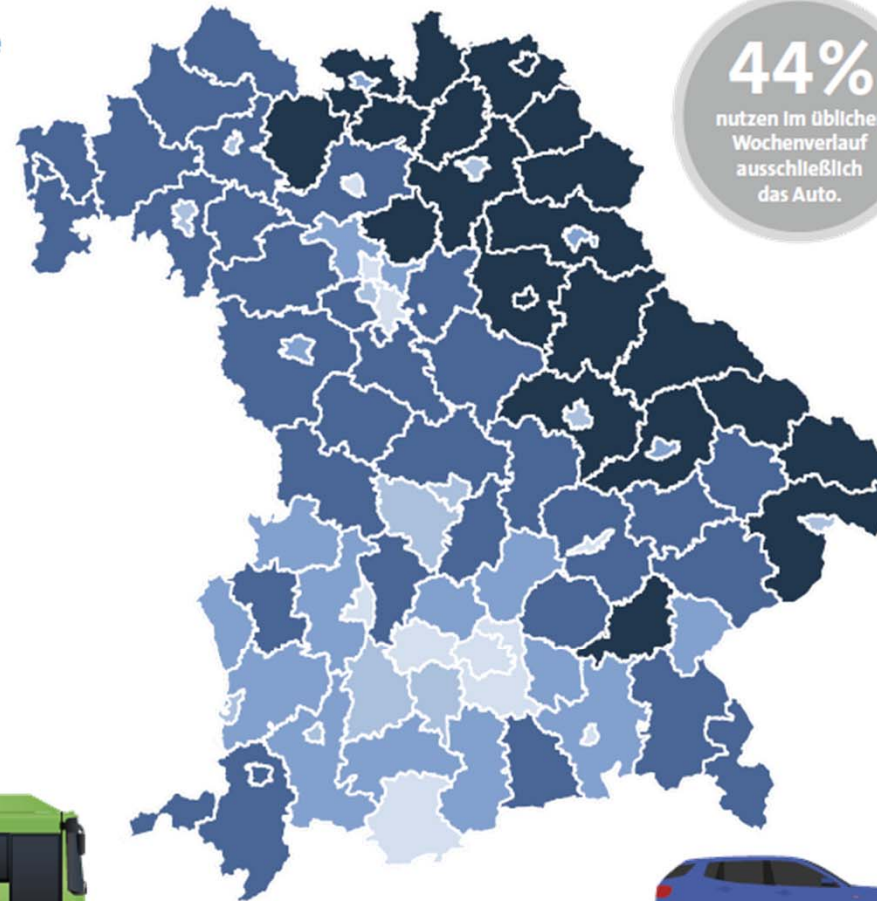
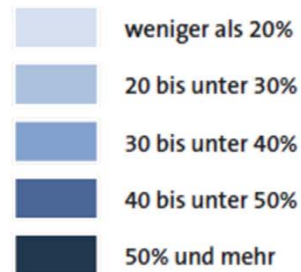
Beförderte Personen pro Einwohner und Jahr (2019)



Daten: Bayerisches Statistisches Landesamt 2020

ÖPNV als Option im Ländlichen Raum wenig präsent

Anteil Personen ab 14 Jahren, die im Laufe einer üblichen Woche ausschließlich Auto fahren



44%
nutzen im üblichen Wochenverlauf ausschließlich das Auto.



Quelle: Mobilität in Deutschland. Regionalbericht Freistaat Bayern 2019, , S. 56
https://www.stmb.bayern.de/assets/stmi/vum/handlungsfelder/42_mid2017_regionalbericht_bayern.pdf

30 Jahre Regionalisierung

SPNV-Netze 2025



Brauchbares Angebot auf den SPNV-Achsen bestellt von der BEG

Netzlücken!

Der Freistaat Bayern macht's möglich.

bahnland-bayern.de

§ 5 (1) Den Ländern steht für den öffentlichen Personennahverkehr aus dem Steueraufkommen des Bundes nach Maßgabe der folgenden Vorschriften für jedes Jahr ein Betrag zu. Damit leistet der Bund einen Finanzierungsbeitrag zu dieser Länderaufgabe. **Die Länder leisten im Rahmen ihrer Haushaltsautonomie jedes Jahr angemessene eigene Beiträge zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs.** § 6 (1) Mit den Beträgen nach § 5 ist insbesondere der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren.

Quelle: Regionalisierungsgesetz

<https://www.gesetze-im-internet.de/regg/index.html>

Quelle (Karte): BEG, <https://bahnland-bayern.de/files/media/shop/downloads/liniennetzplan/2024/beg-gr-liniennetz-bayern-2025.pdf>

Grundprinzip Expressbus im ländlichen Raum

Grundidee der Erschließung

- SPNV erschließt weitgehend alle Landesteile (verkehrliches Rückgrat)
 - Bus als Zu-/Abbringer und Feinerschließung Fläche
 - Allerdings: SPNV-Netzlücken
 - Stilllegungen (Reaktivierungen)
 - Siedlungsstrukturelle Besonderheiten
- ⇒ Ergänzend zum SPNV ein zweites Verkehrssystem von gleicher Qualität notwendig
- ⇒ Zusammenspiel ergibt landesweites Bus-Bahn-Netz.

Wesentliche Angebotsmerkmale Expressbus im ländlichen Raum



- starke zentralörtliche Verkehrsbeziehungen
- Verknüpfung an SPNV-Knoten (Takt abgestimmt)
- an allen Verkehrstagen
- einheitliches Angebot an Schul- und Ferientagen
- langer Bedienzeitraum (mind. von 6 bis 20 Uhr)
- konsequenter Taktverkehr (Mo-Fr mind. 1 h-Takt)
- möglichst direkte Linienführung
- Differenziertes Haltekonzept (Auslassen von Halten)
- Reisezeitverhältnis ÖPNV/MIV möglichst Stufe B (<1,5)
- Einheitliches Erscheinungsbild / Marketing (CD/CI, tw. Wort-Bild-Marke)

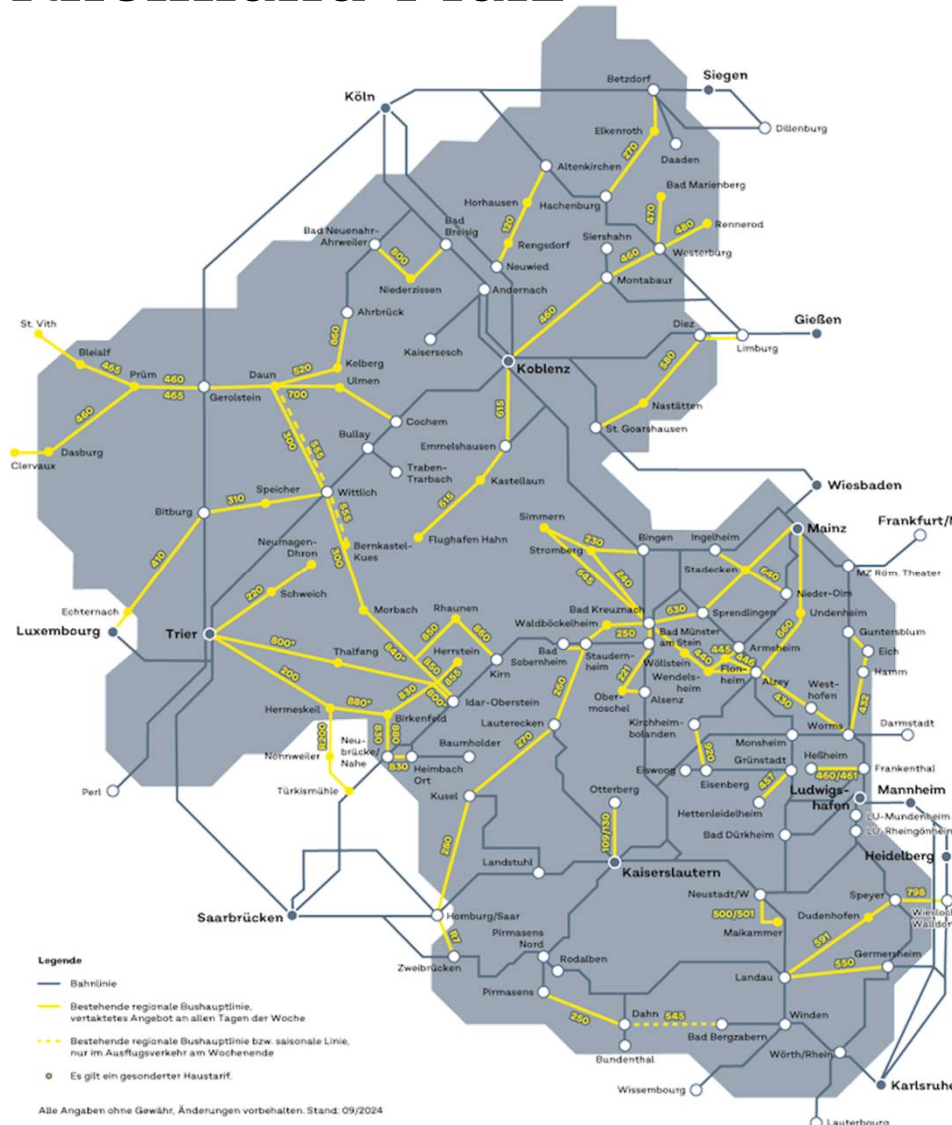
Mit Bezug zu: Ulrich Weber, VDV Landesgruppe Baden-Württemberg 2022,

https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/fileadmin/user_upload/Text-Dateien/Veranstaltungen/Dokumentation_2022/220825_vortrag_oepnv_busverkehre_weber.pdf S. 7

Qualitative SYNOPSE: Expressbusse in Deutschland

Land	AT	Zielnetz	Förderung	Abdeckung
Baden-Württemberg	KREISE	✓	(✓)	+++
Brandenburg (PB)	<small>(Land)</small> KREISE	(✓)	(✓)	+
Hessen	SPNV-ZV /VV	(✓)	✓✓	+++
Mecklenburg-Vorpommern	KREISE	✓	✓	+ (seit 2025)
Niedersachsen	KREISE	✓	(✓)	+
Nordrhein-Westfalen	(SPNV-ZV)	✓	(✓)	++
Rheinland-Pfalz	SPNV-ZV	✓	✓✓	+++
Saarland (PB)	SPNV-ZV	✓	✓✓	+++
Sachsen (PB)	SPNV-ZV	✓	✓	+++
Sachsen-Anhalt (PB)	KREISE	✓	✓	++
Schleswig-Holstein (PB)	KREISE	(✓)	(✓)	(+) (SPNV)
Thüringen (PB)	KREISE	✓	(✓)	+
Bayern	KREISE	(X)	(✓)	+/-

Regiolinien (regionale Hauptlinien) Rheinland-Pfalz



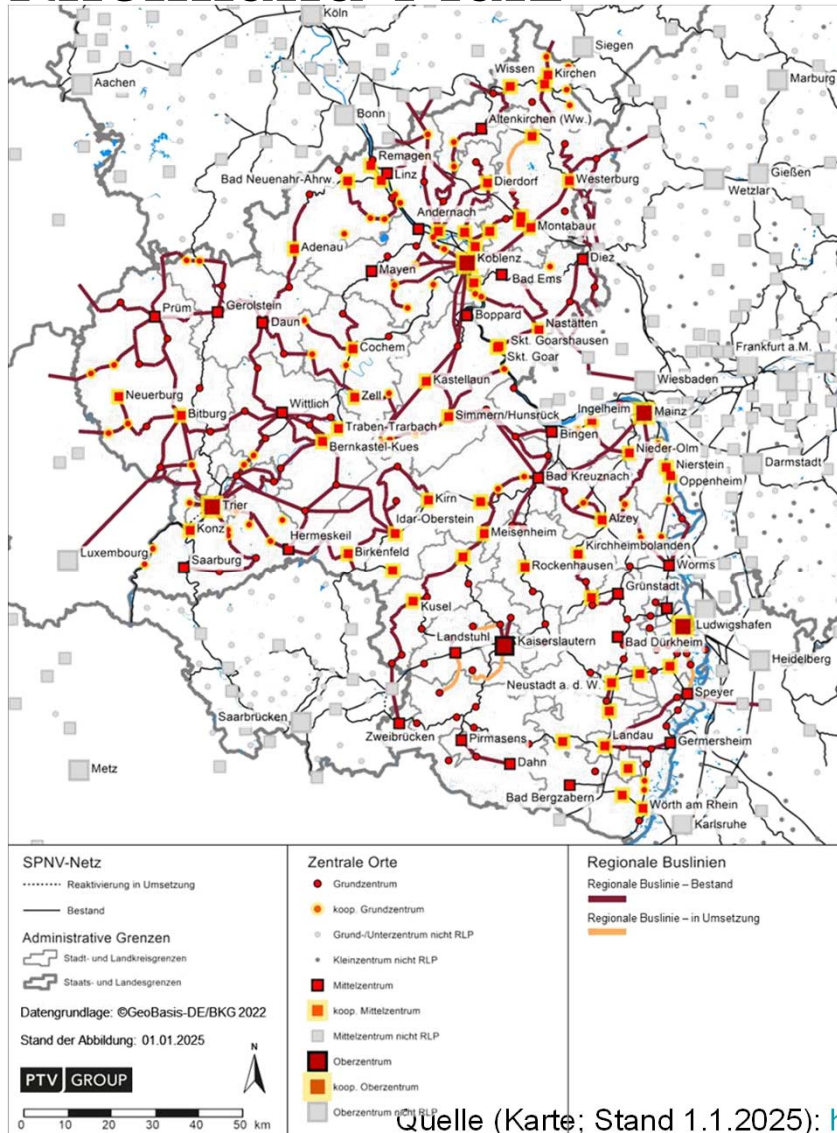
Bereits im NVG von 2015 festgelegt, dass SPNV-Aufgabenträger „die Gestaltung regionaler Busverkehre übernehmen“ können, „soweit diese Verkehre eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen“.

§6(9) NVG RLP von 2015
<https://www.lexsoft.de>

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd
SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

Quelle(Karte): <https://www.rolph.de/bus> (8.6.2025)

Regiolinien (Regionale (Bus-) Verkehre / Hauptlinien) Rheinland-Pfalz



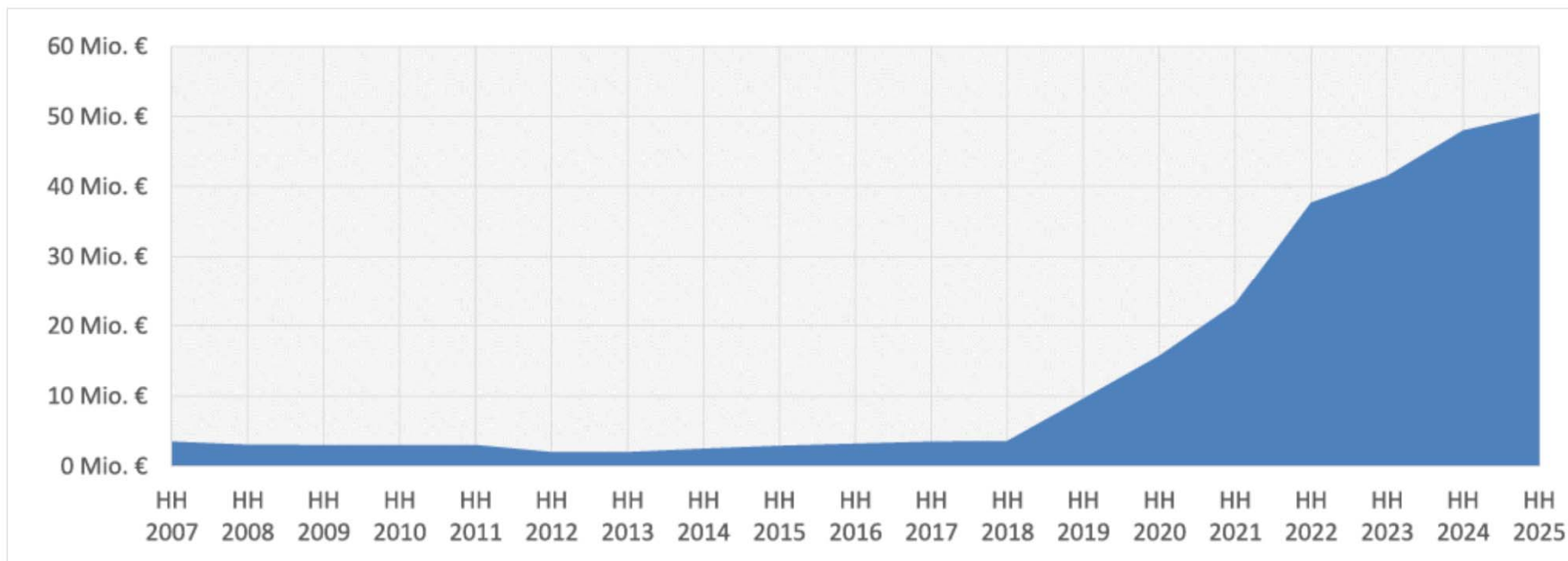
- Stand 2025: 131 Linien
- Ab 2015 auch Grundzentren
- 100 % Finanzierung durch Land
- Bestellung durch SPNV-Zweckverbände
- 20 % des gesamten Busverkehrs in RLP (33 Mio. Buskilometer) (LNVP RLP, S. 43)

Zweckverband ÖPNV
Rheinland-Pfalz Süd
SPNV-Nord
Wir bewegen die Region

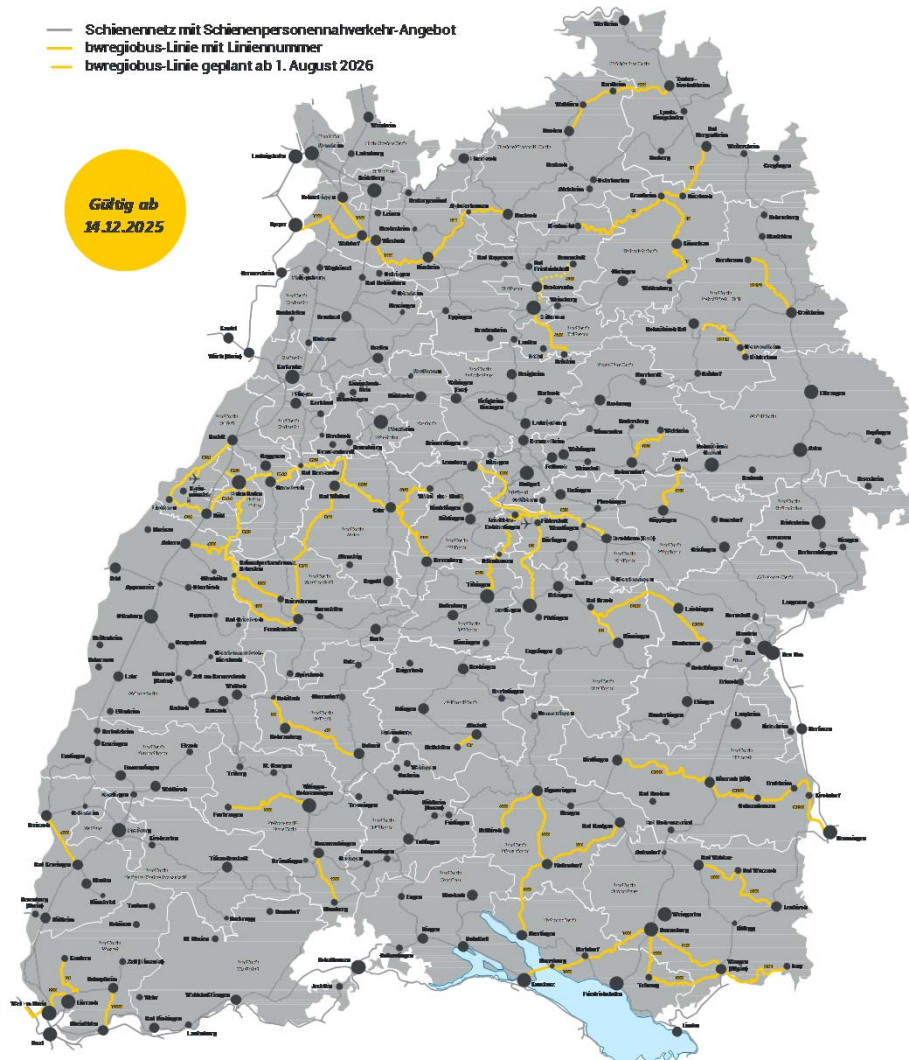
Quelle (Karte; Stand 1.1.2025): <https://mkuem.rlp.de/themen/mobilitaet/landesnahverkehrsplan-lnvp> , S. 45

Regiolinien (regionale Hauptlinien) Rheinland-Pfalz

Entwicklung Mittelaufwand



Baden-Württemberg Regio-Buslinien

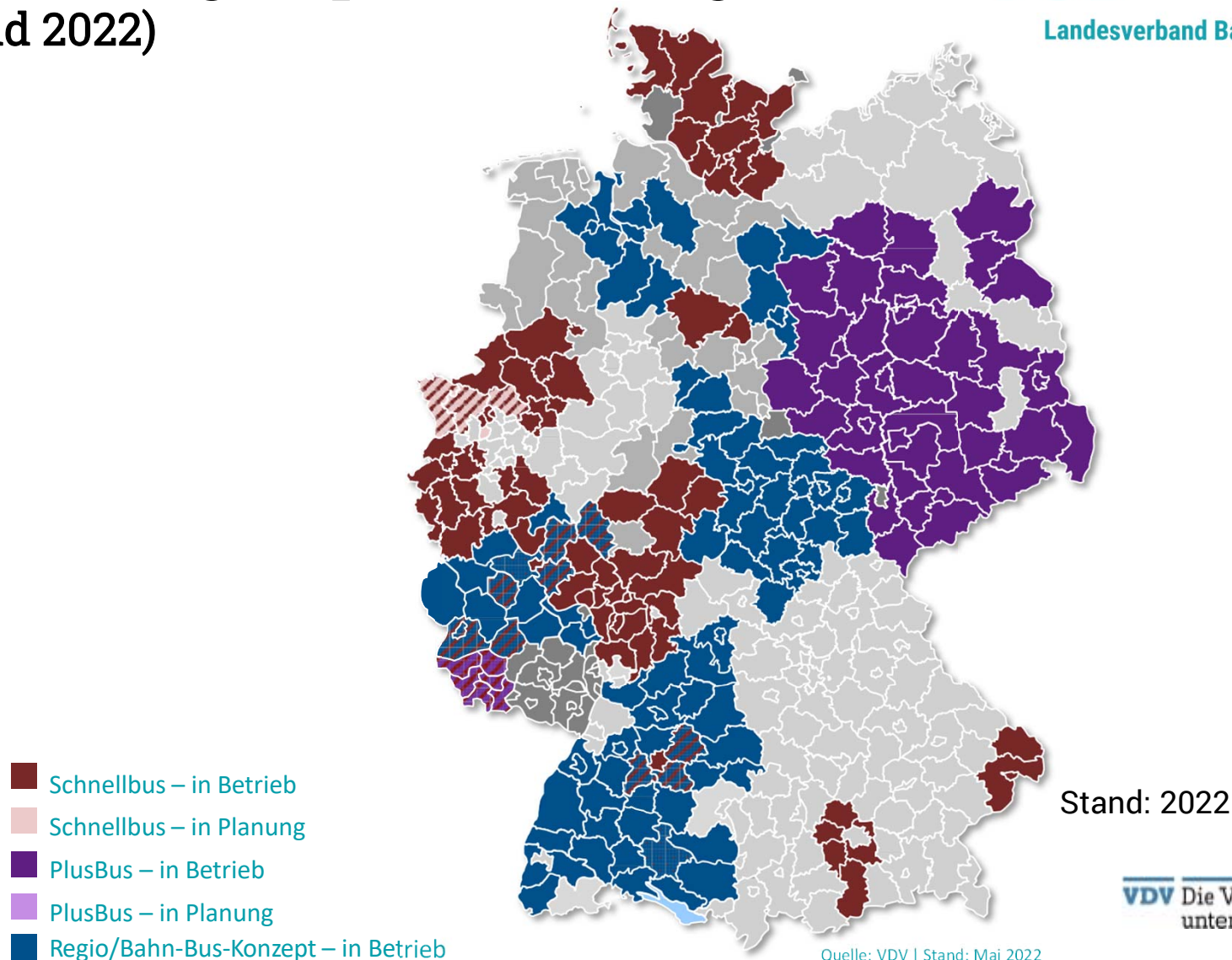


- seit 2015
- 52 zum Stand 1.1.2026
- Ziel: ca. 90
- Aufgabenträger: Kreise
- Förderkonditionen vergleichbar mit Bayern
 - 50% / 60% der Kostenunterdeckung
 - Laufzeit 5 Jahre
Folgeförderung möglich
- Aktive Begleitung und Stimulierung durch Ministerium / NVBW



Quelle(Karte): <https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/verkehrsangebote/bus/regiobusse/regiobus-karte-fuer-baden-wuerttemberg>

Verteilung Expressbusangebote (Stand 2022)



Quelle: VDV | Stand: Mai 2022

Quelle Ulrich Weber, VDV Landesgruppe Baden-Württemberg 2022,

https://www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de/fileadmin/user_upload/Text-Dateien/Veranstaltungen/Dokumentation_2022/220825_vortrag_oepnv_busverkehre_weber.pdf S. 7

Landesbedeutsame Buslinien



- Konzept von 2018 (StMB unter [Ministerin Aigner]: Fahrplan für mehr Mobilität)
21 landkreisübergreifende Expressbusverbindungen
- ÖPNV-Strategie 2030: bis zu 70 dieser Linien möglich
- **Umsetzung bisher 4(6)**
- stark Abhängig von Kooperationswillen
- Förderung (degressiv, verstetigt):
 - 1. Jahr: 65 %
 - 2. Jahr: 60 %
 - 3. Jahr: 55 %
 - 4. Jahr ff.: 50 %

Quelle: BayStMWBV Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern. 2021, S. 11

... aber es gibt auch noch: Landkreisübergreifende Expressbusverbindungen



Bayerisches Ministerialblatt

BayMBl. 2023 Nr. 275

7. Juni 2023

97-B

**Richtlinie zum Förderprogramm
Ergänzender Nahverkehrsangebote zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen
Raum mit bedarfsorientierten Bedienformen des allgemeinen ÖPNV und
Pilotprojekten landkreisübergreifender Expressbusverbindungen im
Omnibusverkehr (ErNa)**

Bekanntmachung des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

vom 16. Mai 2023, Az. 62-3524.3-2



**Beratung: BEG Team Nachhaltige Mobilität
Beantragung & Abwicklung Förderung: Bezirke**

Mobilität im ländlichen Raum; Beantragung einer Förderung

Der Freistaat Bayern fördert die Mobilität im ländlichen Raum.



Programm ErNa

(Ergänzende Nahverkehrsangebote .. im ländlichen Raum):
OnDemand & Expressbusse

Expressbusverbindungen

- mindestens 2 Landkreise
- höhere durchschnittliche Reisegeschwindigkeit
- geringere Haltestellendichte
- Förderung (bis max. 10 €/E. Defizit) (degressiv, limitiert ???):
 - 1. Jahr: 65 %
 - 2. Jahr: 55 %
 - 3. Jahr: 45 %
 - 4. Jahr: 40 %
- keine reguläre Weiterförderung

Quelle: https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayVV_97_B_13808

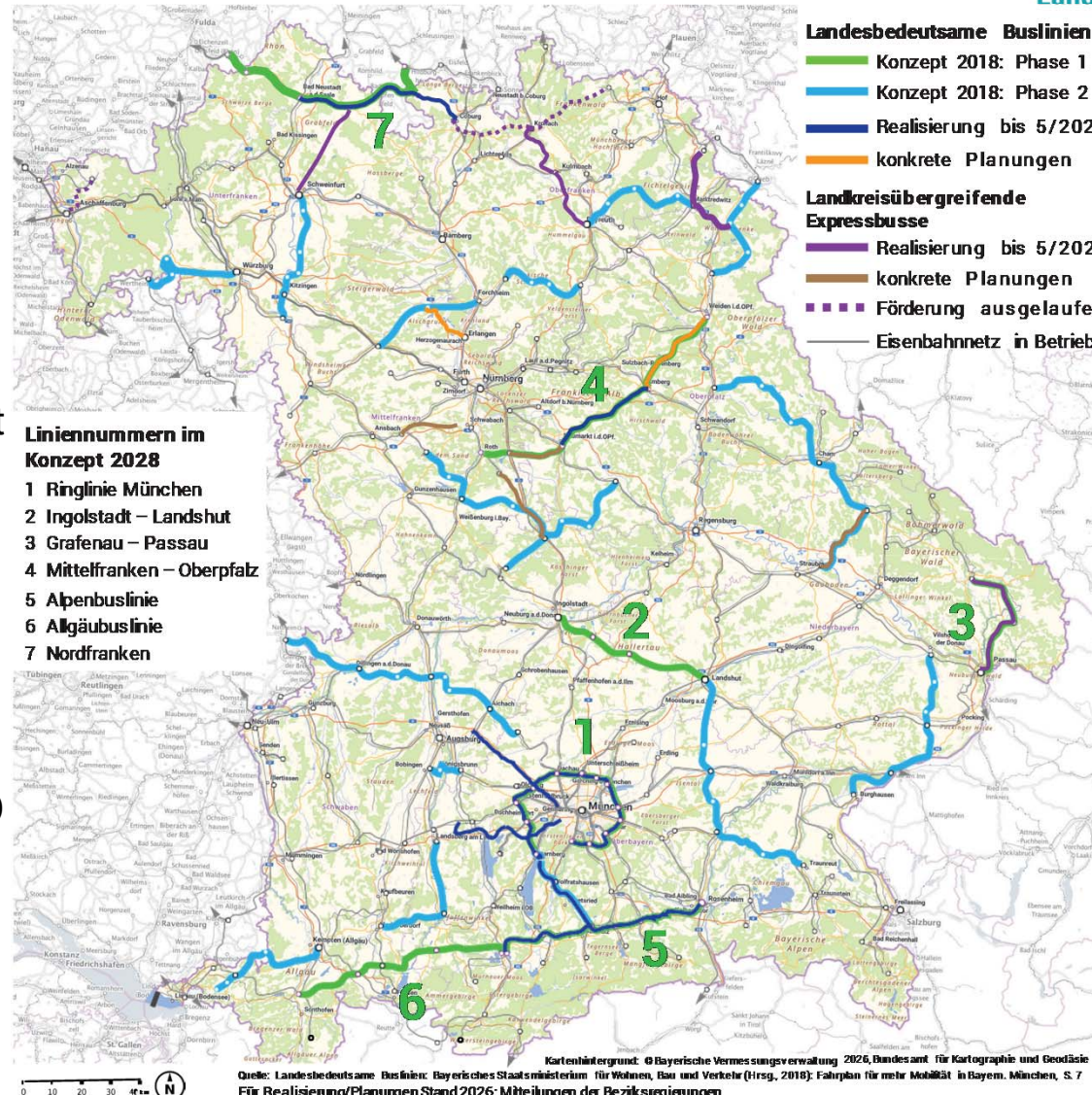
Landesbedeutsame Buslinien & Landkreisübergreifende Expressbusverbindungen

Landesbedeutsame Buslinien

- 1) Der Coburger (2021)
- 2) MVV-Ringlinie (2021)
- 3) Geltendorf – Großhadern (2025)
- 4) Alpenbus (2025)
- 5) Amberg-Neumarkt (2026)

Landkreis-übergreifende Expressbusverbindungen

- 1) Passau – Grafenau (2019)
- 2) Fichtelflitzer (2023)
- 3) Campuslinie BT (2023)
- 4) Bogen – Viechtach (2024)
- 5) Schweinfurt – Bad Königshofen

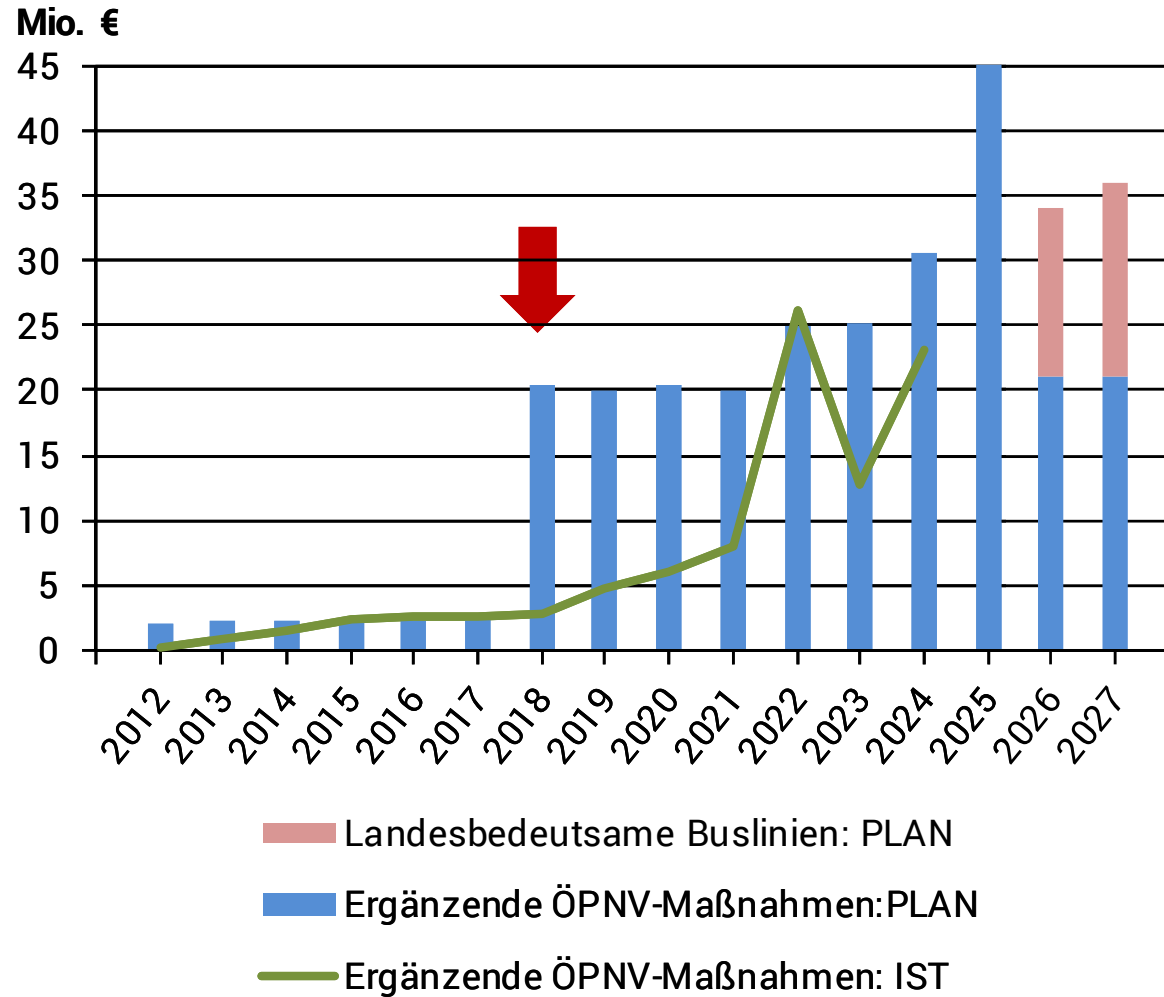


Recherchezustand;
Abweichungen von
Realität möglich

Stand:
Frühjahr 2026

Quelle: Freundliche Mitteilungen der Bezirksregierungen und eigene Recherchen

Haushaltsmittel



Quelle: Freistaat Bayern Haushaltspläne div. Jg.
<https://www.stmfh.bayern.de/haushalt/haushaltsplaene/>

Desiderate

- Erarbeitung eines Zielkonzepts für Expressbuslinien
- Zusammenführung der Förderung von landesbedeutsamen und landkreisübergreifenden Linien
- Verdauerung der Zuschüsse
- Erhöhung der Fördermittel
- Aktivere Kommunikation auf Landesebene
- Stärkere Einbeziehung Verkehrsverbände als Multiplikatoren
- ... oder gar (*in Anlehnung an andere Bundesländer*)
Übertragung auf SPNV-Aufgabenträger ???
(*in Abstimmung mit Verkehrsverbänden*)



Danke

für Ihre Aufmerksamkeit!



... und bin gespannt auf Ihre
Fragen und die Diskussion