

## Wahlprüfsteine

Der Landesverband Bayern hat seine Wahlprüfsteine an die Parteien gesandt, die entweder mit einer Fraktion im Landtag vertreten sind und/oder bei einer der letzten Umfragen auf vier oder mehr Prozent gekommen sind, also realistische Chancen auf einen Einzug in den Landtag haben.

Namentlich sind das CSU, SPD, Freie Wähler, Grüne, FDP, AfD, und die Linke. Von allen haben wir Antworten zu unseren Fragen erhalten. Die Parteien sind nach Anzahl der Sitze im Landtag sortiert. Bei gleicher Sitzzahl oder wenn gegenwärtig nicht im Landtag vertreten, wurde alphabetisch sortiert.

Wir wünschen viel Spaß bei der Lektüre und hoffen, dass diese Ihre Wahlentscheidung unterstützt.

**Egal wer sie überzeugt: Gehen Sie wählen!**

## Frage 1: Landesmittel für Ausbauprojekte

**Q:** Bei vielen Ausbauprojekten für den Schienenverkehr in Bayern (z.B. Elektrifizierung von Strecken über den BVWP hinaus) wird häufig auf Projekte des Bundes verwiesen. Sind Sie bereit, wenn der Bund nicht genug leistet, Haushaltsmittel des Freistaats für die Bayerische Schieneninfrastruktur in die Hand zu nehmen?

**CSU:** Für die Bahninfrastruktur wie Ausbau und Erhalt des Schienennetzes und der Bahnhöfe sowie Elektrifizierungsmaßnahmen ist laut Grundgesetz der Bund zuständig. Dennoch beteiligt sich Bayern schon seit Jahren auch mit Landesmitteln, z.B. über 200 Millionen Euro zur Schaffung der Barrierefreiheit an Bahnhöfen. Dies wird der Freistaat, wie vom Ministerpräsidenten wiederholt zugesagt, auch bei der dringend notwendigen Elektrifizierung von Strecken über den Bundesverkehrswegeplan hinaus tun.

**SPD:** Prinzipiell sollten die Finanzierung von Schienenverkehrsstrecken und ihre Elektrifizierung, sofern sie den Bundesverkehrswegeplan betreffen, auch aus Haushaltsmitteln des Bundes erfolgen. Hierzu ist eine entsprechende Ausstattung mit Mitteln notwendig. Dennoch kann es bei entsprechender Haushaltslage im Freistaat Bayern eine Option sein, besonders dringliche Ausbauprojekte vorzufinanzieren. Eine mittelfristige Refinanzierung des Bundes muss aber gewährleistet werden. Vielleicht ist es nur durch eine solche Option auch möglich, den Elektrifizierungsgrad in Bayern von aktuell 50 Prozent auf 75 Prozent in den nächsten fünf Jahren zu erhöhen.

**Freie Wähler:** Wir sind bereit, die Vorfinanzierung einzelner Projekte für den Bund zu übernehmen, der die Mittel aber dann wieder zurückführen muss. Es ist nicht zielführend, als Freistaat dauerhaft Aufgaben des Bundes zu übernehmen.

**Grüne:** Zur Beschleunigung von Elektrifizierungen sollte der Freistaat ähnlich wie Baden-Württemberg auch mit eigenen Mitteln Elektrifizierungen bezuschussen.

**FDP:** Ja, wir wollen über den aktuellen Bundesverkehrswegeplan hinaus z.B. die Elektrifizierung wichtiger Bahnstrecken im Freistaat oder die bayernweite Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ECTS voranbringen.

**AfD:** Die Schieneninfrastruktur befindet sich generell in der Hand des Bundes. Dieses Modell ist richtig, da die allermeisten Projekte in einem mindestens nationalen, meist aber europäischen Gesamtkontext betrachtet werden müssen. Die regionale Bedeutung einzelner lokaler Ausbaunotwendigkeiten und deren Gestaltung muss durch den entsprechenden Einfluss und die Fachkenntnis der Landesregierung auf die dem Bund zugehörigen Infrastrukturbehörde erfolgen.

Einer im Einzelfall notwendigen finanziellen Unterstützung zum Erhalt oder Modernisierung von Gleisanschlüssen oder Nebenbahnen stehen wir offen gegenüber.

Der massive Ausbau des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere auf dem Land soll mit 1 Milliarde zusätzlichen Landesmitteln in den nächsten 5 Jahren vorangetrieben werden. Damit soll eine faire Mittelverteilung zwischen Metropolen und Land wieder hergestellt werden.

**Die Linke:** Ja, für sinnvolle Schienenverkehrsprojekte in Bayern, die den Schienenpersonennah- und -fernverkehr oder den Schienengüterverkehr verbessern, sind wir auch bereit, Haushaltsmittel des Freistaats zu verwenden.

Abgesehen davon sind wir aber der Auffassung, dass der Bund unbedingt genügend Geld für die Bahninfrastruktur zur Verfügung stellen muss, was sein verfassungsgemäßer Auftrag ist. Dafür setzt sich auch die Bundestagsfraktion DIE LINKE ein, die den BVWP und den aktuellen Bundeshaushalt wegen deutlich zu wenig vorgesehener Mittel für die Schiene ablehnt und eine höhere Priorisierung von Schienenprojekten fordert.

## Frage 2: Fahrzeugpool

**Q: Bei den Betriebsaufnahmen der letzten Jahre gab es häufige Kritik. Die Fahrzeuge waren oft verspätet verfügbar, unkomfortabel und leiden unter Verfügbarkeitsproblemen. Ist Ihrer Meinung nach ein Fahrzeugpool mit Fahrzeugen im Besitz des Landes die bessere Lösung für Bayern?**

**CSU:** Die Kritik ist überaus berechtigt. Leider gab es häufig Verzögerungen und Probleme beim Start von Wettbewerbsprojekten. Das lag an Kinderkrankheiten bei Neufahrzeugen und verspäteten Zulassungen durch das Eisenbahnbundesamt. Ein Fahrzeugpool des Landes wäre hierfür keine Lösung, zumal die Fahrzeuge weiterhin von der Industrie entwickelt, gebaut und geliefert sowie vom Eisenbahnbundesamt zugelassen werden müssen. Eine Pool-Lösung hat nach der Bahnreform nur Niedersachsen gewählt. Der Freistaat und die übrigen Länder haben die Fahrzeugverantwortung aus guten Gründen bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen belassen. Zu überlegen wäre allerdings eine Vorhaltung von Fahrzeug- und Personalreserven womöglich unter Beteiligung der Länder.

**SPD:** Wir halten die Finanzierung eines Fahrzeugpools nicht für die bessere Lösung, sondern lediglich im Falle einer Notsituation für anwendbar. Grundsätzlich ist es die Aufgabe des Freistaates Bayern und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft, bei den Ausschreibungen darauf zu achten, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechende Fahrzeugpuffer einbauen und vorhalten. Da die Ausschreibungen in der Regel über zwölf Jahre laufen, sollte dies auch darstellbar sein. Denkbar wäre auch, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen untereinander einen gemeinsamen Fahrzeugpool unterhalten, auf den sie im Falle von Verfügbarkeitsproblemen zugreifen können.

**Freie Wähler:** Ein Fahrzeugpool wäre eine interessante Lösung, ist aber aufgrund der unterschiedlichen im Einsatz befindlichen Fahrzeugtypen in Bayern kaum darstellbar.

**Grüne:** Wir befürworten einen Fahrzeugpool (siehe unser Antrag unter Drucksache 17/4394).

**FDP:** Nein, das denken wir Freie Demokraten nicht. Aber in solchen Fällen sollte in Zukunft genauer hingeschaut werden, ob der Anbieter seiner Verantwortung überhaupt nachkommen kann.

**AfD:** Die meisten Probleme im Zusammenhang mit verspäteten Anlieferungen lagen in der Vergangenheit daran, dass sich die Zulassungsverfahren (europäisch statt national) für neue Fahrzeuge dramatisch gewandelt haben und z. T. nicht einmal Bestandschutz für die Normenlagen galt, die bei Beauftragung zugrunde lagen. Zeit- und kostspielige Nachrüstungen zum vertraglichen Lieferzeitpunkt waren die Folge. Zudem wurden ursprünglich festgelegte Testzeiten nutzlos aufgebraucht, sodass die komplexen und nun allen europäischen Maßstäben erfüllenden Fahrzeuge dann überhastet in den Verkehr gebracht wurden.

Eine landeseigene Fahrzeugflotte würde an dieser Situation nichts ändern, da auch diese per Gesetz die geltenden Normen erfüllen müsste. Nur das Einbringen von Fachexpertise in die Normungsgremien kann hier nachhaltig Verbesserung schaffen.

**Die Linke:** In dieser Frage sind wir noch nicht endgültig entschieden. Ein landeseigener Fahrzeugpool, den ja bereits andere Bundesländer angeschafft haben, kann sinnvoll sein, um die Verfügbarkeit sicherzustellen und ein einheitliches Erscheinungsbild zu gewährleisten. Andererseits verursacht er aber auch erhebliche Kosten, so dass auch die Anschaffung der Fahrzeuge durch die Betreiber weiterhin sinnvoll sein kann. Dabei müssen die Aufgabenträger aber unbedingt sicherstellen, dass die Fahrzeuge fristgerecht verfügbar sind und klare Vorgaben für hohe Komfortstandards machen.

### Frage 3: Regionalisierung der Infrastruktur

**Q: Halten Sie eine Regionalisierung der Infrastruktur für sinnvoll (Ähnlich der Regionalisierung im Nahverkehr würde das Netz an die Länder übertragen. Im Ausgleich würden Gelder ähnlich der Regionalisierungsmittel ausgezahlt)?**

**CSU:** Der Vorschlag ist nicht neu und hat Charme. Dies hätte allerdings Abgrenzungsprobleme zwischen Fernverkehrsstrecken, Nahverkehrsstrecken und Güterverkehrsstrecken zur Folge, zumal viele Strecken ja Mischbetrieb aufweisen. Zudem müsste sichergestellt sein, dass die Länder die Regionalnetze dann auch in vergleichbar gutem Zustand erhalten, da Regionalzüge häufig Ländergrenzen durchfahren.

**SPD:** Die Regionalisierung der Netzinfrastruktur auch im Nahverkehr halten wir für vorstellbar, da sie einen direkten Zugang und Durchgriff auf Netzinfrastrukturen und ihre aktuellen Probleme ermöglichen könnte. Als Vorbild könnte die Struktur der Südostbayernbahn dienen.

**Freie Wähler:** Die bessere Lösung wäre hier, die Infrastruktur komplett von der DB AG abzutrennen, aber zentral bundesweit zu belassen.

**Grüne:** Bei Investitionen in Eisenbahnstrecken fallen solche ohne Fern- und Güterverkehr hinten runter. Die Regionalisierung dieser Infrastruktur bei gleichzeitiger Finanzmittelzuweisung könnte dieses Problem lösen.

**FDP:** Wir Freie Demokraten wollen Netz und Betrieb im Schienenverkehr trennen. Denn nur echter Wettbewerb auf dem Schienennetz führt dazu, dass es effizient genutzt wird und die Kundinnen und Kunden die besten Angebote erhalten. Eine Regionalisierung der Infrastruktur hilft bei der Erreichung nur bedingt.

**AfD:** Siehe Punkt 1. Die Schieneninfrastruktur befindet sich generell in der Hand des Bundes. Dieses Modell ist richtig, da die allermeisten Projekte in einem mindestens nationalen, meist aber europäischen Gesamtkontext betrachtet werden müssen. Zudem würde dies einen weiteren Aufbau von Bürokratie und die Rückkehr zu Länderbahnen bedeuten.

Die regionalen Verkehrsverbände wollen wir räumlich deutlich ausweiten und ein bayernweites einheitliches Tarifsyst<sup>em</sup> umsetzen. Wir wollen die Kommunen und Regionen mittelfristig befähigen den öffentlichen Nahverkehr, als Pflichtaufgabe zu gestalten. Wir fordern eine aktive Rolle der bayerischen Regionen als handlungsfähige Regionalverbände mit eigenem Budget zur Gestaltung regionaler Verkehrsverbände.

**Die Linke:** Ja, eine Regionalisierung von Teilen des Bahnnetzes kann sinnvoll sein. Wichtiger als die Besitzverhältnisse ist es für uns jedoch, dass das Netz gut instandgehalten und modernisiert wird, vor allem wenn dies für verbesserte Betriebskonzepte notwendig ist. Hierfür ist vor allem eine gute Zusammenarbeit der verschiedenen Bahnunternehmen (EiU & EVU) notwendig, anstatt dass sich diese in Konkurrenz zueinander sehen und gegenseitig Steine in den Weg legen. Das muss das oberste Ziel von Reformen der Struktur im Bahnbereich sein.

## Frage 4: 365 € - Tickets

**Q: Sollen die Jahrestickets in den Bayerischen Städten zukünftig auf 1€/Tag begrenzt werden, um einen attraktiven Tarif anzubieten?**

**CSU:** Der – auch vom Ministerpräsidenten angeregte – Vorschlag macht Sinn, ist allerdings sehr teuer und nicht kurzfristig umsetzbar. Zunächst wollen wir mit erheblichen Mehrausgaben die Betriebsqualität im ÖPNV steigern, die Kapazitäten erhöhen, die Takte verdichten und die Angebote insbesondere auch im ländlichen Raum verbessern. Daher stellt der Freistaat heuer und auch in den Folgejahren wesentlich mehr Mittel für den Schienenpersonennahverkehr und den allgemeinen ÖPNV zur Verfügung.

**SPD:** Unser langfristiges Ziel ist der kostenlose Öffentliche Personennahverkehr für alle in Bayern. In der nächsten Legislatur soll es zunächst kostenfreie Mobilität für Menschen mit begrenzten finanziellen Mitteln geben: Ein bayerisches Bildungsticket für Auszubildende, Schüler\*innen und Studierende, ein bayerisches Senior\*innenticket und ein bayerisches Sozialticket für Bedürftige.

**Freie Wähler:** Das wäre auf jeden Fall positiv, allerdings muss dies auch für die Bewohner des ländlichen Raums gelten und es muss dann auch flächendeckend ein attraktiver ÖPNV mit einem 1-Stunden-Takt angeboten werden.

**Grüne:** Damit Busse und Bahnen gerade auch für junge Menschen attraktiv sind, wollen wir für Jugendliche unter 18 Jahren sowie für Studierende, Azubis und Schüler\*innen unter 28 Jahren die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel kostenlos machen. Ein 365-Euro wäre ein Schritt auf dem Weg dorthin.

**FDP:** Das Wiener Modell ist sicherlich sehr interessant, wenn es sich finanziell selbst tragen würde. Zuerst sollten aber die Taktung und die Qualität des Verkehrsnetzes auch zu Spitzenlast-Zeiten im Vordergrund stehen. Wenn sich dann der ÖPNV soweit trägt, dass 365 EUR nutzerfinanziert für ein Jahresticket ausreichen – sehr gerne.

**AfD:** Die AfD steht zur bayerischen Verfassung in der die Gleichbehandlung von Stadt und Land manifestiert ist. Eine einseitige Entlastung der Stadt gegenüber dem Land wird somit nicht von uns unterstützt. Zudem möchten wir in diesem Zusammenhang Konzepten den Vorrang geben, die einer weiteren Landflucht und dem Wohnungsraumangel der Innenstädte entgegenwirken.

**Die Linke:** Ja, eine solche Preisgestaltung – analog zum Modell in Wien – halten wir für sehr sinnvoll, um mehr Menschen für den ÖPNV zu gewinnen. Daher befürworten wir dies unbedingt. Die Preissenkungen könnten auch ein erster Schritt dafür sein, die Benutzung des ÖPNV zukünftig sogar komplett kostenfrei zu machen, wie wir es anstreben. Eine alternative Finanzierung ist dafür jedoch unbedingt notwendig.

## Frage 5: Regionalisierungsmittel für Fernverkehr

**Q: Die Deutsche Bahn Fernverkehr plant die Ausweitung ihres IC Netzen. Sehen Sie eine Querfinanzierung durch die Anerkennung von Nahverkehrstickets als richtiges Mittel, um deren Erfolg sicher zu stellen?**

**CSU:** Wenn denn die Ausweitung des IC-Netzes durch DB-Fernverkehr, auch im Zusammenhang mit dem „Deutschland-Takt“, tatsächlich erfolgt, kann dies eine Lösung sein zur verbesserten Auslastung der Fernverkehrszüge und um Parallelverkehr zu vermeiden.

**SPD:** Eine Querfinanzierung des Fernverkehrs der Deutschen Bahn einschließlich der Ausweitung des IC-Netzes halten wir für kein geeignetes Mittel. Es ist Aufgabe der Deutschen Bahn ihren eigenwirtschaftlichen Verkehr durch entsprechende Leistungs- und Preisangebote auszuweiten. Billigpreisangebote allein stellen keine Lösung dar, um Kunden für ein attraktives IC-Netz zu gewinnen.

**Freie Wähler:** Nein, es sei denn, die eigenwirtschaftliche DB Fernverkehr würde ihr IC Angebot dann auch an die Bedarfe der Bundesländer ausrichten und an entsprechenden Ausschreibungen teilnehmen. Ansonsten fehlt das Geld für das Nahverkehrs-Angebot der Länder.

**Grüne:** Eine Integration von Streckenabschnitten des Fernverkehrs in Nahverkehrstarife kann Vorteile mit sich bringen. Bei der Ausgestaltung des Angebots sind wettbewerbsrechtliche Aspekte aber nicht außer Acht zu lassen. Ansonsten könnten strategische Vorteile für die Deutsche Bahn AG entstehen.

**FDP:** Der Fernverkehr unterliegt anderen 'Gesetzen' als der ÖPNV. Der öffentliche Nahverkehr ist stark steuersubventioniert, daher sollten diese Mittel auch nur dem Nahverkehr und seinen regionalen Partnern zu Gute kommen.

**AfD:** Die AfD begrüßt grundsätzlich den Ausbau des IC-Netzes. Eine politische Einflussnahme durch eine Querfinanzierung durch Anerkennung von Nahverkehrsfahrscheinen im Fernverkehr lehnen wir ab. Wie das Beispiel Nürnberg-München-Express zeigt, ist dies auch nicht notwendig.

**Die Linke:** Die Ausweitung des IC-Netzes, die ja letztlich eine teilweise Wiederherstellung des Interregio-Netzes ist, begrüßen wir. Die Anerkennung der Nahverkehrstickets kann hier ein guter Weg für die Querfinanzierung sein, wie es ja in anderen Bundesländern schon teilweise vereinbart ist.

Wir setzen uns aber dafür ein, dass ein gutes Fernverkehrs-Angebot vom Bund vorgegeben wird und von der Bahn auch dann umgesetzt werden muss, wenn nicht jede einzelne Verbindung lukrativ ist. Für letztere kann es dann Ausgleichszahlungen wie im Nahverkehr geben, hier dann durch den Bund. Letztlich geht es um das Gesamtnetz und nicht um einzelne Verbindungen, wenn man mehr Menschen für die Bahn gewinnen will. Zu einem solchen zukünftigen Fernverkehrsnetz gehört aus unserer Sicht im Übrigen auch ein entsprechender Nachtzugverkehr.

## Frage 6: Bedingungen für Reaktivierungen

**Q: Reaktivierungen scheitern gegenwärtig regelmäßig an der Grenze von 1000 Fahrgästen pro Streckenkilometer. Planen Sie, dieses Kriterium weiterzuentwickeln um einen attraktiven öffentlichen Verkehr in der Fläche zu realisieren?**

**CSU:** Das Kriterium von 1000 Fahrgästen pro Streckenkilometer ist willkürlich gewählt und wird zurecht hinterfragt. Neben der zu erwartenden Fahrgastzahl sollten auch die Netzwirksamkeit sowie die Kosten der Reaktivierung und des Betriebs berücksichtigt werden.

**SPD:** Wir treten ein für eine Senkung dieser Grenze, vor allem weil es sich nur um einen Ministerratsbeschluss und keine gesetzliche Grundlage handelt. Besonders in ländlichen Räumen ist eine notwendige Reaktivierung von geeigneten Strecken oftmals nur mit weniger Fahrgästen möglich. Auch das bisherige Verbot einer parallelen Verkehrsbedienung von Straße und Schiene muss geändert werden.

**Freie Wähler:** Ja, diesbezüglich haben wir uns auch schon im Bayerischen Landtag eingesetzt.

**Grüne:** Das Kriterium, dass mindestens 1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke erreicht werden müssen, ist kritisch zu sehen. Pauschal 1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke sind u.a. angesichts der sehr unterschiedlichen Kosten einer Streckenreaktivierung viel zu pauschal.

**FDP:** Während unserer Regierungsbeteiligung 2008-2013 haben wir in solchen Fällen bereits Probetrieb finanziell ermöglicht. Wir sollten prüfen, ob dieses Modell noch zeitgemäß ist.

**AfD:** Die AfD steht zur Förderung des ländlichen Raumes. Zu jeder Reaktivierung oder Schließung von Nebenstrecken müssen im Einzelfall alle Fakten auf den Tisch und langfristige Entwicklungen berücksichtigt werden. Wir fokussieren auf die Anbindung zwischen Großstädten/Regionalzentren und ihrem Umland beim Ausbau der S-Bahn/Regionalbahnen. Dazu sollen mittelfristig 100 neue Haltestellen im Regionalbahnnetz geschaffen werden und in diesem Rahmen das Kriterium 1000 Fahrgästen pro Streckenkilometer weiterentwickelt werden.

**Die Linke:** Ja, die 1000 Fahrgäste pro Strecken-km sollten nicht sklavisches als Grenze betrachtet werden. In vielen Fällen nimmt die Zahl der Fahrgäste durch ein attraktiveres Angebot erheblich zu, teilweise sind die Fahrgastzahlen sogar vervielfacht worden. Daher müssen die Potenziale ausführlich untersucht werden.

## Frage 7: Nahverkehr in der Fläche

**Q: Viele Orte auf dem Land sind am Sonntag und teilweise auch am Samstag nicht oder nur schlecht angebunden. Auch ein Verkehr am Abend, insbesondere in den Ausgehnächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag. Attraktive Anschlüsse scheitern spätestens an der Landkreisgrenze. Wie wollen Sie hier für Verbesserungen sorgen, so dass auch auf dem Land das Auto eine Alternative bekommt?**

**CSU:** Die ÖPNV-Zuwendungen des Freistaats an die Kommunen als Aufgabenträger sind 2018 deutlich erhöht worden. Damit lässt sich ein verbesserter Abendverkehr leichter finanzieren. Die Landkreise sollten ihre Nahverkehrspläne und Buslinien besser abstimmen. Im Schienenpersonennahverkehr wird durch die Einführung des Studenttaktes auch am Wochenende und in den Abendstunden den Verkehrsbedürfnissen noch besser Rechnung getragen.

**SPD:** Wir setzen uns ein für eine Bedienungsgarantie im öffentlichen Verkehr. Wir wollen die ÖPNV-Förderung so ausgestalten und mit Finanzmitteln ausstatten, dass überall in Bayern ein verlässlicher, attraktiver Busverkehr angeboten wird: An jeder Haltestelle soll zu jeder Stunde mindestens ein Bus fahren. Hierzu sind durch höhere Haushaltsmittel neben der Stärkung der Verkehrsverbünde insbesondere alternative Angebotsformen mit digitaler Unterstützung einzurichten. In besonderen Fällen sollte auch die Übernahme von Taxikosten durch die öffentliche Hand möglich sein.

**Freie Wähler:** Wir müssen deutlich mehr Mittel für den ÖPNV im ländlichen Raum einsetzen und diesen auch finanziell attraktiv machen, siehe Antwort zu Frage 4. Alternative Bedienformen unterstützen wir ausdrücklich, wo dies nicht anders möglich ist. Hier muss aktiv z.B. auf ältere Nutzer zugegangen werden, um Hemmschwellen abzubauen.

**Grüne:** Mit einer Mobilitätsgarantie wollen wir eine Alternative zum Auto bieten. Alle Orte im Land sollen an allen Wochentagen von 5 Uhr bis Mitternacht mindestens stündlich angebunden sein. Die Digitalisierung bietet ganz neue Chancen für ein attraktives Verkehrsangebot auf dem Land, das klassischen Nahverkehr, Carsharing, Mitfahrgelegenheiten und Leihfahrräder miteinander verknüpft zu einem guten, bequem nutzbaren Angebot von Haustür zu Haustür. Damit dies funktioniert, müssen wir die Kleinstaaterei bei der Mobilitätsplanung überwinden. Wir werden in ganz Bayern leistungsstarke Verkehrsverbünde aus mehreren Landkreisen auf den Weg bringen.

**FDP:** Wir setzen dabei auf moderne bedarfsgesteuerte Systeme, um dabei vor allem den ländlichen und strukturschwachen Raum für einen angemessenen ÖPNV zu erschließen. Sinnvolle und flexible Konzepte, die auf die jeweiligen Gegebenheiten einer Region abgestimmt sind, wollen wir fördern. Gute Beispiele hierfür sind Anrufsammeltaxen, Carsharing und Bürgerbusse. Dabei sollen für alle Anbieter gleiche Regeln gelten. Vorschriften, die kleine oder neue Unternehmen besonders stark betreffen oder den Wettbewerb verzerren, sind abzuschaffen.

**AfD:** Eine pauschale Lösung für jede ÖPNV-Verbindung am Wochenende kann sicher nicht erwartet werden. Jedoch kann im Einzelfall sicher eine Alternative zwischen umweltbelastenden und teuren Leerfahrten großer Busse und trotzdem vorhandenem Beförderungsangebot gefunden werden. Hier kann die Digitalisierung helfen, um z. B. Alternativtaxi, Nightliner und Bestandsverkehr sinnvoll zu vernetzen.

**Die Linke:** Wir setzen uns für eine Verdichtung des Verkehrs besonders auch an Sonn- und Feiertagen und in den Tagesrandzeiten sowie für die Schaffung neuer Linien ein, ganz besonders auch in dünn besiedelten Regionen. Ein guter ÖPNV muss auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten funktionieren und mit dem Schienenpersonennahverkehr abgestimmt sein. Dafür muss die Landesregierung Geld in die Hand nehmen, das jedoch häufig an anderer Stelle wie z.B. dem Straßenbau wieder eingespart werden kann. In einigen Fällen kann es sinnvoll sein, die ÖPNV-Linien besonders zu den Zeiten mit schwachem Passagieraufkommen nach Bedarf und mit kleineren Fahrzeugen zu bedienen, um Leerfahrten zu vermeiden, die weder ökologisch noch ökonomisch sinnvoll sind.