

## Pressemitteilung

München, den 9. Mai 2019

### Gribl: Öffentlicher Nahverkehr ist das Rückgrat für die Mobilität

- Ein effizienteres Angebot im Nahverkehr verbessert die Lebensqualität.
- Der Zukunftsrat ÖPNV der Staatsregierung kann eine Weichenstellung bewirken.

Bayern wächst. Pendlerströme und Warenströme werden dichter, Güterfernverkehr und Online-Handel mit Kurierdiensten wachsen, der Freizeitverkehr nimmt zu. Der Vorsitzende des Bayerischen Städtetags, Augsburgs Oberbürgermeister Dr. Kurt Gribl, sagt: „**Die Zunahme des Verkehrs bedroht das Funktionieren des städtischen Lebens. Bahn, Bus, Straßenbahn, U-Bahn und S-Bahn sind das Rückgrat für die Mobilität. Der öffentliche Nahverkehr bleibt der Garant, dass Mobilität in Stadt und Land funktioniert – umweltschonend, stadtrträglich und bezahlbar für die Fahrgäste.** Der geplante Zukunftsrat ÖPNV der Staatsregierung kann Weichen für einen besseren öffentlichen Nahverkehr stellen. Mit der versprochenen Ausweitung der Förderung öffnen sich Chancen, um die Mobilität in allen Regionen zu verbessern. Die bessere Förderung für Verkehrsverbünde in München (35 Millionen) sowie mit 25 Millionen Euro für Nürnberg, Augsburg, Ingolstadt, Regensburg und Würzburg ist ein wichtiger erster Schritt. Der Vorstand des Bayerischen Städtetags hat die Initiative des Freistaats Bayern im Rahmen eines Verkehrsgipfels begrüßt.“

Der Raum ist knapp. Öffentlicher Nahverkehr kann den Raum effizient nutzen, ÖPNV kann Lärm und Schadstoffe reduzieren. Kraftstoffverbrauch und Energieaufwand pro Fahrgast sind im öffentlichen Nahverkehr geringer als im Autoverkehr. Gribl: „**Ein dichtes Angebot im öffentlichen Nahverkehr verbessert die Lebensqualität in den Städten. Der ökologische Vorteil des ÖPNV gegenüber individuellem Autoverkehr muss ausgebaut werden.**“ Es geht um den Ausbau von Schienennetzen und Busspuren, grünen Wellen für Bus und Straßenbahn, effizienteren Fahrzeugflotten mit Gasantrieb, Nutzung von Elektromobilität mit regenerativer Energie und Hybridtechnik. Der öffentliche Nahverkehr muss in Städten Vorrang erhalten, Fußgänger und Radfahrer müssen mehr Raum bekommen. Ein Auto braucht viel Fläche, unabhängig davon, ob es auf der Straße rollt oder am Rand parkt. Ein

Radler oder ein Fußgänger braucht weniger Raum als ein Autofahrer, 25 Fahrgäste im Bus brauchen weniger Fläche als 25 Autofahrer, die jeweils in ihrem Auto sitzen. Gribl: „**Individualverkehr und öffentlicher Nahverkehr müssen in einem ausgewogenen Verhältnis stehen. Dichtere Takte im Nahverkehr, engere Verknüpfungen in Verkehrsverbünden sorgen für Anreize, um vom Auto umzusteigen.**“

Dichtere Takte machen den ÖPNV attraktiver, Verkehrsverbünde wachsen zusammen. In den Innenstädten wird mehr Raum für Fußgänger geschaffen, Radwege werden ausgebaut, da immer mehr Pendler das Fahrrad nutzen. Gribl: „**Diese Anstrengungen intensivieren wir weiter. Wir bauen das Bewährte weiter aus mit Verbesserungen in größeren Verkehrsverbünden und vernetzten Fahrplänen. Die Zukunft liegt im vernünftigen Mix an unterschiedlichen Verkehrsmitteln.**“

Verknüpfte Leitsysteme geben dynamisch an Haltestellen, in Bussen und Bahnen Fahrgastinformationen zum Umsteigen. Verständliche Tarife mit übergreifenden Tarifsystemen und elektronischen Tickets machen den Nahverkehr attraktiver. Umsteigemöglichkeiten, Park and Ride, Park and Bike, barrierefreie Haltestellen verbessern die Mobilität. Gribl: „**Wesentliche Verbesserungen lassen sich nur mit weiteren Investitionen und einer dauerhaften staatlichen Mitverantwortung an den ÖPNV-Betriebskosten erreichen. Hier hat der ÖPNV-Gipfel der Staatsregierung gute Signale gegeben. Auf diesem Weg müssen Bund, Freistaat und Kommunen weitergehen. Die Details sind noch zu erörtern, etwa ob der Freistaat ein 365-Euro-Jugendticket finanzieren kann. Es stellt sich die Frage, wie sich vor dem Hintergrund steigender Energie- und Personalkosten die symbolträchtigen 365 Euro für ein Jahresticket dauerhaft finanzieren lassen. Der Vorstand des Bayerischen Städtetags begrüßt, dass der Freistaat neben einer besseren Förderung des Münchener Verkehrsverbunds mit 35 Millionen Euro jährlich in den nächsten fünf Jahren auch - auf der Grundlage der Fahrgastzahlen - die Verkehrsverbünde in Nürnberg, Augsburg, Ingolstadt, Regensburg und Würzburg mit insgesamt 25 Millionen Euro unterstützen will.**“