

Bus und Bahn einfach machen: Ein Verkehrsverbund für Oberbayern

Die Mobilitätswende ist eine der Grundvoraussetzungen für effektiven Klimaschutz. Zukunfts-
fähige Mobilität bedeutet für uns ein Netz aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußwegen, das allen
5 Menschen bequem und einfach Mobilität auch ohne eigenes Auto ermöglicht. Ein gutes Bus-
und Bahnangebot befreit uns von der Belastung durch zu viel Straßenverkehr und vermeidet
Straßenaus- und -neubau. Guter Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) ist nicht nur ökolo-
gisch, sondern auch sozial, und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe für alle. Wir wollen, dass
10 diese Vorteile nicht nur Menschen in Großstädten genießen können, sondern auch auf dem
Land.

Bus und Bahn einfach und günstig machen

Damit das gelingen kann, müssen wir die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs
15 (ÖPNV) in Bayern einfacher und attraktiver machen. Eine wichtige Basis dafür ist, dass man
sich in ganz Bayern nach dem Prinzip „eine Fahrkarte“ bewegen kann: Egal welche Verkehrs-
mittel ich auf dem Weg von A nach B nutzen möchte, es gilt dasselbe Ticket. Auch in allen Zü-
gen des Nahverkehrs.

Darauf aufbauend wollen wir attraktive und einfach verständliche Tarife für jeden Geldbeutel
20 gestalten: Vom Sozialticket über Jobtickets bis zu Senior*innenticket und das auch als Tages-,
Wochen- oder Monatsticket oder im Abo.

Hierfür brauchen wir – wie in unseren Nachbarländern, z.B. Baden-Württemberg oder in Tirol
– auch in ganz Bayern flächendeckende Verkehrsverbünde. Einzelne Kommunen können das
organisatorisch allein nicht stemmen. Die flächendeckenden Verkehrsverbünde wollen wir
25 gut aufeinander abstimmen und mit Übergangszonen verzahnen, auch grenzübergreifend zu
den Verbänden der Nachbarbundesländer und angrenzenden Staaten.

Die Digitalisierung bietet große Chancen für den Bus und die Bahn. Einheitliche, moderne,
elektronische Tarife und Abrechnungssysteme können den ÖPNV sehr viel einfacher und fahr-
gastfreundlicher machen. Perspektivisch können sich Verkehrsverbünde zu umfassenden Mo-
30 bilitätsverbänden weiterentwickeln, die auch Angebote im Bereich Car-, Bike- oder Roller-
Sharing, Taxi und Ridepooling sowie andere Mobilitätsformen umfassen können. Ziel: Alle Mo-
bilitätsformen unkompliziert in einer App des Verkehrsverbundes verfügbar machen. Voraus-
setzung sind leistungsstarke, große Verkehrsverbünde. Einzelne Kommunen, Kleinstverbünde
oder Unternehmen können die Investitionen nicht stemmen.

Was ist ein Verkehrsverbund überhaupt?

Ein Verkehrsverbund ist idealerweise ein rechtlicher und organisatorischer Zusammenschluss von Gebietskörperschaften (Landkreisen oder kreisfreien Städte, ggf. Freistaat Bayern) zur gemeinsamen und abgestimmten Durchführung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

40 Was ist das Ziel eines Verkehrsverbundes?

- ein einheitliches Fahrpreissystem, der sogenannte Tarif,
- ein von allen Verkehrsunternehmen anerkanntes, einheitliches Fahrkartensortiment,
- abgestimmte Fahrpläne,
- einheitliche Fahrplaninformationen,

45 • Anschlusssicherung zwischen den Verkehrsunternehmen, auch der Eisenbahnen,
• professionelle Fachberatung und Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger.

Die bundesweite Tendenz geht in den letzten Jahren erkennbar in die Richtung der Schaffung größerer Verbundgebiete. Zudem werden vermehrt Übergangstarife für Pendler*innen vereinbart, die in einem Verbund wohnen, aber in einen Ort in einem anderen Verbund pendeln

50 (in Oberbayern wären das z.B. Augsburg oder Salzburg).

Der Stand heute: lückenhafter Flickerteppich in Bayern

Bayern ist eine rückständige ÖPNV-Diaspora. Der Zustand ist in weiten Teilen Bayerns nicht ansatzweise geeignet, die Verkehrswende zu unterstützen. Weite Teile Bayerns haben keinen
55 vollwertigen Verkehrsverbund, der auch die Bahn beinhaltet. In Oberbayern ist lediglich der MVV ein vollwertiger Verkehrsverbund. Außerhalb des MVV besteht in Oberbayern bei spärlichem Angebot ein Dschungel an Tarifen, Strukturen und Angeboten, der das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln oft unattraktiv macht.

Auch die Staatsregierung hat den Handlungsbedarf erkannt und fördert Verbunderweiterungen oder Verbundneugründungen mit einem Zuschuss. Sie will nun den MVV um einige Landkreise vergrößern. Dazu sind Machbarkeitsstudien in Arbeit. Die Akzeptanz ist sehr verschieden und die Realisierung der Verbundraumerweiterung auf diesem Weg ist ungewiss. Auf jeden Fall wird sie viele Jahre dauern.
60

Darüber hinaus lässt die Staatsregierung die Kommunen – wie so oft – finanziell im Regen stehen. Will ein Landkreis einem bestehenden Verkehrsverbund beitreten, kostet dies hohe Beträge. Da die Tickets des Verbundes dann auch im Beitrittsgebiet gelten, mindern sich die Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen (Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste). Deswegen, aber auch weil viele Landkreise in der Vergangenheit kaum Bereitschaft für ÖPNV-Investitionen gezeigt haben, stehen Verbundausweitungen derzeit auf der Kippe. Viele Kommunalpolitiker*innen wollen die Kosten nicht tragen. Die finanzielle Beteiligung des Freistaats an den ebenfalls teuren Erweiterungsstudien reicht den Landkreisen nicht. Sie brauchen Unterstützung über den Verbundbeitritt hinaus.
65
70

Das GRÜNE Konzept: Fünf für Bayern!

75 Wir Grünen wollen landesweit flächendeckende Verkehrsverbünde schaffen! Alle Bürger*innen Bayerns profitieren davon, wenn Bus und Bahn attraktiver und einfacher nutzbar werden und Staus sowie Belastungen durch den Straßenverkehr abnehmen.

Wir orientieren uns am österreichischen Erfolgsmodell. Dort hat jedes Bundesland einen Verbund (im Osten des Landes bilden drei Bundesländer zusammen einen Verbund). Das ist ein-
80 fach und gut verständlich für die Fahrgäste. Österreichische Bundesländer können mit bayerischen Regierungsbezirken hinsichtlich Größe und Einwohnerzahl verglichen werden. Ein organisatorischer Zusammenschluss der Verkehrsverbünde im Umgriff der Regierungsbezirke wäre daher naheliegend. Auch der Oberste Rechnungshof empfiehlt eine flächendeckende Versorgung mit fünf bis sieben Verkehrsverbänden.

85 Um eine flächendeckende Versorgung zu erreichen, wollen wir Grünen, dass der Freistaat Bayern die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger aktiv koordiniert, integriert und die zu gründenden Verbünde finanziell und organisatorisch als Gesellschafter unterstützt.

Derzeit laufende Verbunderweiterungen und Überlegungen zu Verbundgründungen wollen wir Grünen nicht behindern und bremsen. Im Gegenteil: Alle Schritte zur Verbesserung des
90 ÖPNV in Bayern sind willkommen! Bestehende Verbünde können unkompliziert in Überleitungsverträgen zusammengeführt werden, bis in einem überschaubaren Zeitraum von wenigen Jahren die Ausbaustufe von fünf Verkehrsverbänden, vorzugsweise unter dem Dach eines bayernweiten Landestarifs zusammengeführt werden.

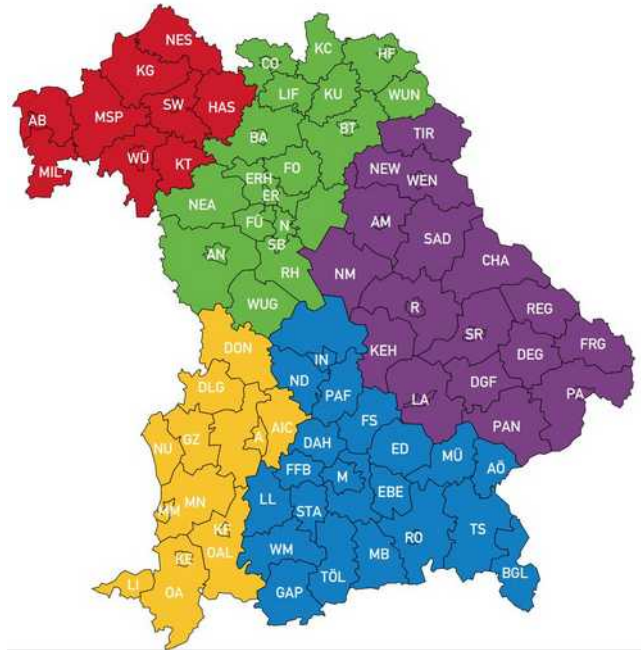
Ferner ist für uns Grüne wichtig, dass die Verbundstrukturen demokratischer werden, indem
95 Kreistage und Stadträte systematisch eingebunden werden. Die Verkehrsverbünde brauchen für die Debatte wichtiger verkehrspolitischer Entscheidungen ein Gremium, in dem die Aufgabenträger breiter und transparenter eingebunden werden und untereinander in Austausch treten können.

Aufgabenträger bleiben in unserem Modell weiterhin die Landkreise und kreisfreien Städte.
100 Sie bleiben in der Verantwortung, in ambitionierten Nahverkehrsplänen eine gute Versorgung mit ÖPNV in der Fläche zu planen und dann an Verkehrsunternehmen zu vergeben. Jedes Verkehrsangebot bleibt so in der Entscheidungshoheit der zuständigen und demokratisch gewählten Gremien.

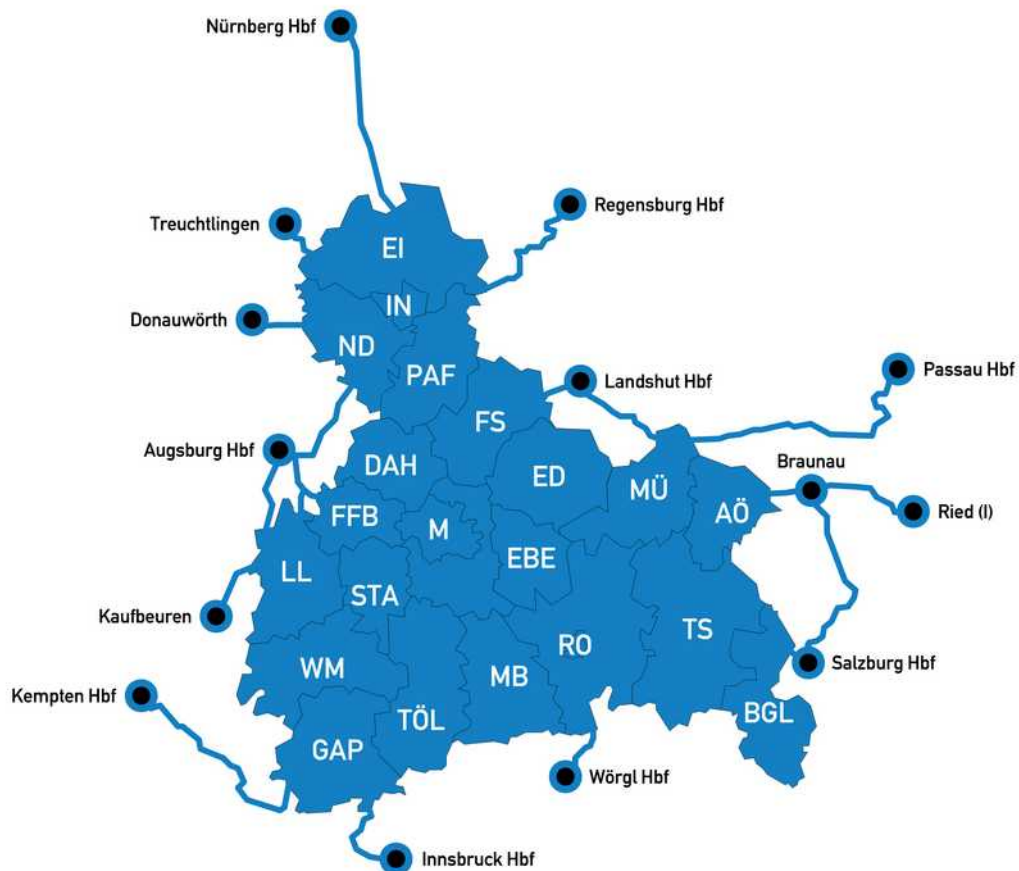
Die vielfältigen Verkehrsunternehmen sind für uns Grüne die tragende Säule der Verkehrs-
105 wende und unsere wichtigsten Partnerinnen. Ihr unternehmerisches Know-How, die Ortskenntnis und die Innovationskraft unserer bayerischen Verkehrsunternehmen wollen wir nutzen und sie in einem wachsenden Markt klimafreundlicher Mobilität stärken. Mit unserem Verbündemodell bieten wir die besten Voraussetzungen für ein starkes Wachstum des ÖPNV. Dies bedeutet für die Verkehrsunternehmen neue Möglichkeiten, Aufträge und Wachstums-
110 chancen. Die Gesellschaft profitiert von deutlich mehr zukunftsfähigen Arbeitsplätzen mit einer breiten Vielfalt an Berufen bei Bus und Bahn in allen Landesteilen.

So könnte eine tragfähige und einfache Verbundlandschaft in Bayern aussehen

115 Jeder Regierungsbezirk bildet einen Verkehrsverbund, wobei die bereits weitgehend zur VGN zusammengesetzten Bezirke Ober- und Mittelfranken sowie die beiden ostbayerischen Bezirke je einen Verkehrsverbund bilden. Das ist einfach
120 und für alle verständlich.



Alle Verkehrsverbünde können Überlappungszonen einrichten für Bereiche mit starken Pendelbezügen. Beispielsweise kann der Oberbayerntarif
125 auch bis in Städte angrenzender Regionen wie z.K. nach Augsburg, nach Landshut oder nach Salzburg gelten. Im Rahmen der Tarifgestaltung der Verkehrsverbünde kann geregelt werden, ob das je
130 nach Ticketangebot mit oder ohne Aufpreis möglich ist. In nachstehenden Grafiken sind mögliche Geltungsbereiche in die umliegenden Regionen als denkbarer Vorschlag dargestellt.



Verkehrsverbund Oberbayern mit möglicher Gültigkeit in Städte angrenzender Regionen.

Fallbeispiele:

- 135
- Marie Musterfrau wohnt in Inzell. Mit ihrem Tagesticket des Oberbayern-Verkehrsverbunds kann sie mit Bus und Bahn über Traunstein nach Salzburg ins Kino fahren, dort die innerstädtischen Verkehrsmittel benutzen und wieder zurück. Viele Verkehrsmittel: Ein Ticket.
- 140
- Martin Mustermann wohnt in München. Mit seinem Monats-Ticket des Oberbayern-Verkehrsverbunds kann er mit U-Bahn und Regionalexpress nach Landshut pendeln und dort mit dem Stadtbus zum Arbeitsplatz fahren. So oft er will. Viele Verkehrsmittel: Ein Ticket.
- 145
- Martins Ehemann fährt mit einem Tagesticket des Oberbayern-Verkehrsverbunds nach Augsburg, besucht eine Freundin und geht danach in Ingolstadt auf ein Konzert, ehe er nach München zurückfährt. Viele Verkehrsmittel: Ein Ticket.

Bündnis 90/DIE GRÜNEN Oberbayern fordern die Bayerische Staatsregierung auf:

- Bis 2025 einen flächendeckenden Verkehrsverbund in Oberbayern zu schaffen,
 - dabei großzügige Überlappungszonen mit benachbarten Verkehrsverbänden inkl. dem Tiroler und dem Salzburger Verkehrsverbund vorzusehen,
- 150
- Mindeststandards für ein attraktives Angebot im regionalen Omnibusverkehr auch auf dem Land einzuführen und in Wahrung des Konnexitätsprinzips finanziell mitzufinanzieren,
 - die kommunalen Aufgabenträger bei Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverlusten ausreichend zu unterstützen,
- 155
- einen bayernweiten Landestarif, aufbauend auf flächendeckenden Verkehrsverbänden einzuführen.

160 *Für die grafische Darstellung der Verbundideen geht großer Dank an Niklas Dehne, Sprecher LAG Verkehr der Grünen in Bayern!*