

POSITIONSPAPIER

BUS UND BAHN EINFACH MACHEN

Flächendeckende
Verkehrsverbände für Bayern

BUS UND BAHN EINFACH MACHEN: FLÄCHENDECKENDE VERKEHRSVERBÜNDE FÜR BAYERN

Die Mobilitätswende ist eine der Grundvoraussetzungen für effektiven Klimaschutz. Zukunftsfähige Mobilität bedeutet für uns ein Netz aus Bus, Bahn, Fahrrad- und Fußwegen, das allen Menschen bequem und einfach Mobilität auch ohne eigenes Auto ermöglicht. Das ist nicht nur ökologisch, sondern auch sozial, und ermöglicht gesellschaftliche Teilhabe für alle. Wir wollen, dass 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 (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 Verkehrsmittel ich auf dem Weg von A nach B nutzen möchte, es gilt dasselbe Ticket. Auch in allen Zügen des Nahverkehrs.

Darauf aufbauend wollen wir attraktive und einfach verständliche Tarife für jeden Geldbeutel 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 – auch in ganz Bayern flächendeckende Verkehrsverbünde. Einzelne Kommunen können das organisatorisch allein nicht stemmen. Optimal hat das Baden-Württemberg geschafft und bewirbt dies so:

„Mit dem bwtarif genügt ein einziges Ticket, um Ihre Ziele in ganz Baden-Württemberg verbundübergreifend zu erreichen. Sie können damit landesweit Züge des Regional- und Nahverkehrs sowie S-Bahnen, Stadtbahnen und Busse nutzen.“ (<https://www.bwegt.de>)

Die Wege und Ziele der Menschen richten sich nicht danach, wer als ÖPNV-Aufgabenträger den Nahverkehr organisiert. Um attraktive Verbindungen und Tarife vom eigenen Wohnort in benachbarte Landkreise und Städte anbieten zu können, brauchen wir flächendeckende und gut organisierte Verkehrsverbünde. Diese wollen wir 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 fahrgastfreundlicher machen. Perspektivisch können sich Verkehrsverbünde zu umfassenden Mobilitätsverbänden weiterentwickeln, die auch Angebote im Bereich Car-, Bike- oder Roller-Sharing, Taxi und Ridepooling sowie andere Mobilitätsformen umfassen können. Ziel: Alle Mobilitätsformen unkompliziert in einer App des Verkehrsverbundes verfügbar machen. Um diese Chancen der Digitalisierung zu nutzen, sind leistungsstarke, große Verkehrsverbünde die Voraussetzung. Einzelne Kommunen, Kleinstverbünde oder Unternehmen können die Investitionen nicht stemmen und erreichen nicht die erforderlichen Nutzungszahlen.

Für eine gelungene Mobilitätswende brauchen wir leistungsfähige, breit aufgestellte Verkehrsverbünde, die den Menschen gute Angebote mit attraktiven Tarifen machen.

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).

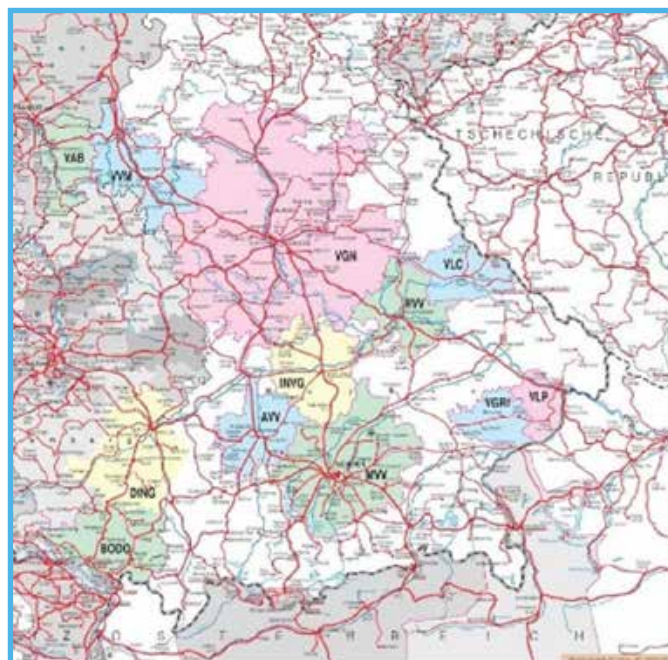
Was ist das Ziel eines Verkehrsverbundes?

- ein einheitliches Fahrpreissystem, der sogenannte Tarif,
- ein von allen Verkehrsunternehmen anerkanntes, möglichst einheitliches Fahrkartensortiment,
- abgestimmte Fahrpläne,
- einheitliche Fahrplaninformationen und
- die Anschlussicherung zwischen den Angeboten aller Verkehrsunternehmen, auch der Eisenbahnen.
- professionelle Fachberatung und Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger bei Planung, Konzeption und Bestellung der Angebote

Für alle Verkehrsverbünde gilt, dass in ihrem Bereich (meist eine Region) im Personennahverkehr alle Verkehrsmittel aller Betreiber zum gleichen Tarif, also mit der gleichen Fahrkarte, benutzt werden können. 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 (in Bayern wären das z.B. München, Nürnberg, Augsburg, Regensburg, etc.).

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 vollwertigen Verkehrsverbund. Vollwertig bedeutet, dass dort auch die Bahn genutzt werden kann (->SPNV-Integration). Es existieren insgesamt zwölf vollwertige Verbünde, die höchst unterschiedlich strukturiert und bedeutsam sind. Beispielsweise ist der Münchner MVV ein weit entwickelter, vollintegrierter Verbund, in dem Bahn, U-Bahn, Tram und Bus mit einer Fahrkarte genutzt werden können und weitere Angebote integriert werden.



Quelle: https://www.bahn.de/p/view/service/fahrad/verbundkarte_bayern.shtml

Außerdem gibt es 25 sogenannte Verkehrsverbünde ohne SPNV-Integration, d.h. für den Zug braucht man eine Extra-Fahrkarte. Davon kennen acht Verbünde keinen Gemeinschaftstarif, sie sind nur für die Fahrplankoordination zwischen den einzelnen Busunternehmen zuständig, und jedes Busunternehmen macht seine eigenen Preise. Selbst mit diesem Durcheinander ist der Freistaat jedoch nicht vollständig mit Verbänden abgedeckt. In weiten Teilen Bayerns existieren überhaupt keine Verbände. Insgesamt besteht ein Dschungel an Tarifen, Strukturen und Angeboten, der das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln oft unattraktiv macht.

Staatsregierung lässt Kommunen allein

Auch die Staatsregierung hat den Handlungsbedarf erkannt und fördert Verbunderweiterungen oder Verbundneugründungen mit einem Zuschuss. Allerdings lässt die Staatsregierung einen konkreten Plan vermissen, wie in absehbarer Zeit ganz Bayern mit Verkehrsverbänden versorgt werden kann. Die Initiative überlässt sie den Landkreisen, deren Ambitionen und Einsicht in die Notwendigkeit eines modernen ÖPNV genauso unterschiedlich ausgeprägt ist wie die finanziellen Möglichkeiten.

Die Staatsregierung will als ersten Schritt den MVV und den VGN 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.

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. 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.

Während der Freistaat jährlich dem MVV vier Millionen Euro für den Personal- und Sachaufwand überweist, gehen alle anderen Verkehrsverbünde leer aus. Die verbundfreien Landesteile sowieso. Die Ursache: Der Freistaat ist einzig und allein im MVV auch Gesellschafter, bei den anderen nicht.

Wir Grünen wollen flächendeckende Verkehrsverbände und eine koordinierende und kofinanzierende Rolle des Freistaats. Ein besonders wichtiger finanzieller Aspekt sind dabei die beitriffsbedingten Investitionen und der Ausgleich der sogenannten Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste. Das sind Mindereinnahmen, die den Verkehrsunternehmen infolge der neuen, einheitlichen Verbundtarife entstehen. Hier ist der Freistaat finanziell gefordert.

Das GRÜNE Konzept: Fünf für Bayern!

Wir Grünen wollen landesweit flächendeckende Verkehrsverbände 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 einfach und gut verständlich für die Fahrgäste. Österreichische Bundesländer können mit bayerischen Regierungsbezirken hinsichtlich Größe und Einwohnerzahl verglichen werden. Ein organisatorischer Zusammenschluss der Verkehrsverbände im Umgriff der Regierungsbezirke wäre daher naheliegend. Auch der Oberste Rechnungshof empfiehlt eine flächendeckende Versorgung mit fünf bis sieben Verkehrsverbänden.

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 Verbände 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 ÖPNV in Bayern sind willkommen! Bestehende Verbände 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 Kreistage und Stadträte systematisch eingebunden werden. Die Verkehrsverbände 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. 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.

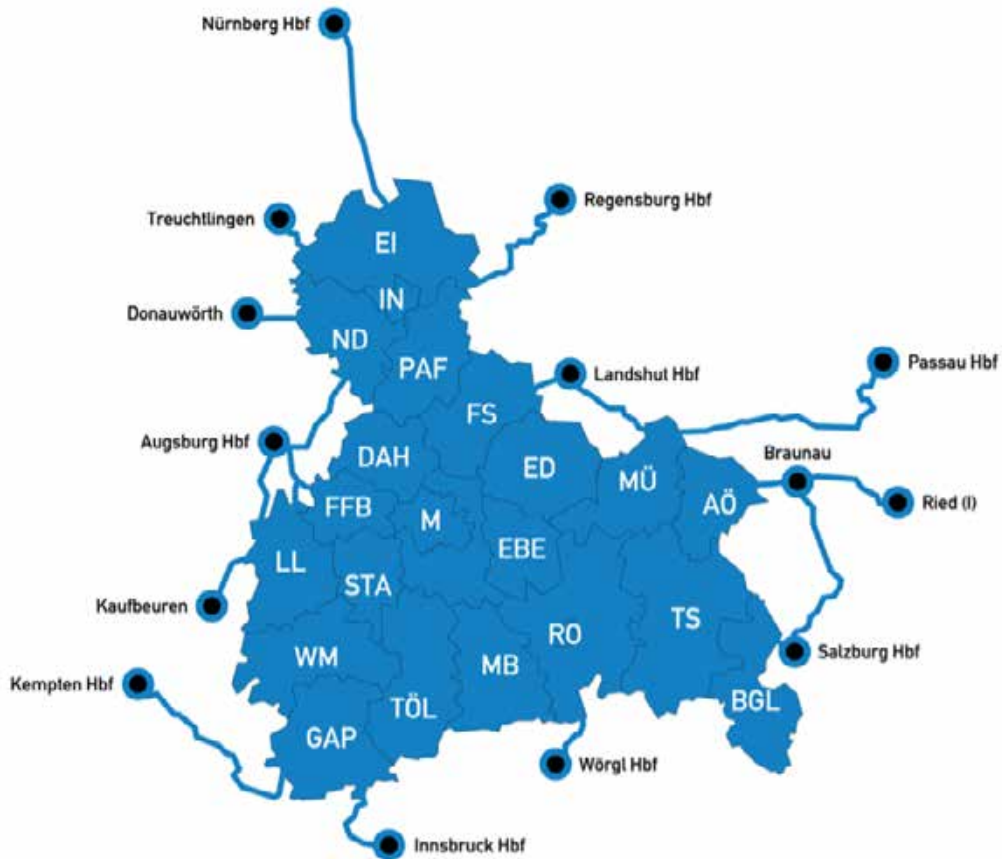
Die vielfältigen Verkehrsunternehmen sind für uns Grüne die tragende Säule der Verkehrswende und unsere wichtigsten Partnerinnen. Ihr unternehmerisches Know-How, die Ortskenntnis und die Innovationskraft unserer bayerischen Verkehrsunternehmen wollen wir nutzen und sie in einem wachsenden Markt klimafreundlicher Mobilität stärken. Mit unserem Verbundmodell bieten wir die besten Voraussetzungen für ein starkes Wachstum des ÖPNV. Dies bedeutet für die Verkehrsunternehmen neue Möglichkeiten, Aufträge und Wachstumschancen. 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

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

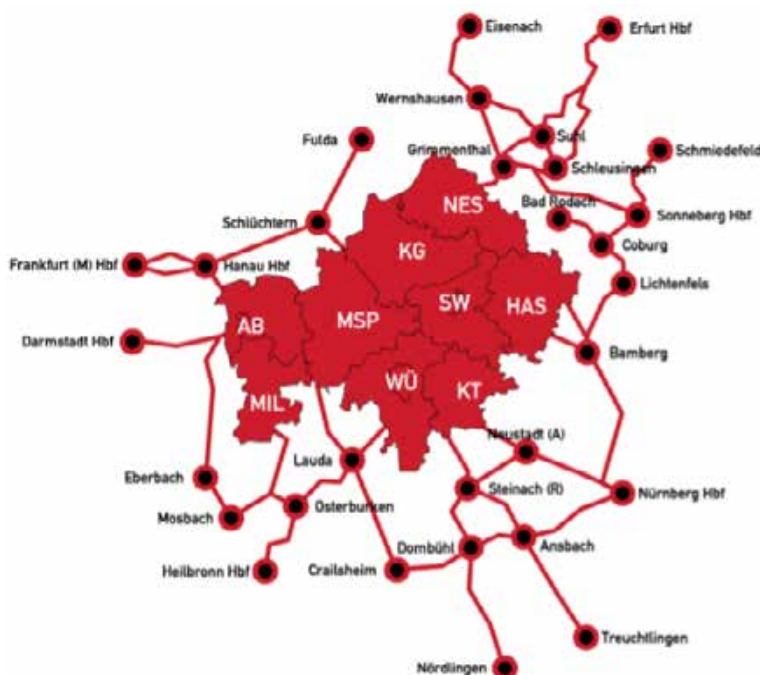
Alle Verkehrsverbände können Überlappungszonen einrichten für Bereiche mit starken Pendelbezügen. Beispielsweise kann der Oberbayerntarif auch bis in Städte angrenzender Regionen gelten. Im Rahmen der Tarifgestaltung der Verkehrsverbände kann geregelt werden, ob das je nach Ticketangebot mit oder ohne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



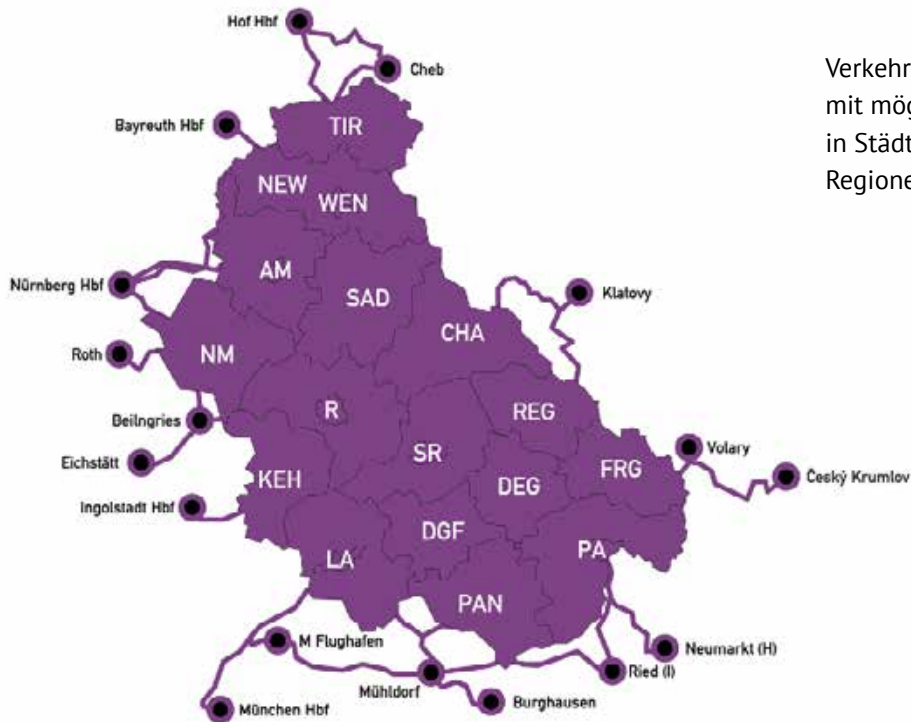


Verkehrsverbund Oberbayern mit möglicher Gültigkeit in Städte angrenzender Regionen. Fallbeispiele:

- 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.
- Max Mustermann wohnt in München. Mit seinem Monats-Ticket des Oberbayern-Verkehrsverbunds kann er mit U-Bahn und Regionalexpress nach Landshut pendeln und dort mit den Stadtbus zum Arbeitsplatz fahren. So oft er will. Viele Verkehrsmittel: Ein Ticket.
- Max' 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.

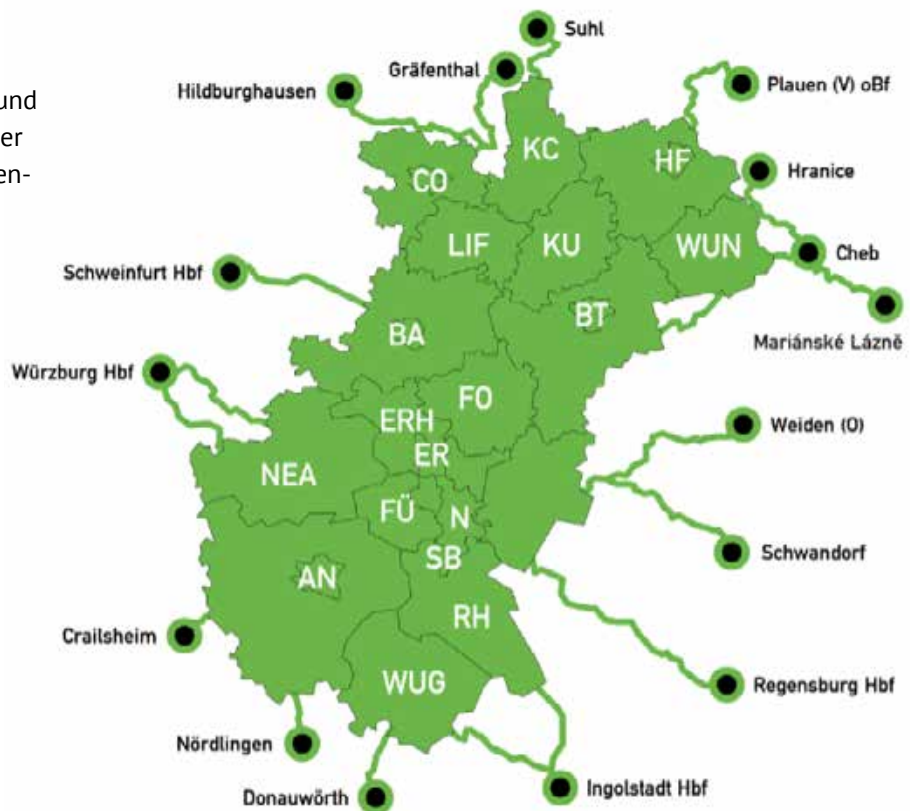


Verkehrsverbund Unterfranken mit möglicher Gültigkeit in Städte angrenzender Regionen

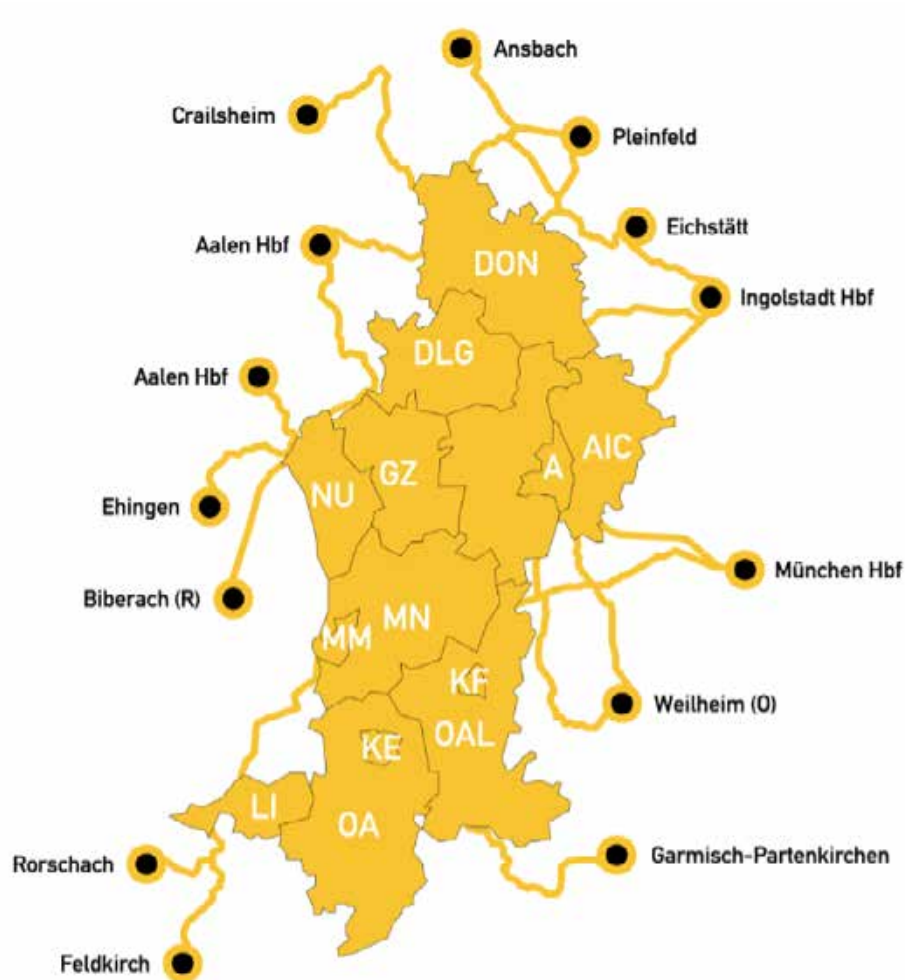


Verkehrsverbund Ostbayern mit möglicher Gültigkeit in Städte angrenzender Regionen

Verkehrsverbund Mittel- und Oberfranken mit möglicher Gültigkeit in Städte angrenzender Regionen.



Für Landkreise und Städte außerhalb Mittel- und Oberfrankens, die bereits heute im VGN sind oder dies sein möchten, können flexible Überlappungszonen eingeführt werden. Dort haben Nutzer*innen die Wahl, ob sie bspw. ein Ticket des mittel-/oberfränkischen Verkehrsverbunds erwerben möchten oder bspw. das des unterfränkischen oder ostbayerischen Verkehrsverbunds.



Verkehrsverbund Schwaben mit möglicher Gültigkeit in Städte angrenzender Regionen.

Markus Büchler, MdL
Sprecher für Mobilität

Stand: 1. März 2021

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

Stand: 1. März 2021



KONTAKT:

Markus Buechler, MdL
Sprecher für Mobilität
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
im Bayerischen Landtag
Maximilianeum, 81627 München
Tel. 089 4126-2659

markus.buechler@gruene-fraktion-bayern.de
www.gruene-fraktion-bayern.de