

Antragsbereich V / Antrag V4

**AntragstellerInnen:** Jusos Bayern

**Empfänger:** Landesparteitag

**V4: Ein Tarif für ganz Bayern**

Für uns ist klar, dass die Haupthürde einer verstärkten ÖPNV-Nutzung in Bayern ein  
5 unzureichendes Angebot insbesondere im ländlichen Raum ist. Dieses muss  
ausgebaut und deutlich verbessert werden. Einen Beitrag dazu kann eine Reform der  
10 Tarif- und Verkehrsverbünde in Bayern leisten, denn um die Struktur der  
Verkehrsverbünde in Bayern ist es schlecht bestellt. In keinem anderen Bundesland  
15 gibt es so viele Landkreise und kreisfreie Städte, die keinem Verbund angehören.  
Während in Bayern zehn Landkreise und kreisfreie Städte keinem oder nur teilweise  
20 (Dillingen, Bad Tölz-Wolfratshausen) einem Verbund angehören, sind es im Rest der  
Bundesrepublik gerade einmal sieben Landkreise, die keinem Verbund  
25 angehören. In  
weiteren Landkreisen wird gerade einmal eine Fahrplankoordination betrieben, einen  
30 gemeinsamen Tarif gibt es aber nicht (in Oberbayern z. B. Rosenheim, Garmisch-  
Partenkirchen und Altötting).  
35 Neben diesem grundsätzlichen Mangel der fehlenden Integration in einen

Tarif- und

Verkehrsverbund sind die Zersplitterung sowie die fehlende Integration des

40 Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) als größte Mängel der bestehenden  
Tarif- und

Verkehrsverbände zu nennen. Kleinere Verbände wie sie rund um Augsburg,

45 Ingolstadt, Regensburg oder Würzburg bestehen, sind landesweit kaum von

Bedeutung. Sie werden dem Anstieg der z. B. von Berufspendler\*innen

zurückgelegten Distanzen nicht mehr gerecht. Die Nutzung des ÖPNV  
50 scheitert daher

neben dem unzureichenden Angebot häufig an Verbundgrenzen. Der Erwerb

mehrerer Fahrkarten macht die Nutzung des ÖPNV nicht nur zeitaufwendig,  
55 ger,

sondern ist oftmals auch teurer als eine vergleichbare Strecke innerhalb  
eines

60 Tarifverbundes.

Wir begrüßen daher die aktuellen Bestrebungen zur Erweiterung der be-  
stehenden

65 Tarif- und Verkehrsverbände wie sie derzeit z. B. für den MVV vorbereitet  
werden. Wir

halten diese Erweiterungen aber bei Weitem nicht für ausreichend, um  
attraktive

70

Verbundräume zu schaffen, die wesentlich zur Stärkung des ÖPNV beitra-  
gen. Die

bestehenden Verbände sollen daher erweitert werden. Insbesondere mit  
75 einer Fusion des MVV, AVV und VGI wollen wir  
mittelfristig einen bedeutenden

Verbund im südbayerischen Raum schaffen. Perspektivisch ist das Ziel ein

80 landesweiter Verbund wie es ihn z. B. in Berlin und Brandenburg seit über  
zwei

Jahrzehnten gibt.

85 Die Schaffung eines einzigen, bayernweiten Tarif- und Verkehrsverbundes  
halten wir

für eine zentrale Voraussetzung zur Schaffung landesweiter 365€-Tickets  
und

90

schließlich auch des kostenlosen ÖPNVs in Bayern. Klar ist, dass ein solcher  
Verbund

nicht zentralistisch, sondern dezentralisiert und mit zahlreichen Querver-  
95 bindungen

aufgebaut werden muss. Solche Querverbindungen fordern wir insbeson-  
dere für

100 mittelgroße Städte wie Rosenheim oder Hof, die auch als regionale Knoten-  
punkte

dienen sollen. Um diese Knotenpunkte herum soll es auch ausreichend

105 Nachtverbindungen geben, um den Nahverkehr für junge Menschen attrak-  
tiv zu

machen. Der Aufbau eines verständlichen und einfachen Tarifsystems stellt  
bei einem

110

so großen, dezentralisierten Verbund eine besondere Herausforderung dar.  
Hier sind

auch die Chancen der Digitalisierung zu Nutzen und Beratungsangebote via

115

Videoschalte, nutzer\*innenfreundliche Fahrkartenautomaten sowie App-  
Angebote so

auszulegen, dass automatisch der günstigste Tarif gewählt wird.

120

Uns ist es wichtig, dass die Organisation des ÖPNVs und insbesondere der

Tarife durch die öffentliche Hand wahrgenommen wird. Wir bevorzugen daher  
125 Verbünde, die als Aufgabenträger\*innenverbund von Freistaat und Kommunen  
(Landkreise und kreisfreie Städte) getragen werden. Unternehmensverbünde  
130 de  
oder Mischverbünde von Aufgabenträger\*innen und Unternehmen, in denen  
privatwirtschaftlich arbeitende Unternehmen Einfluss auf die Ausgestaltung  
135 tung  
des ÖPNVs und der Tarife haben, lehnen wir ab. Je größer ein Verbund wird,  
desto zahlreicher werden die vertretenen Kommunen und desto komplexer  
140 wird  
auch die Abstimmung mit und unter den Kommunen. Wir fordern daher eine  
Abkehr vom Einstimmigkeitsprinzip in den Gesellschafter\*innenversamm-  
145 lungen  
der Verbünde. Des Weiteren soll sich das Stimmgewicht der Kommunen an der  
150 vertretenen Bevölkerung orientieren.  
Um den Nutzen eines großflächigen Tarifverbundes auch auf angrenzende  
Bundesländer sowie Nachbarstaaten zu erweitern, sind entsprechend  
155 großzügige  
Übergangsbereiche in benachbarte Verbünde zu schaffen. Die Größe des  
Verbundes  
160 und großzügige Übergangsbereiche sollen insbesondere Pendler\*innen im  
gesamten  
Verbundraum massiv entlasten.