

Rupert Aigner - Wtrlt: Angebot für zur Studie MVV Verbunderweiterung

Von: Alexander Putz
An: Aigner, Rupert
Datum: Freitag, 20. September 2019 08:06
Betreff: Wtrlt: Angebot für zur Studie MVV Verbunderweiterung
Anlagen: 190917_Arbeitsprogramm_MVV-Erweiterung_Final.pdf

>>> Rosenbusch Bernd <bernd.rosenbusch@mvv-muenchen.de> 20.09.2019 07:51 >>>

Sehr geehrte Herren,

anbei erhalten Sie wie angekündigt das Angebot des MVV für eine Studie zu einem MVV Beitritt von neun umliegenden Landkreisen und der Kreisfreien Städte Landshut und Rosenheim. Wir haben uns intensiv Gedanken über den Umfang und die anstehenden Kosten gemacht. Ebenso beruht auf dem in der Studie enthaltenen Zeitplan eine Abstimmung mit Erhebungszeiträumen, Bahnausschreibungen und vorhandenen Kreistagsbeschlüssen. Wir gehen, wenn die Verhandlungen gut laufen, von möglichen ersten Beitritten Ende 2022 aus. Bei schwierigen Verhandlungen mit den Verkehrsunternehmen wird es sich entsprechend verzögern. Der realistische Fall, Start in 2023, ist in der Studie abgebildet.

Sehr geehrte Kollegen aus Bad Tölz, bitte koordinieren Sie alles weitere und geben uns dann als Vertreter der Beitrittskandidaten bei entsprechenden Zusagen den Auftrag.

Wir freuen uns auf die Studie und Zusammenarbeit. Der Versandzeitpunkt passt gut zur Tagung des Klimakabinetts, da wir fest davon überzeugt sind, dass der Verbundbeitritt unserer Nachbarregionen einer der verkehrs- und umweltpolitisch sinnvollsten Schritte für Oberbayern ist. Ein Verbund macht die Nutzung des öffentlichen Verkehrs schlicht und ergreifend viel einfacher für den Kunden und baut die Nutzungshürden durch eine Vereinheitlichung bei Tarif, Vertrieb, Digitalisierung, Fahrplanabstimmung und Fahrplanauskunft massiv ab.

Für Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung,
schönes Wochenende und viele Grüße

Bernd Rosenbusch

Dr. Bernd Rosenbusch
Geschäftsführer

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)
Thierschstr. 2 • 80538 München

Tel.: [089 - 21033 200](tel:089-21033200) • Fax - 262
Bernd.Rosenbusch@mvv-muenchen.de
www.mvv-muenchen.de

Muenchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV); Sitz: Muenchen; Amtsgericht Muenchen, HR B 43 460; Geschaefsfuehrer: Dr. Bernd Rosenbusch. Diese E-Mail kann vertrauliche und/oder rechtlich geschuetzte Informationen enthalten. Sollten Sie nicht der beabsichtigte Empfaenger sein oder die E-Mail irrtuemlich erhalten haben, informieren Sie bitte sofort den Absender und loeschen diese E-Mail und ihre eventuellen Anhaenge aus Ihrem System. Das unerlaubte Kopieren sowie die unbefugte Weitergabe dieser E-Mail ist nicht gestattet.

**Angebot MVV GmbH vom 17.9.2019 für Erweiterungsstudie
und mögliche Förderung gemäß Eckpunkte-Entwurf
– vorbehaltlich Ergebnis Verbändeanhörung –**

Gesamtkosten (brutto)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2019-2025
Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen (Süd)	- €	43.554 €	392.789 €	18.118 €	- €	- €	- €	454.461 €
Lkr. Garmisch-Partenkirchen	- €	36.959 €	- €	- €	767.431 €	28.204 €	- €	832.594 €
Landkreis Landsberg/Lech	- €	80.336 €	687.490 €	38.280 €	- €	- €	- €	806.106 €
Lkr. Landshut/Stadt Landshut	- €	90.646 €	- €	1.679.849 €	73.678 €	- €	- €	1.844.173 €
Landkreis Miesbach	- €	83.724 €	807.898 €	31.794 €	- €	- €	- €	923.415 €
Landkreis Mühldorf	- €	49.415 €	- €	1.073.728 €	36.743 €	- €	- €	1.159.886 €
Landkreis Pfaffenhofen	- €	43.975 €	- €	- €	666.822 €	40.537 €	- €	751.335 €
Lkr. Rosenheim/Stadt Rosenheim	- €	103.766 €	- €	70.210 €	1.188.764 €	103.393 €	- €	1.466.132 €
Landkreis Weilheim-Schongau	- €	101.896 €	933.064 €	43.151 €	- €	- €	- €	1.078.110 €
Summe	- €	634.270 €	2.821.241 €	2.955.129 €	2.733.439 €	172.134 €	- €	9.316.213 €

Förderung (brutto)	Einwohner (12/2018)	davon RmbH	Gesamt- empfänger	vsI. För- dersatz	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2019-2025
Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen (Süd)	56.830	-	x	90,00%	- €	39.199 €	353.510 €	16.306 €	- €	- €	- €	409.015 €
Lkr. Garmisch-Partenkirchen	88.467	88.467		90,00%	- €	33.263 €	- €	- €	690.688 €	25.384 €	- €	749.335 €
Landkreis Landsberg/Lech	120.071	1.139		85,05%	- €	68.326 €	584.710 €	32.557 €	- €	- €	- €	685.593 €
Lkr. Landshut/Stadt Landshut	231.102	1.912		85,04%	- €	77.085 €	- €	1.428.544 €	62.656 €	- €	- €	1.568.285 €
Landkreis Miesbach	99.726	8.406		85,42%	- €	71.517 €	690.106 €	27.158 €	- €	- €	- €	788.782 €
Landkreis Mühldorf	115.250	115.250		90,00%	- €	44.474 €	- €	966.355 €	33.069 €	- €	- €	1.043.897 €
Landkreis Pfaffenhofen	127.151	-		85,00%	- €	37.379 €	- €	- €	566.799 €	34.456 €	- €	638.634 €
Lkr. Rosenheim/Stadt Rosenheim	324.307	13.370		85,21%	- €	88.419 €	- €	59.826 €	1.012.946 €	88.101 €	- €	1.249.292 €
Landkreis Weilheim-Schongau	135.348	21.843		85,81%	- €	87.437 €	800.662 €	37.028 €	- €	- €	- €	925.127 €
Summe	1.298.252	250.387		86,49%	- €	547.098 €	2.428.989 €	2.567.774 €	2.366.157 €	147.941 €	- €	8.057.960 €

Eigenanteil (brutto)	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2019-2025
Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen (Süd)	- €	4.355 €	39.279 €	1.812 €	- €	- €	- €	45.446 €
Lkr. Garmisch-Partenkirchen	- €	3.696 €	- €	- €	76.743 €	2.820 €	- €	83.259 €
Landkreis Landsberg/Lech	- €	12.010 €	102.780 €	5.723 €	- €	- €	- €	120.513 €
Lkr. Landshut/Stadt Landshut	- €	13.561 €	- €	251.305 €	11.022 €	- €	- €	275.888 €
Landkreis Miesbach	- €	12.207 €	117.792 €	4.636 €	- €	- €	- €	134.634 €
Landkreis Mühldorf	- €	4.942 €	- €	107.373 €	3.674 €	- €	- €	115.989 €
Landkreis Pfaffenhofen	- €	6.596 €	- €	- €	100.023 €	6.081 €	- €	112.700 €
Lkr. Rosenheim/Stadt Rosenheim	- €	15.347 €	- €	10.384 €	175.818 €	15.292 €	- €	216.841 €
Landkreis Weilheim-Schongau	- €	14.459 €	132.402 €	6.123 €	- €	- €	- €	152.984 €
Summe	- €	87.173 €	392.252 €	387.356 €	367.281 €	24.193 €	- €	1.258.254 €

Studie zur MVV-Erweiterung

Angebot

für eine Untersuchung von Rahmenbedingungen,
Grundlagen und Kosten einer MVV-Erweiterung auf die
umliegenden Landkreise inkl. Fahrgasterhebungen

München, 17.09.2019

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)

Thierschstr. 2

80538 München

© 2019 MVV GmbH



HINTERGRUND DER STUDIE / RAHMENBEDINGUNGEN	4
ARBEITSPROGRAMM	6
PHASE I: ANALYSE DER AUSGANGSLAGE	6
1. STRUKTUR- UND VERKEHRSANALYSE DER UMLIEGENDEN LANDKREISE	6
1.1. Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur	6
1.2. Pendlerbeziehungen.....	6
1.3. Angebot im SPNV	6
1.4. Angebot im allgemeinen ÖPNV.....	6
1.5. Bestehendes Tarifangebot	6
1.6. Vertragliche / genehmigungsrechtliche Gegebenheiten im allgem. ÖPNV.....	6
1.7. Analyse der Verkehrsnachfrage	6
1.8. Zusammenfassung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit	6
2. ALLGEMEINE ORGANISATORISCHE UND RECHTLICHE FRAGESTELLUNGEN	7
2.1. Beschreibung der derzeitigen Situation im MVV	7
2.2. Möglicher Status neuer Landkreise im MVV	7
2.3. Status der Verkehrsunternehmen im allgemeinen ÖPNV	7
2.4. Darstellung der Kostenblöcke einer MVV-Integration	7
2.5. Mögliche Übergangsregelungen.....	7
3. VORTEILE, CHANCEN UND RISIKEN - WIRKUNGEN EINER VERBUNDERWEITERUNG	8
3.1. Verkehrliche Wirkungen.....	8
3.2. Wirtschaftliche Wirkungen	8
3.3. Wirkungen auf die Fahrgäste.....	8
3.4. Wirkungen auf die Aufgabenträger	8
3.5. Wirkungen auf die Verkehrsunternehmen	8
4. INFORMATION UND BETEILIGUNG DER AKTEURE	8
PHASE II: ERMITTLUNG DER MINDEREINNAHMEN UND ORGANISATORISCHE AUSGESTALTUNG EINER VERBUNDERWEITERUNG	9
5. DURCHFÜHRUNG UND AUSWERTUNG DER FAHRGASTERHEBUNGEN	9
5.1. Festlegung von Erhebungsdesign und –methodik.....	9
5.2. Zeitliche und räumliche Abfolge der Erhebungen	9
5.3. Durchführung der Erhebungen im SPNV und Busverkehr	10
5.4. Datenverarbeitung, Analyse und Hochrechnung	10
5.5. Ermittlung der aktuellen Einnahmesituation.....	10

6.	TARIFLICHE AUSGESTALTUNG EINER INTEGRATION	10
6.1.	Eintarifung des SPNV- sowie des ÖPNV-Angebotes.....	10
6.2.	Vergleich heutiger Tarif und möglicher MVV-Tarif.....	10
6.3.	Entwicklung von Tarifmodellen zur Verringerung der auszugleichenden Mindereinnahmen.....	11
6.4.	Vergleichende Gegenüberstellung und Empfehlung.....	11
7.	FINANZIERUNG DER VERBUNDINTEGRATION	11
7.1.	Best Practice Beispiele aus anderen Regionen / Verbänden	11
7.2.	Darstellung von Finanzierungsinstrumenten.....	11
8.	ZEITPLAN FÜR EINE MVV-INTEGRATION	12
	KOSTEN DER UNTERSUCHUNG	13
	ORGANISATORISCHES / ZEITPLAN	17

Anlagen

HINTERGRUND DER STUDIE / RAHMENBEDINGUNGEN

Die verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem derzeitigen Verbundgebiet des MVV – d.h. der Landeshauptstadt München und den acht Verbundlandkreisen (DAH, EBE, ED, FFB, FS, M, STA und TÖ) – und den Nachbarkommunen des MVV sind in den letzten Jahren kontinuierlich gewachsen. Das Pendleraufkommen aus den Kommunen bzw. Landkreisen außerhalb des MVV-Gebietes in die Landeshauptstadt München hat bereits vielfach nahezu das Niveau der heutigen MVV-Gemeinden bzw. MVV-Landkreise erreicht.

In den letzten Jahren gab es daher verschiedene Initiativen von Gebietskörperschaften außerhalb des MVV, die eine Einbindung in den MVV-Raum zum Ziel hatten. Allerdings war bislang der (jährliche) Ausgleich von Mindereinnahmen im Bereich des SPNV für die Landkreise nicht finanzierbar.

2018 hat der Freistaat Bayern die Thematik der Verbunderweiterung mit in sein politisches Programm aufgenommen. Absicht der Staatsregierung ist es „Verbundlücken“ möglichst zu schließen und dadurch einen deutlichen Beitrag zur Stärkung des ÖPNV auch im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse im Freistaat zu leisten. Nach derzeitigem Stand sollen dazu die Mindereinnahmen im SPNV durch den Freistaat finanziert werden. Allerdings wird von Seiten des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) auch deutlich gemacht, dass sie in diesem Fall erwarten, dass auch der regionale Busverkehr als wichtiger Zubringer zum Schienenverkehr durch die Aufgabenträger optimiert und integriert wird.

Mehrere kommunale ÖPNV-Aufgabenträger haben bereits Beschlüsse gefasst, die Möglichkeit einer MVV-Integration näher zu untersuchen und sind bezüglich einer Förderung an das StMBV herantreten.

Der Freistaat Bayern hat angekündigt, an einer Verbundintegration interessierte Kommunen zu unterstützen. Für vorbereitende Grundlagenstudien, die einer Integration vorangehen müssen, hat er eine Förderung in der Größenordnung von 85 % in Aussicht gestellt. Das vorliegende Angebot für eine derartige Studie beinhaltet ein Arbeitsprogramm, um die Grundlagen und Rahmenbedingungen für eine Integration von Landkreisen zu konkretisieren. Es erstellt darauf aufbauend einen Fahrplan für die nötigen Schritte auf dem Weg zu einer Verbunderweiterung.

In **Phase I** der Untersuchung geht es v.a. um die Strukturanalyse der einzelnen Landkreise, das vorhandene Verkehrsangebot und die Verflechtungen mit dem MVV-Raum.

Wesentlicher Bestandteil in **Phase II** sind die Verkehrserhebungen im SPNV und im Busverkehr der jeweiligen Landkreise. Zudem erfolgt die Eintarifierung der Beitrittsgebiete, die Entwicklung von Tarifmodellen und Berechnung der Mindereinnahmen, sowie die Festlegung geeigneter Finanzierungsmodelle. Dieser Prozess erfolgt in enger Abstimmung mit allen beteiligten Akteuren und soll zu einer verbindlichen Beschlussvorlage für den Beitritt neuer Gebietskörperschaften führen.

Untersuchungsraum MVV-Erweiterung



- Untersuchungsraum
- MVV-Verbundraum
- AVV-Verbundraum
- INVG-Verbundraum



© MVV 2019

Die folgenden Gebietskörperschaften haben Interesse an einer Beteiligung an der Studie gezeigt oder hierzu bereits Gremienbeschlüsse gefasst:

1. Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen
2. Landkreis Garmisch-Partenkirchen
3. Landkreis Landsberg am Lech
4. Stadt und Landkreis Landshut *
5. Landkreis Miesbach
6. Landkreis Mühldorf
7. Stadt und Landkreis Rosenheim *
8. Landkreis Weilheim-Schongau
9. Landkreis Pfaffenhofen

* Die selbständigen Gebietskörperschaften Stadt und Landkreis Landshut sowie Stadt und Landkreis Rosenheim werden in diesem Zusammenhang als jeweils eine Gebietseinheit betrachtet.

Der Landkreis Pfaffenhofen ist aufgrund seiner Lage zwischen München und Ingolstadt und der starken Pendlerströme in die Landeshauptstadt an einem Überlappungstarif zwischen dem bestehenden VGI-Tarif und dem MVV-Tarif interessiert.

ARBEITSPROGRAMM

Phase I: Analyse der Ausgangslage

1. Struktur- und Verkehrsanalyse der umliegenden Landkreise

1.1. Bevölkerungsentwicklung und Siedlungsstruktur

- Wanderungen und Einwohnerentwicklung
- Bevölkerungsentwicklung im Detail

1.2. Pendlerbeziehungen

- Entwicklung des Pendleraufkommens
- Pendlerverflechtungen mit dem heutigen MVV-Raum
- Landkreisspezifische Analysen

1.3. Angebot im SPNV

- S-Bahn- und Regionalzugangebot
- Vorliegende Planungen des Freistaats Bayern / BEG

1.4. Angebot im allgemeinen ÖPNV

- Kommunale Aufgabenträger nach Art. 9 BayÖPNVG
- Inhalt der aktuellen Nahverkehrspläne sowie Abstimmungs-/Anpassungsbedarf
- Regionalbus-, Stadt-/Ortsbus- und Bedarfsverkehrsangebote (AST, RUFTAXI, ...)
- Bestehende Kooperationen (Verkehrsgemeinschaften, Tarifierkennung etc.)

1.5. Bestehendes Tarifangebot

- Überblick der Tarife und Tarifbestimmungen im Bestand

1.6. Vertragliche / genehmigungsrechtliche Gegebenheiten im allgem. ÖPNV

- Aktuelle Vertragsverhältnisse, Genehmigungen und deren Laufzeiten
- Derzeitige Ausgleichsleistungen der Aufgabenträger
- Derzeitige staatliche Finanzierung (ÖPNV-Zuweisungen)

1.7. Analyse der Verkehrsnachfrage

- Anhand vorliegender / zugänglicher Fahrgastzahlen im SPNV und ÖPNV
- Vorliegende Prognosen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens

1.8. Zusammenfassung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit

- Für alle betrachteten Landkreise

2. Allgemeine organisatorische und rechtliche Fragestellungen

2.1. Beschreibung der derzeitigen Situation im MVV

- Aufgabenträgerverbund
- Gesellschafterstellung (Gesellschaftsvertrag, Konsortialvereinbarung)
- Finanzierung der Verbundgesellschaft über Regiemittel
- Finanzierung des allg. ÖPNV (Bus) über Bruttoverträge
- Einnahmenaufteilungsvertrag
- Finanzierung des SPNV durch Freistaat

2.2. Möglicher Status neuer Landkreise im MVV

- Aufgabenträgerverbund
- Gesellschafterstellung
- Finanzierung
- Beizutretendes Vertragswerk
- Rolle der Nahverkehrspläne

2.3. Status der Verkehrsunternehmen im allgemeinen ÖPNV

2.4. Darstellung der Kostenblöcke einer MVV-Integration

- Fahrgeld-Mindereinnahmen
- (Einmalige) Infrastrukturkosten im ÖPNV und SPNV
- Mögliche Einsparungen Schülerverkehr und Mehreinnahmen
- Overheadkosten der MVV GmbH
- Förderung durch den Freistaat Bayern

2.5. Mögliche Übergangsregelungen

- Überleitung von Vertragsverhältnissen
- Behandlung bisher eigenwirtschaftlicher Verkehre

3. Vorteile, Chancen und Risiken - Wirkungen einer Verbunderweiterung

In diesem Arbeitsschritt werden die Vorteile, Chancen aber auch mögliche Risiken einer Verbundraumerweiterung für alle Beteiligten umfassend qualitativ beschrieben. Als Grundlagen werden insbesondere bestehende Untersuchungen herangezogen und die erzeugten Wirkungen bei Verbunderweiterungen in anderen deutschen Metropolen recherchiert. Nachfolgende Effekte und Wirkungen werden dabei betrachtet:

- 3.1. Verkehrliche Wirkungen
- 3.2. Wirtschaftliche Wirkungen
- 3.3. Wirkungen auf die Fahrgäste
- 3.4. Wirkungen auf die Aufgabenträger
- 3.5. Wirkungen auf die Verkehrsunternehmen

4. Information und Beteiligung der Akteure

Die Untersuchungen erfolgen in laufender Abstimmung und unter Mitwirkung aller beteiligten Akteure. Die Ergebnisse der Phase I werden nach Abschluss den betroffenen VU und insbesondere den Aufgabenträgern vorgestellt.

- Gespräche mit Aufgabenträgern – Freistaat, kreisfreie Städte und Landkreise (bayerisches ÖPNV-Gesetz). (Eine Einbindung der kreisangehörigen Kommunen erfolgt über die Aufgabenträger).
- Gespräche mit Betreibern – Schienenverkehrsunternehmen (DB-Regio, BOB, ALEX, etc.), Kommunalunternehmen, private Busunternehmen, Bundesbusgesellschaften.
- Präsentation und Diskussion der Inhalte und des weiteren Vorgehens mit den Entscheidungsgremien

Bei verkehrlich positiver Beurteilung einer MVV-Integration erfolgt der Eintritt in die Phase II, um die voraussichtlichen Mindereinnahmen zu bestimmen, sowie wirtschaftliche und organisatorische Fragen zu untersuchen.

Phase II: Ermittlung der Mindereinnahmen und organisatorische Ausgestaltung einer Verbunderweiterung

5. Durchführung und Auswertung der Fahrgasterhebungen

Umfassende Fahrgastzählungen und –befragungen auf allen Schienenstrecken und im Regionalbusverkehr sind Grundlage einer tragfähigen Ermittlung von Mindereinnahmen.

5.1. Festlegung von Erhebungsdesign und –methodik

Die Befragungen werden so konzipiert, dass sie den Bestimmungen des Einnahmenaufteilungsverfahrens (EAV) gerecht werden und nicht aus formalen Gründen vor Verbundintegration eine erneute Erhebung erfolgen muss. Das bedarf sowohl einer engen Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen in den Beitrittsgebieten als auch mit den MVV-Verkehrsunternehmen.

5.2. Zeitliche und räumliche Abfolge der Erhebungen

Die Erhebungen sind sehr personalintensiv und können nicht in allen Kommunen gleichzeitig durchgeführt werden. Hier sind verkehrlich zusammenhängende Räume abzugrenzen, die gemeinsam erhoben werden. Zudem darf der Zeitraum der Erhebung nicht deutlich vor dem Beitrittstermin liegen, da ansonsten die Validität der Ergebnisse aufgrund der nicht mehr aktuellen Daten angezweifelt werden kann.

Die Verkehrserhebungen werden in die folgenden Arbeitspakete unterteilt:

- Arbeitspaket 1 im Erhebungszeitraum Dez 2020 – Dez. 2021: BOB und Kochelseebahn (KBS 955, 956, 957 und 961), Landsberg (KBS 970/971, 985 und 986) und Weilheim-Schongau (KBS 960, 962 und 985)
- Arbeitspaket 2 im Erhebungszeitraum Dez 2021 - Dez 2022: Dorfen – Mühldorf (KBS 940), Mühldorfer Stern (KBS 944, 945 und 946) und Landshut (KBS 930, 931 und 945)
- Arbeitspakete 3 im Erhebungszeitraum Dez 2022 – Dez. 2023: Rosenheim (KBS 944, 950, 951, 952 und 958), Pfaffenhofen (KBS 900/990) und Garmisch-Partenkirchen (KBS 960, 963, 965, Zugspitzbahn bis Grainau)

Parallel zu den jeweiligen Arbeitspaketen im SPNV finden die notwendigen Erhebungen auf den Regionalbuslinien in diesen Bereichen statt. Bei Regionalbuslinien, bei denen der MVV GmbH Vertriebsdaten zur Verfügung gestellt werden, können die Erlöse und die

Mindereinnahmen ggf. auch über die Vertriebsdaten ermittelt werden.

5.3. Durchführung der Erhebungen im SPNV und Busverkehr

Zwei bis drei Erhebungen für Werktage, Samstag und Sonntag, jeweils zur Schulzeit und in den Ferien.

5.4. Datenverarbeitung, Analyse und Hochrechnung

Die Daten werden mittels iPods bereits elektronisch erfasst, anschließend auf den Datenserver des MVV übertragen, wobei sie beim Import in das Auswertungssystem eine Reihe von Prüfroutinen durchlaufen. In Importprotokollen wird auf unplausible Daten hingewiesen, so dass eine Einzelfallprüfung und –korrektur von Erfassungsfehlern erfolgen kann. Im Anschluss daran wird die Stichprobe in geeigneter Weise auf die Gesamtzahl der Fahrgäste hochgerechnet.

5.5. Ermittlung der aktuellen Einnahmesituation

Die Einnahmen werden auf Basis der bei jedem Interview erfassten Start- und Zielhaltestelle der Fahrt (komplette Wegekette), der genutzten Fahrkarte, der Nutzungshäufigkeit und den Preisen entsprechend dem Tarifstand zum Zeitpunkt der Befragung errechnet.

6. Tarifliche Ausgestaltung einer Integration

6.1. Eintarifierung des SPNV- sowie des ÖPNV-Angebotes

Im nächsten Schritt werden das ÖPNV-Angebot in den Landkreisen sowie die betroffenen Schienenstrecken nach den Regularien des MVV (Stand nach Tarifreform 2019) eintarifiert. Dazu werden die bestehenden Tarifzonen 1 – 7 entsprechend ihrer räumlichen Ausdehnung fortgeschrieben.

Die Überleitung besonderer örtlicher Tarife oder Freifahrtregelungen (Touristenkarten o.Ä.) werden gesondert betrachtet.

6.2. Vergleich heutiger Tarif und möglicher MVV-Tarif

Hierzu werden landkreisspezifische Matrizen mit den wichtigsten Relationen erstellt und der heutige mit einem möglichen künftigen MVV-Tarif verglichen.

Für eine Gesamtbewertung sind auch mögliche Auswirkungen der Verbunderweiterungen auf den heutigen MVV-Tarif zu eruieren.

6.3. Entwicklung von Tarifmodellen zur Verringerung der auszugleichenden Mindereinnahmen

Zur Verringerung auftretender Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste werden – insbesondere im Bereich außerhalb der bestehenden MVV-Tarifringe – alternative Tarifmodelle entwickelt, die z.B. auch tangentielle Verkehre abbilden können. Dies soll eine Abwägung zwischen einheitlicher Tarifsystematik und Tarifergiebigkeit ermöglichen.

Zu beachten ist hierbei, dass der Eintarifierung die Vorgabe des Freistaates zu Grunde liegt, dass die Tarifergiebigkeit im SPNV, auf das Gebiet der jeweiligen Kommune bezogen, nicht unter die Grenze von 90% in Relation zum C-Preis der DB AG absinken soll.

6.4. Vergleichende Gegenüberstellung und Empfehlung

Die Ergebnisse für die einzelnen Tarifmodelle werden vergleichend dargestellt, Vor- und Nachteile jeweils abgewogen und eine Empfehlung ausgearbeitet.

7. Finanzierung der Verbundintegration

7.1. Best Practice Beispiele aus anderen Regionen / Verbänden

- Fahrgastzahlen
- Verkehrsangebot
- Wirtschaftliche und finanzielle Effekte

7.2. Darstellung von Finanzierungsinstrumenten

Hier geht es um die Klärung nachfolgender Fragen der Finanzierung:

- Wer zahlt wie viel an wen und auf welcher Grundlage?
- Finanzierung Mindereinnahmen SPNV durch Freistaat
- Beiträge der Städte und Landkreise nach Bevölkerungsschlüssel, Verkehrsaufkommen oder Verkehrsangebot?
- Soll die Verbundfinanzierung an die Fahrgeldeinnahmen gekoppelt werden?
- Wie wird der Finanzrahmen bei Änderung der Aufgaben angepasst?
- Welche Instrumente sind sinnvoll, um Ausgleichszahlungen bei Verbundraumerweiterungen dynamisch anzupassen bzw. abzuschmelzen?

8. Zeitplan für eine MVV-Integration

Der Zeitplan für eine MVV-Integration der umliegenden Landkreise und kreisfreien Städte ist naturgemäß von vielen Faktoren abhängig, die auch nicht durch den MVV beeinflussbar sind. In der folgenden Darstellung wird daher von einem idealtypischen Verlauf der Untersuchungen und Verhandlungen ausgegangen. Verzögerungen sind möglich.

		2019				2020				2021				2022				2023				2024				2025				
		Q4	Q1	Q2	Q3	Q4																								
Phase I	1. Struktur- u. Verkehrsanalyse																													
	2. Organisatorische Fragen																													
	3. Chancen & Risiken																													
	4. Information																													
Phase II	5. Fahrgasterhebungen incl. Vorbereitung																													
	- MB, TÖL, WM, LL																													
	- LA, MÜ																													
	- RO, GAP, PAF																													
	6. Tarifliche Ausgestaltung																													
	7. Finanzierung																													
	8. Beschlüsse zur Integration																													
	9. Betriebliche Vorbereitung																													
	10. Verbundraumerweiterung																													

Die Verbunderweiterung wird nach diesem Zeitplan in drei Etappen umgesetzt:

- 12.2023: Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach, Weilheim, Landsberg am Lech
- 12.2024: Mühldorf, Landshut Stadt und Landkreis
- 12.2025: Rosenheim Stadt und Landkreis, Garmisch-Partenkirchen, Pfaffenhofen a.d. Ilm

Die Fahrgastbefragungen werden jeweils über eine ganze Fahrplanperiode durchgeführt, um sowohl saisonale Effekte als auch Auswirkungen von Angebotsveränderungen zu minimieren. Konzepterstellung und Abstimmung des Erhebungsdesigns für die Verkehrserhebungen erfolgen 2020. Durch die erforderlichen Vorarbeiten und den Beginn der Befragungen jeweils zum Fahrplanwechsel im Dezember erstrecken sich die Erhebungen jeweils über 5 Quartale.

Grundsätzliche tarifliche, finanzielle und organisatorische Fragen können gegebenenfalls auch bereits parallel zu den Fahrgastbefragungen bearbeitet und geklärt werden. Wenn es gelingt, nach Vorliegen der konkreten Zahlen rasch die erforderlichen Vereinbarungen zu treffen und politischen Beschlüsse zu fassen und auch die betrieblichen Vorbereitungen gestrafft werden können, wäre auch die Verkürzung des Zeitplanes bis zum Verbundbeitritt um ein Jahr möglich, so dass die ersten Landkreise bereits 2022 integriert werden können.

Durch die Vorarbeit der ersten Gruppe beitretender Kommunen können die Finanzierungsverhandlungen der nachfolgenden Kommunen ggf. beschleunigt werden, wodurch evtl. auch ein unterjähriger Verbundbeitritt denkbar wäre. Über die Sinnhaftigkeit auch im Hinblick auf Vorbereitung und Kommunikation müssen die Entscheidungsträger befinden.

Kosten der Untersuchung

Phase I:

Die Aufwendungen für Phase I setzen sich aus **Basisleistungen für eine Struktur- und Verkehrsanalyse** bzw. allgemeinen Grundlagenarbeiten (AP 1.1 Analyse Bevölkerungsentwicklung, AP 1.2 Pendleranalysen für den Gesamttraum, AP 2 allgemeine organisatorische Fragenstellungen, AP 3 Wirkungen) die den gesamten Untersuchungsraum betreffen und **spezifischen Analysen für einzelne Gebietskörperschaften** zusammen.

Dieser Untersuchungsteil beinhaltet landkreisspezifische Pendlerauswertungen, detaillierte Angebots-, und Nachfragebetrachtungen (AP 1.3. – 1.5, 1.7), sowie die Information und Beteiligung der Kommunen, Verkehrsunternehmen und anderen Akteure (AP 4).

Der Aufwand für die Basisleistungen beträgt 35 Personenmonate, das entspricht – angelehnt an TVÖD – **265.000.- € netto** (315.350.- € brutto).

Die Aufwendungen verteilen sich entsprechend dem Einwohnerschlüssel auf die beteiligten Kommunen (Einwohnerstand: 31.12.2018). Nachfolgende Tabelle zeigt die Gesamtkosten dieser Phase bzw. die Kostenanteile der einzelnen Landkreise (noch ohne Verrechnung von Fördermitteln des Freistaats).

Kommune	Einwohner	Strukturanalyse
Bad-Tölz/Wolfratshausen	56.830	11.600 €
Garmisch-Partenkirchen	88.467	18.058 €
Landsberg a. Lech	120.071	24.509 €
Landshut	158.698	32.394 €
Landshut Stadt	72.404	14.779 €
Miesbach	99.726	20.356 €
Mühldorf	115.250	23.525 €
Pfaffenhofen	127.151	25.954 €
Rosenheim	260.983	53.272 €
Rosenheim Stadt	63.324	12.926 €
Weilheim-Schongau	135.348	27.627 €
	1.298.252	
Kosten Phase I (netto)		265.000 €

Anmerkung: Die Einwohnerzahl des Landkreises Bad Tölz – Wolfratshausen beinhaltet nur Gemeinden im südlichen Landkreis, die heute noch nicht im MVV integriert sind.

Termine:

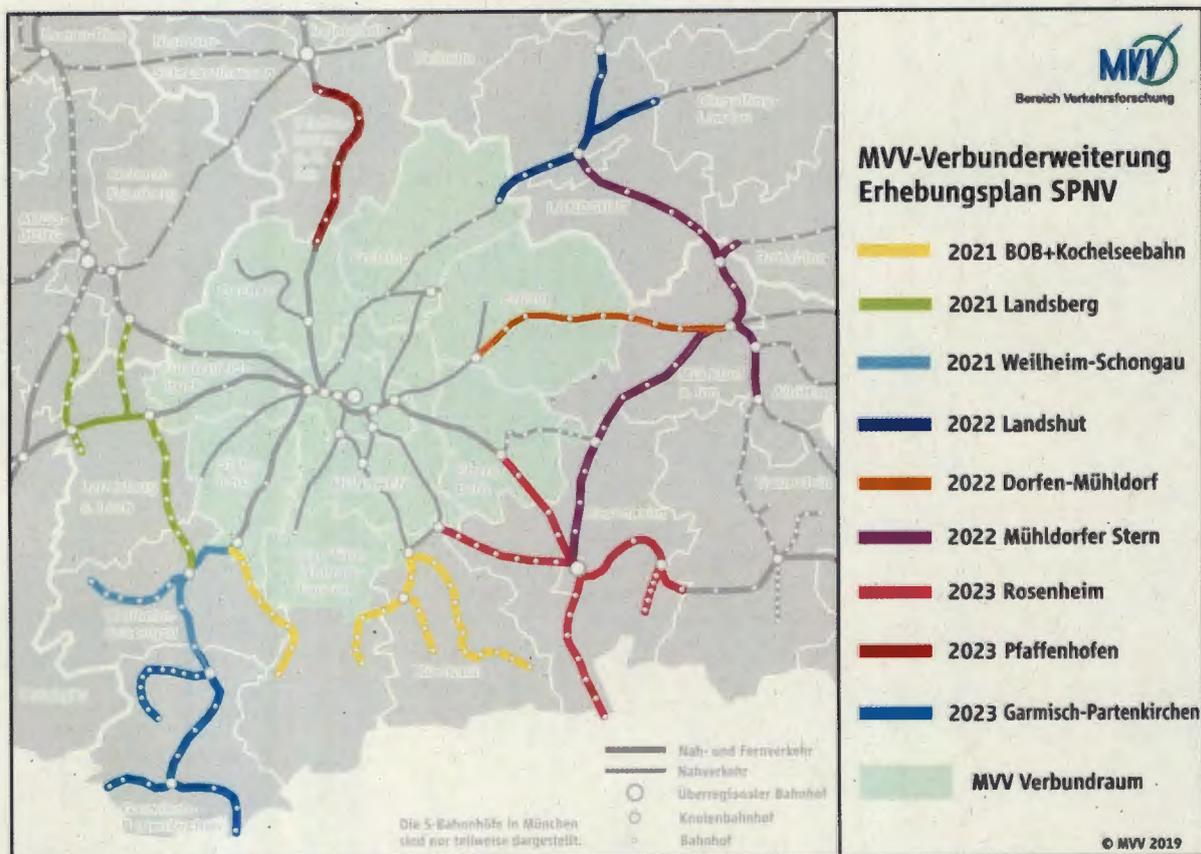
In den Basisleistungen sind bis zu **acht Termine** (max. Halbtagestermine) mit den Auftraggebern enthalten. Hinzu kommt jeweils ein weiterer Termin innerhalb der spezifischen Betrachtungen jeder einzelnen beteiligten Gebietskörperschaft.

Sofern weitere Termine erforderlich bzw. vom Auftraggeber gewünscht sind, insbesondere innerhalb der Begleitung des politischen Willensbildungsprozesses, werden diese zusätzlich in Rechnung gestellt (350.- € netto je Halbtagestermin, inkl. Reisekosten pro Person).

Phase II:

Größter Kostenblock in Phase II sind die **Erhebungskosten des Schienenpersonenverkehrs (SPNV) und der Busverkehre** in den Landkreisen.

Die Abfolge der Fahrgasterhebungen im SPNV sind in nachfolgender Karte dargestellt.



Die Kosten für Fahrgasterhebungen, die detaillierte tarifliche Ausgestaltung und die Einnahme- bzw. Kostenberechnungen (Durchtarifierungs- und Harmonisierungsentgelte) können aktuell nur anhand der zu erhebenden Verkehrsleistung grob abgeschätzt werden. Die Maximalkosten beziffern sich nach aktuellem Sachstand in den einzelnen Kommunen wie folgt:

Erhebungskosten (inkl. Eingabe, Auswertung, Berechnung, etc.)

Kommune	Kosten (netto)		
	SPNV	Busverkehre	Gesamt
Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen	200.000 €	150.000 €	350.000 €
Landkreis Garmisch-Partenkirchen	400.000 €	250.000 €	650.000 €
Landkreis Landsberg/Lech	330.000 €	280.000 €	610.000 €
Landkreis Landshut/Stadt Landshut	580.000 €	840.000 €	1.420.000 €
Landkreis Miesbach	500.000 €	220.000 €	720.000 €
Landkreis Mühldorf	450.000 €	460.000 €	910.000 €
Landkreis Pfaffenhofen	400.000 €	160.000 €	560.000 €
Landkreis Rosenheim/Stadt Rosenheim	630.000 €	420.000 €	1.050.000 €
Landkreis Weilheim	520.000 €	310.000 €	830.000 €
Gesamt	4.010.000 €	3.090.000 €	7.100.000 €

Die anfallenden Erhebungskosten der Schienenverkehre, die in mehr als einem Landkreis verkehren, wurden in gleichen Teilen auf die betroffenen Landkreise aufgeteilt. Die Kostenaufteilung zwischen Stadt und Landkreis Rosenheim und Stadt und Landkreis Landshut ist bilateral zwischen diesen Kommunen abzustimmen. Es wird eine Verteilung entsprechend der Einwohnerzahl auf die beteiligten Kommunen empfohlen.

Die genannten Kosten sind Maximalkosten. Die endgültige Abrechnung erfolgt entsprechend der tatsächlich entstandenen Kosten.

Zweiter Kostenblock in Phase II beinhaltet die Entwicklung der Tarif- und Finanzierungsmodelle ausgehend von den Ergebnissen der Fahrgasterhebungen. Dabei werden in Zusammenarbeit und ständiger Abstimmung mit den handelnden Akteuren tragbare Lösungen für die Verbundraumerweiterung erarbeitet.

Hierfür werden 61 Personenmonate kalkuliert (463.750 € netto), die wieder entsprechend der Einwohnerzahl auf die beteiligten Landkreise umgelegt werden.

Kommune	Einwohner	Tarif-/Finanzierung
Bad-Tölz/Wolfratshausen	56.830	20.300 €
Garmisch-Partenkirchen	88.467	31.601 €
Landsberg a. Lech	120.071	42.891 €
Landshut	158.698	56.689 €
Landshut Stadt	72.404	25.864 €
Miesbach	99.726	35.623 €
Mühldorf	115.250	41.169 €
Pfaffenhofen	127.151	45.420 €
Rosenheim	260.983	93.226 €
Rosenheim Stadt	63.324	22.620 €
Weilheim-Schongau	135.348	48.348 €
	1.298.252	
Kosten Phase II (netto)		463.750 €

Kalkulationsbasis:

Alle genannten Arbeiten stellen verkehrsplanerische Leistungen nach HOAI (Teil VIIa, §61a) dar. Interne Projekt- und Steuerungsleistungen der MVV GmbH sind darin nicht enthalten und werden als Eigenbeteiligung des MVV nicht in Rechnung gestellt.

Hinzu kommen ggfs. Sach- und Rechtsberatungskosten, die hier pauschal mit 50.000 € (netto) angesetzt und konkret den verursachenden Kommunen in Rechnung gestellt werden.

Die Beträge sind kostenorientiert auf der Basis von Personenmonaten kalkuliert. Reisekosten und Spesen sind in der Kalkulation enthalten.

Die genannten Netto-Summen verstehen sich zuzüglich der gesetzlich gültigen Mehrwertsteuer (z.Zt. 19%).

Förderung durch den Freistaat Bayern

Die Gesamtkosten werden durch den Freistaat Bayern mit 85% gefördert, sodass für die beteiligten Landkreise 15% der Kosten anfallen.

Landkreisspezifische Kostenpläne für die Jahre 2020 bis 2025 sind in der Anlage enthalten.

Organisatorisches / Zeitplan

Bearbeitungszeitraum

Als Bearbeitungszeitraum für Phase I werden je nach Abstimmungsprocedere ca. 18 Monate nach offizieller Auftragserteilung veranschlagt.

Für Phase II müssen aufgrund der hohen personellen und logistischen Anforderungen für die Fahrgasterhebungen, sowie der großen Zahl beteiligter Kommunen insgesamt mindestens 36 bis 48 Monate veranschlagt werden, da die Befragungen nicht zeitgleich in allen Kommunen stattfinden können. Geplant sind drei Erhebungs- und Untersuchungszyklen mit jeweils drei bis vier Kommunen und einer Bearbeitungsdauer von je 24 Monaten. Bestimmte Arbeiten können parallel durchgeführt werden, so dass insgesamt für die Phase II mit einer Projektdauer von rund vier Jahren gerechnet wird.

Mit der Bearbeitung kann bei Beauftragung bis Ende September im Oktober 2019 begonnen werden. Daraus leitet sich ein möglicher Zeitplan zur Bearbeitung der Studie wie folgt ab:

Phase I: Abschluss bis Mitte 2021

Phase II: Abschluss bis Ende 2024

Der gesamte Zeitplan hängt davon ab, wann mit den Fahrgasterhebungen begonnen werden kann und wie viele Kommunen zeitgleich befragt werden können. Durch die für 2020 angesetzten, umfangreichen Erhebungen zur realen Ertragskraft im heutigen MVV-Raum sind erhebliche Personalressourcen gebunden, so dass mit den Erhebungen für die Verbundraumerweiterung nicht vor Fahrplanwechsel im Dezember 2020 begonnen werden kann.

Unterstützung durch den Auftraggeber

Der Auftraggeber stellt dem Auftragnehmer alle ihm vorliegenden, für die Untersuchung ggfs. relevanten Daten kostenfrei zur Verfügung (möglichst in elektronischer Form) und unterstützt den Auftragnehmer soweit möglich bei der Datenrecherche.

Allgemein

Dieses Angebot ist Eigentum der MVV GmbH. Eine Weitergabe an Dritte ist nicht gestattet. Dieses Angebot ist bindend bis zum 31.12.2019.

München, 17.09.2019

**Münchner Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH (MVV)**

Gez.
Dr. Bernd Rosenbusch
Geschäftsführer

Gez.
Michael Schulze
Bereichsleiter Verkehrsforschung

Anlagen**Kostenplan (brutto) mit Verteilung auf die Landkreise**

Gesamtkosten (brutto)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summe
Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen	43.554 €	392.789 €	18.118 €	0 €	0 €	0 €	454.461 €
Lkr. Garmisch-Partenkirchen	36.959 €	0 €	0 €	767.431 €	28.204 €	0 €	832.594 €
Landkreis Landsberg/Lech	80.336 €	687.490 €	38.280 €	0 €	0 €	0 €	806.106 €
Lkr. Landshut/Stadt Landshut	90.646 €	0 €	1.679.849 €	73.678 €	0 €	0 €	1.844.173 €
Landkreis Miesbach	83.724 €	807.898 €	31.794 €	0 €	0 €	0 €	923.415 €
Landkreis Mühldorf	49.415 €	0 €	1.073.728 €	36.743 €	0 €	0 €	1.159.886 €
Landkreis Pfaffenhofen	43.975 €	0 €	0 €	666.822 €	40.537 €	0 €	751.335 €
Lkr. Rosenheim/Stadt Rosenheim	103.766 €	0 €	70.210 €	1.188.764 €	103.393 €	0 €	1.466.132 €
Landkreis Weilheim	101.896 €	933.064 €	43.151 €	0 €	0 €	0 €	1.078.110 €
Summe	634.270 €	2.821.241 €	2.955.129 €	2.733.439 €	172.134 €	0 €	9.316.213 €

Kostenplan (brutto) abzüglich der Förderung durch den Freistaat Bayern (85%)

Kosten für Landkreise abzgl. Förderung (brutto)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summe
Lkr. Bad Tölz-Wolfratshausen	6.533 €	58.918 €	2.718 €	0 €	0 €	0 €	68.169 €
Lkr. Garmisch-Partenkirchen *	5.544 €	0 €	0 €	115.115 €	4.231 €	0 €	124.889 €
Landkreis Landsberg/Lech	12.050 €	103.124 €	5.742 €	0 €	0 €	0 €	120.916 €
Lkr. Landshut/Stadt Landshut	13.597 €	0 €	251.977 €	11.052 €	0 €	0 €	276.626 €
Landkreis Miesbach	12.559 €	121.185 €	4.769 €	0 €	0 €	0 €	138.512 €
Landkreis Mühldorf	7.412 €	0 €	181.059 €	5.511 €	0 €	0 €	173.983 €
Landkreis Pfaffenhofen	6.596 €	0 €	0 €	100.023 €	6.081 €	0 €	112.700 €
Lkr. Rosenheim/Stadt Rosenheim	15.565 €	0 €	10.532 €	178.315 €	15.509 €	0 €	219.920 €
Landkreis Weilheim	15.284 €	139.980 €	6.473 €	0 €	0 €	0 €	161.717 €
Summe	95.141 €	423.186 €	443.269 €	410.016 €	25.820 €	0 €	1.397.432 €