

Studie zur MVV-Erweiterung, Abschlussbericht Phase I - Bewertung verkehrlicher Sinnhaftigkeit Auswertung des Angebots (Leistungsbild) MVV vom 12.11.2019		
	Stadt und Landkreis LA	
1. Struktur- und Verkehrsanalyse	Prüfung (inhaltliche Fakten)	Wertung der Inhalte
1.1. Bevölkerungsentwicklung & Siedlungsstruktur (Stand, Entwicklung, Prognose)		
Wanderungen und Einwohnerentwicklung	Teil II S. 17-21, S. 41-43 steigend, Teil III	Wanderungen nicht untersucht, wären auch nicht maßgeblich; ansonsten plausibel
Bevölkerungsentwicklung	Teil II S. 15-21, S. 41 f, Teil III	zutreffend, nicht relevant, allenfalls relevant durch Behauptung der Korrelation mit Pendlerbewegungen S. 91 1. Abs.
1.2. Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler)		
Entwicklung des Pendleraufkommens	Teil II S. 41 f, 48, 89 f Korrelation mit Einwohnerentwicklung, S. 91 1. Abs. Pendleraufkommen aus Untersuchungsgebiet in die LHM nahezu so hoch wie aus MVV-Raum, Teil III S. 3-7	relevant; aber unvollständig, da kein Vergleich mit weiteren Alternativen gegeben ist (vgl. Punkt I 7 des Fragenkatalogs) Die Erarbeitung des verkehrlichen Effekts bzw. Wirkung erfolgt nicht, nur das Potenzial wird dargestellt
Pendlerverflechtungen mit dem heutigen MVV-Raum	Teil II S. 29 ab Tab. 7 bis S. 31, S. 43+44, S. 38 2.5.2 bis S. 47, S. 91 1. Abs. Pendleraufkommen aus Untersuchungsgebiet in die LHM nahezu so	relevant, aber die Interpretation der dargestellten Daten fehlt bzw. Richtwerte zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkung sind nicht enthalten

	hoch wie aus MVV-Raum, Teil III S. 3-5	
Landkreisspezifische Analysen	Teil II S. 22-31, S. 33+34, S. 36 Abb. 14, S. 37 Mitte, S. 38-47, Teil III	relevant (s.o.)
Beschäftigte	Teil II S. 22-31, S. 36 Abb. 14, S. 37 Abs. 2-4, S. 38, S. 40 Tab. 12, S. 42 Tab. 14, S. 43 Abb.16 bis S. 47, Teil III S. 3+5	relevant (s.o.)
Tourismus (Ankünfte, Bettenkapazität, Tourismusintensität), Freizeitverkehr	Teil II S. 49-56, Teil III S. 8	relevant (s.o.), Auswirkungen nicht dargestellt
Schülerverkehr	Teil II S. 57, Teil III S. 8+9	relevant (s.o.), Auswirkungen nicht dargestellt
1.3. Angebot in SPNV		
S-Bahn- und Regionalzugangebot	Teil II teilweise S. 58-59, 66+67, Teil III S. 9-11	zutreffend, nicht relevant; Interessant wäre, ob künftig der SPNV die Mehrnachfrage aufnehmen kann bzw. ob das aktuelle Angebot ausreichend ist. Die Anzahl der möglichen Mehrfachgäste wird nicht dargestellt,
Vorliegende Planungen des Freistaats Bayern / BEG	Teil II S. 70 unten: ganz abstrakte Ziele, keine Darstellung konkreter Planungsabsichten - keine Abschätzung der Kapazitätsentwicklung	Die erwünschte Aussage, ob das künftige Angebot ausreichend sein wird, erfolgt nicht (keine Ableitung)

1.4. Angebot im allgemeinen ÖPNV	s. Teil III, Kapitel 6	"Fleißaufgabe", nicht fehlerfrei aufbereitet: S. 11 Mitte KBS 945 hält nicht in Neufahrn, S. 12 2. Abs. Linie 639 schon im LAVV integriert
Kommunale Aufgabenträger nach Art. 9 BayÖPNVG	Teil II S. 72: Aufgabenträgerverbund	informativ
Inhalt der aktuellen Nahverkehrspläne sowie Abstimmungs-/Anpassungsbedarf	-	-
Regionalbus-, Stadt- / Ortsbus- und Bedarfsverkehrsangebote (AST, Ruftaxi,..)	Teil II teilweise, S. 64+65, Abb. 27: LA 9 Preisarten - korrekt? Bad Tölz 1 VU u. 1 Preisart?, Teil III S. 12 ff	informativ
Bestehende Kooperationen (Verkehrsgemeinschaften, Tarifanerkennung etc.)	Teil II S. 6, 64+65, 68 3. Abs., Teil III S. 21+22	nicht plausibel, eine Aussage über die Vorteile des MVV-Beitritts fehlt, kein Bezug zu anderen Verbänden (vgl. Abbildung 26 & 27, S.65)
1.5. Bestehendes Tarifangebot		
Überblick der Tarife und Tarifbestimmungen im Bestand	Teil II S. 60-63	Tabelle 19 & 20, S.60-63 Künftige Entwicklung wird nicht dargestellt, Abb. 27, S.65, nicht relevant
1.6. Vertragliche / genehmigungsrechtliche Gegebenheiten im allgem. ÖPNV		
Aktuelle Vertragsverhältnisse, Genehmigungen und deren Laufzeiten	Teil III, S. 21: die Übersicht der VUs sowie die Betriebsart und die Fahrpläne sind dargestellt;	die Darstellung des Ist-Zustandes fehlt, ebenso der Zielzustand und die Zielerreichung;
Derzeitige Ausgleichsleistungen der ATs	-	muss ergänzt werden
Derzeitige staatliche Finanzierung (ÖPNV-Zuweisungen)	-	muss ergänzt werden
1.7. Analyse der Verkehrsnachfrage		

Anhand vorliegender / zugänglicher Fahrgastzahlen im SPNV und ÖPNV	Teil II S. 72 u.: Zsmfsg. Fahrgastzahlen nur im bestehenden MVV-Gebiet	die Aussagen sind nicht relevant, die Darstellung der verkehrlichen Auswirkung wäre die zentrale Aussage der Phase I; Dissens mit MVV (es gibt keine induzierten Verkehre) - Verkehrsverlagerung ist zentrales verkehrliches Ziel und Rechtfertigung für die Aufwendung der Haushaltsmittel
Vorliegende Prognosen zur Entwicklung des Verkehrsaufkommens	Teil II S. 89 f Pendleraufkommen korreliert mit Einwohnerentwicklung, S.91 1. Abs. Verkehrsaufkommen zw. MVV-Verbundgebiet und den Umlandgemeinden gewachsen	Die Entwicklung des Aufkommens und die tatsächliche verkehrliche Auswirkung sind voneinander zu trennen; Auswirkung fehlt (zentrales Ziel und Thema s.o.)
Die nachfolgenden sechs Textblöcke (Zeilen 40-45) gehören nicht zum Leistungsbild es MVV sondern den Schrieben von Stadt und Landkreis an den MVV entnommen. Sie werden aber wegen des inhaltlichen Zusammenhangs bei Ziffer 1.7. dargestellt.		
Vergleich ein- und ausbrechender Verkehre mit Binnenverkehren	Teil II S. 29 Arbeitsplatzbesatz bis S. 31, S. 42 Tab. 13, S. 43 Abb. 16, S. 90 2. Abs.	muss in Phase I ergänzt werden
Untersuchung und Darstellung der verkehrlichen Auswirkungen einer Verbundintegration in verschiedenen Varianten (s. Punkt 5.1.)	-	(s.o.)
tritt bei einer Integration z.B. nur der Stadt Landshut ein Parksuchverkehr im Umfeld des Landshuter Hauptbahnhofs ein?	Schwierig: Teil II S. 68 3.Abs.	(s.o.)
Festlegung eines Grenzwertes für die Bestimmung der Stärke einer Verflechtung (verkehrlicher Verflechtungen)	-	(s.o.)

Berufspendlerverkehr, Freizeitverkehr und Schülerverkehr	Teil II S. 40+41, 45 3.Abs.; 54 Tab. 16, 55 letzter Abs.; 57 2. Abs.	(s.o.)
Hochrechnung der Verkehrsverlagerungen im Falle des MVV-Beitritts in den Varianten (vgl. Nr. 1 Punkt 5)	-	(s.o.)
1.8. Zusammenfassung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit		
Für alle betrachteten Beitrittskandidaten	Teil II S. 68-69, S. 91: Der Nutzen einer Verbunderweiterung ist in den einzelnen Kommunen entsprechend ihrer Verkehrsbeziehungen unterschiedlich groß. Eine differenzierte Bewertung der Landkreise und Städte (vgl. auch Bewertungsmatrix, Kapitel 2.9) zeigt dies auf.	muss in Phase I ergänzt werden; Tabelle 23 und 24 sind von einer Plausibilität weit entfernt
2. Allgemeine organisatorische und rechtliche Fragestellungen	Prüfung (inhaltliche Fakten)	Wertung der Inhalte
2.1. Beschreibung der derzeitigen Situation im MVV (Struktur)		
Best-Practice Beispiele	Teil II S. 70/71, 83-85	irrelevant, Rechts- und Finanzierungsstandards sind anders bzw. unheitlich

Status möglicher neuer MVV Landkreise / Städte	Teil II S. 76 Darstellung der Möglichkeiten, keine endgültige Festlegung, genaue Ausgestaltung in Beitrittsverhandlungen, bislang Votum der Bestandsgesellschafter für Vollmitgliedschaft	selbst nach Abschluss der Phase II kein eindeutiges Ergebnis, Informationen (Kosten einmalig und laufend für den GmbH-Anteil), die bekannt sind, fehlen
Aufgabenträgerverbund	Teil II S. 72	informativ
Gesellschafterstellung (Gesellschaftsvertrag, Konsortialvereinbarung)	Teil II S. 74/75 1 (Gesamt-)Stimme; Teil II S. 74-76 Genehmigungen/Laufzeiten nicht erwähnt, S. 74 4. Abs. bisher BestandsLKR 1/28, künftig alle 1/62 (falsch, sondern 1/61), analoge Anwendung für Beitrittskandidaten S. 74 3. Abs. Wichtige Entscheidungen einstimmig gefasst	ungenügend, s.o.
Finanzierung der Verbundgesellschaft über Regiemittel	Teil II S. 75 unten: anteilig	Anteil relativ und absolut müsste genauer beschrieben werden
Finanzierung des allg. ÖPNV (Bus) über Bruttoverträge	-	muss ergänzt werden, S. Zif. 6: Vertrags- und Finanzierungskonzept
Einnahmearbeitungsvertrag	Teil II S. 77 4. Abs. Einnahmearbeitung nach realer Ertragskraft (d.h. nach Wegstrecke)	Ausführungen sollten konkretisiert werden
Finanzierung des SPNV durch Freistaat	Teil II S. 77 3. Abs. größtenteils Übernahme Mindereinnahmen SPNV	Stadt und LK Landshut schließen sich dem Schreiben vom 6.8.21 (Nord-Süd-Erklärung) an, die Einnahmearbeitung zu 100 % seitens des FS Bayern zu übernehmen; allerdings nicht im

		Wege der Förderung, sondern der Direktzuschreibung
2.2. Möglicher Status neuer Landkreise im MVV		
Aufgabenträgerverbund	Teil II S. 72	informativ
Gesellschafterstellung	Teil II S. 74/75 1 (Gesamt-)Stimme	ungenügend, z.B. Ermittlung des Kaufpreises für den Gesellschafteranteil (Auszug aus dem Protokoll der Gesellschafterversammlung), Mitwirkungsmöglichkeiten der AT besser erklären (vgl. Z.3.3)
Finanzierung	Teil II S. 75 unten: anteilig	s.o., siehe Zeile 53
Gemeinsames Vertragswerk	-	Überblick wäre wünschenswert
Rolle der Nahverkehrspläne	Teil II S. 77 oben: viele positive Ziele erreichbar	Zusammenhang zur Bewertung des möglichen Status nicht klar, Möglicherweise Einschränkungen durch MVV-Vorgaben
2.3. Status der VU im allg. ÖPNV	-	s. Zif. 6
2.4. Darstellung der Kostenblöcke einer MVV-Integration		muss ergänzt werden; Stellungnahme der Gesellschafter erforderlich
Fahrgeld-Mindereinnahmen	Teil II S. 77 4. Abs. Einnahmenaufteilung nach realer Ertragskraft (d.h. nach Wegstrecke); in Phase II, aber nicht die Mindereinnahmen der zusätzlich gewonnenen Fahrgäste	Leider werden nur die Tarifauffälle durch die bestehenden Fahrgäste ermittelt, die eigentlich noch interessantere Zahl der hinzugewonnenen Fahrgäste bleibt offen
(Einmalige) Infrastrukturkosten im ÖPNV und SPNV	keine qualifizierte Aussage	Müssen Infrastrukturmaßnahmen eingeführt werden und welche Kosten entstehen dadurch?

Mögliche Einsparungen Schülerverkehr und Mehreinnahmen	-	fehlt, nachreichen
Overheadkosten der MVV GmbH	-	fehlt, nachreichen
Förderungen durch den Freistaat Bayern	Teil II S. 77 3. Abs. größtenteils Übernahme Mindereinnahmen SPNV	s. Zeile 59
2.5. Mögliche Übergangsregelungen		s. Zif. 6
Überleitung von Vertragsverhältnissen	-	
Behandlung bisher eigenwirtschaftlicher Verkehre	-	
3. Vorteile, Chancen und Risiken - Wirkungen einer Verbunderweiterung	Prüfung (inhaltliche Fakten)	Wertung der Inhalte (unvollständig, Wirkung nicht aufgezeigt s.o.)
3.1. Verkehrliche Wirkungen / Sinnhaftigkeit / Verkehrsverlagerung / Verkehrliche Effekte	nur Verflechtungen untersucht, Teil II S. 81 4.4., 2.Abs. Bei attraktiven Freizeitzielen weniger Parksuchverkehr u. Parkflächen	irrelevant, ungenügend, es fehlt die Untersuchung des verkehrlichen Effektes, Verkehrsverlagerung durch attraktiveren Tarif, wie entwickelt sich die Parkraumsituation in Stadt und Landkreis?
3.2. Wirtschaftliche Wirkungen / Sinnhaftigkeit	Teil II S. 77 3. Abs. durch Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste höheres Defizit, S. 82 4.5 oben Attraktivierung des Immobilien- und Unternehmensstandorts	Teil II, Kapitel 4.5, S. 82 Frage MVV-Beitritt: Auswirkungen auf Wohnungsmarkt in Region Landshut fehlt, Zahlen zur Entwicklung des Immobilienmarktes ergänzen, was sind die Bewertungsparameter? Entwicklungen der Zahlen/Statistiken zu Pro-Kopf-Einkommen, Arbeitslosenzahlen etc.
3.3. Wirkungen auf die Fahrgäste / Fahrgastzahlen	Teil II S. 77 6. Abs. günstigerer Tarif, einheitl. Umfangreiches Ticketangebot, übergreifenden und	Fahrgastzuwachs wird nicht dargestellt & negiert

	abgestimmten Fahrplan, gleiche Qualitätsstandards	
3.4. Wirkungen auf die Aufgabenträger	Teil II S. 79 Tab. 26: Vorteile	umfangreich, Vorteile sind widersprüchlich zu anderen Aussagen (vgl. Schreiben 22.7.20, Punkt 5, Schreiben vom 29.7.21, S.2, Abs.3), Kosten werden nicht ermittelt!
3.5. Wirkungen auf die Verkehrsunternehmen	Teil II S. 78 Mitte: durch Echtzeitdaten Planbarkeit der operativen Organisation der Anschlusssicherheit, S. 80 verbesserte Abstimmung an Schienenanbindung, Übergangsregelungen bei Ausschreibungen, MVV-Verkaufgeräte im Bus, durch angebotsorientierte Verkehrsplanung des AT sind Leistungserweiterungen wahrscheinlich, planbare Einnahmen durch Bruttoverträge, Tarifeinnahmen tragen keinen eigenwirtschaftlichen Verkehr mehr	Statt eigenwirtschaftlichen Verkehre künftig ausgeschriebene Bruttoverträge, Folge: höhere Chancen und höhere Risiken
4. Informationen und Beteiligung der Akteure		

Gespräche mit ATs - Freistaat	Lenkungskreissitzungen, Schriftverkehr	Schreiben unvollständig beantwortet
Gespräche mit Betreibern (DB Regio, Kommunalunternehmen etc.)	?	Dokumentation fehlt
Präsentation und Diskussion in den Entscheidungsgremien	5.11.20 Verbandsversammlung, Hr. Ismail 1.7.21 Stadt, 20.09. u. 18.10.2021?	erfolgt
5. Forderungen Landkreis & Stadt Landshut (10-Punkte aus dem Schrieben vom 21.12.2020)		
1. Zwischenlösungen oder Varianten (zeitlich und räumlich) Überlappungen zw. LAVV & MVV-Gebiet (räumlich, zeitlich)	MVV 19.1.21: Keine Überlappung	fehlt, Forderungen bleiben aufrechterhalten
Varianten eines kooperativen Beitritts mit Fortbestehen des LAVV (Überlappung)		
Teilintegration des Landkreises; zeitliche Abfolge - Stufenplan		
2. Qualitativ / Quantitativ abgesenkter Standard (MVV-light in der Fläche) Quantität: Wer bestimmt das Verkehrsangebot; Was ist das Niveau im MVV und zwar im Stadt- und Regionalbus; Welchen Einfluss haben die im NVP festgelegten Standards? Wie werden die Standards definiert; Gibt es unterschiedliche Niveaus, Ist eine Abweichung möglich? Qualität: Beförderungsbedingungen, künftige Tarife; Qualität der ausgeschriebenen Leistung z.B. Ausstattung der Busse usw.	MVV 19.1.21: Angebot legt Aufgabenträger fest MVV 19.1.21: Standards vom MVV festgelegt, in Phase 2 Keine Niveauabweichung (Soll-Bestimmung)	Gutachter setzt voraus, dass der bisher im MVV übliche (sehr teure) Qualitätsstandard auch im gesamten Erweiterungsgebiet zur Anwendung kommt. Andererseits wird auch der Entscheidungsspielraum der AT betont. Dieser Widerspruch muss aufgelöst werden. Mehrkosten des MVV-Standards sollten beziffert werden.
3. Tarifharmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste für induzierte Verkehre Hochrechnung der Verkehrsverlagerungen durch die Tarifintegration im Falle des MVV-Beitritts in den Varianten vgl. Nr. 1 Punkt 5	MVV 19.1.21: Keine induzierten Verkehre möglich	Begründung fehlt, warum es keine induzierten Verkehre geben wird. AT geht davon aus, dass alleine durch die Einführung eines attraktiveren Tarife, eine Verkehrsverlagerung erfolgen wird
Welche Tarifharmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste sind in den einzelnen Varianten, für die bestehenden, für die induzierten Verkehre zu erwarten?		

4. Kosten eines zusätzlichen Verkehrsangebotes & der Investitionen: Phase II	MVV 19.1.21: Phase 2	Abschätzung schon jetzt wünschenswert
Festlegung des zusätzlichen Verkehrsangebots Festlegung qualitativer und quantitativer Maßnahmen und Infrastrukturausbau (z.B. Parkhaus am Hbf., größerer ZOB) Analyse der einmaligen und laufenden Kosten, Phase II		
Kostenvorschlag seitens der ATs (ungefähre Vorstellung)		
5. Förderumfang des Freistaates (z.B. Defizite, Investitionen): Phase II In welchem Umfang wird sich der FS Bayern an den laufenden und einmaligen Kosten beteiligen z. B. für die Tarifauffälle, verbundbedingte Investitionen usw. (Mindestfördersatz und Höchstfördersatz)?	MVV 19.1.21: Tarifharmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste im SPNV in ersten 5 J. zu 2/3, danach zu 100% gefördert, regelm. 80% der Dauerlasten entfallen auf SPNV, Förderung nur soweit Tarifergiebigkeit nicht unter 90% gegenüber dem Nahverkehrspreis der Bahn fällt.	Verbindliche Zusage erforderlich, die Vorgaben in der Nord-Süderklärung vom 6.8.21 erfüllen
	Phase 2	
6. Vertrags- und Finanzierungskonzept (Umgang mit eigenwirtschaftlichen Verkehren)		Konzept sollte schon jetzt erarbeitet werden
Gibt es ein Vertrags- und Finanzierungskonzept dazu? Soll eine allgemeine Vorschrift (Ausgleichsmechanismus gelten oder welche Art der Ausschreibung kommt zur Anwendung?	Nein, nicht detailliert. Aber Mindereinnahmenausgleich u. Ausschreibung: Teil II S. 80 2. Abs., Bruttoverträge mit Betriebskostenzuschuss: S. 81 oben	
	MVV 19.1.21: Nein; Vergaben nach EU-Recht	

7. Datenüberlassung MVV an ATs		Forderung bleibt aufrecht erhalten
Erlösdaten, Fahrgastzählungen (LK, Stadt und benachbarte LK), in einem standardmäßigen Format usw.	MVV 19.1.21: keine Daten herausgeben, die einer Vertraulichkeiterklärung unterliegen	
8. MVV-Außenstelle in Landshut Der MVV soll in Landshut eine Außenstelle errichten (Ansprechpartner vor Ort)	MVV 19.1.21: Nicht darauf eingegangen	Forderung bleibt aufrecht erhalten
9. verbindliches und unbefristetes Übernahmeangebot der LAVV-Beschäftigten für gleichwertige Tätigkeit in LA	MVV 19.1.21: Nicht darauf eingegangen	Forderung bleibt aufrecht erhalten
10. Beitrittsmodalitäten: Gesellschafter der MVV GmbH von Stadt & Landkreis (Mitwirkungsrechte, Gestaltungsmöglichkeiten) Beitritt als Gesellschafter der MVV GmbH sowie Umfang der Beteiligung?; Wie hoch ist der GmbH-Anteil sowie der GmbH-Beitrag in € ?	MVV 19.1.21: Nicht darauf eingegangen, auf Phase 2 verwiesen, aber in Abschlussbericht sind grobe Hinweise enthalten	Forderung bleibt aufrecht erhalten, Vergleiche Zeile 63 & 74
Gesamtergebnis: Darstellung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses in den einzelnen Varianten;		Der Bericht entspricht den Anforderungen nur teilweise