

Möglicher Beitritt zum MVV

Gremium:	Hauptausschuss Plenum	Öffentlichkeitsstatus:	öffentlich
Tagesordnungspunkt:	HA: 6 PL: 4	Zuständigkeit:	Tiefbauamt
Sitzungsdatum:	HA: 17.02.2025 PL: 21.02.2025	Stadt Landshut, den	12.02.2025
Sitzungsnummer:	HA: 54 PL: 62	Ersteller:	Ass, Franziska

Vormerkung:

Die Stadt Landshut und der Landkreis Landshut haben sich an der Verbunderweiterungsstudie des Münchener Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) um die Landkreise Bad Tölz-Wolfratshausen, Garmisch-Partenkirchen, Landsberg am Lech, Landshut, Miesbach, Mühldorf, Rosenheim, Weilheim-Schongau und die kreisfreien Städte Landshut und Rosenheim beteiligt. Darin wurden die Verkehrsbeziehungen, die Möglichkeiten zur tariflichen Integration in den MVV sowie die damit verbundenen Rahmenbedingungen, Grundlagen und Kosten untersucht. Ziel sollte die Vereinheitlichung von Tarif-, Preis- und Beförderungsbedingungen in der gesamten Verbundregion sein und daraus resultierend eine Steigerung der Attraktivität und Benutzerfreundlichkeit des ÖPNV bzw. einen spürbaren Mehrwert für die Benutzer zu schaffen. Mit dem MVV-Beitritt ist nicht nur eine SPNV-Integration in den Gemeinschaftstarif verbunden, sondern auch eine einheitliche digitale Tarifauskunft und ein Zahlungssystem, welches den Fahrgästen ermöglicht, mit nur einem Ticket das MVV-Gebiet zu durchfahren und auch den Stadttarif günstiger zu nutzen. Die Landkreise Miesbach, Rosenheim und Bad Tölz sind seit 2024 Verbundmitglieder. Die Landkreise Weilheim-Schongau und Landsberg sind seit 2025 Teile des MVV-Gebietes.

1. Untersuchungs- und Entscheidungsprozess

Im Fall der Stadt Landshut beruht die bisherige Teilnahme an der Verbunderweiterungsstudie auf dem Beschluss des Plenums vom 18.10.2019. Die Studie ist in drei aufeinander aufbauende Phasen gegliedert.

- In Phase 1 wurden Strukturdaten (z.B. Verkehrsströme, Tarife, ÖPNV- und SPNV-Angebote) und Grundlagen (organisatorisch und rechtlich) analysiert sowie die verkehrliche Sinnhaftigkeit der MVV-Integration geprüft.
- In Phase 2 erfolgte die Prüfung der wirtschaftlichen Wirkungen einer Verbundintegration generell, dabei insbesondere die Ausgestaltung der Zoneneinteilung bzw. Tarifabstufung, die Darstellung der durch den Verbundbeitritt entstehenden Tarifänderungen und daraus resultierend die Berechnung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste bzw. Mindereinnahmen. Die vertragsrechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen bzw. Veränderungen einer MVV-Verbundintegration wurden ebenfalls aufgezeigt. In dieser Phase erfolgte auch der umfassende Einbezug aller relevanten Stakeholder des ÖPNV in Stadt und Landkreis.
- Im Falle einer positiven Entscheidung über den MVV-Beitritt werden in Phase 3 die Vorbereitungen für die Verbundintegration mit Umsetzungszeitpunkt 01.01.2026 getroffen. Es finden Abstimmungsgespräche mit den Verkehrsunternehmern statt um die Entwerfer in den Bussen zu installieren, die Bordcomputer zu programmieren, die Bushaltestellen anzupassen, die Fahrplanauskunft in die MVV-Vertriebsstruktur zu integrieren und um den neuen Beitritt im gesamten MVV-Netz zu bewerben.

2. Sachstand

Die Ergebnisse der Phase 1 wurden im Plenum vom 25.02.2022 vorgestellt (Anlage 1). Die wesentlichen Ergebnisse sind in einem Steckbrief der wichtigsten Kennzahlen für Stadt und Landkreis Landshut kurz zusammengefasst (Anlage 2). Das Gutachten bestätigt, dass ein MVV-Beitritt von Stadt und Landkreis Landshut aus verkehrlicher Sicht sinnvoll ist. Maßgeblich für diese Beurteilung sind vor allem

- die starke Verflechtung mit dem MVV-Raum
- die Pendlerbeziehungen im MVV-Raum (insgesamt 6.000 Pendler mehr als mit dem übrigen Niederbayern) und
- die voraussichtlich weiter zunehmenden Einwohner- bzw. Beschäftigtenzahlen, insbesondere im Landkreis Landshut, aber auch in der Stadt Landshut (mit ca. 3.000 SVB-Pendlern).
- die deutlichen tariflichen Vorteile für Fahrgäste, die den ÖPNV nicht regelmäßig nutzen.

Daraufhin wurde am 25.02.2022 im Stadtratsplenum der Eintritt in die **Phase 2** beschlossen. Auf der Grundlage vorhandener Vertriebsdaten sowie im Zuge der Linienleistungs- und Erlösrechnung durchgeführter, insbesondere die Umsteigebeziehungen betreffenden Fahrgasterhebungen wurden durch Gegenüberstellung der Tarifgerüste MVV zu LAVV die Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste ermittelt. Mit der Bereitstellung vorhandener Vertriebsdaten der Verkehrsbetriebe Landshut sowie durch Ausschöpfung aller möglichen Synergien bei der Fahrgastbefragung (Befragung gemeinsam für LLE und MVV) konnte für den städtischen ÖPNV effizient und kostengünstig eine valide Datenbasis für eine belastbare Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverlustberechnung erzeugt werden. Die Ergebnisse der Phase 2 der MVV-Verbunderweiterungsstudie sowie die Rahmenbedingungen zum MVV Beitritt von Stadt und Landkreis, wurden im Rahmen der Sitzung des Finanz- und Wirtschaftsausschusses am 14.01.2025 durch den MVV (Dr. Rosenbusch) vorgestellt. Auch wurden in dieser Sitzung, sowie in weiteren Informationsveranstaltungen am 30.01.2025 (Gesamt-Stadtrat und -Kreisrat) sowie 03.02.2025 (Verkehrsunternehmer und LAVV-Verbandsrat) auf spezifische Fragen und Anmerkungen des Stadtrats, des Kreisrats, des LAVV-Verbandsrats sowie der Verkehrsunternehmen zum MVV-Beitritt eingegangen (Anlage 4: Informationsmaterial MVV).

3. Finanzielle Entwicklungen

Um die Mehrkosten bzw. den zusätzlichen Ausgleichsbedarf eines MVV-Beitritts darzustellen, müssen sowohl die in der Gegenüberstellung der Tarifgerüste MVV und LAVV zu erwartenden Erlösen als auch die im Zuge eines MVV-Beitritts hinzukommenden bzw. wegfallenden Kosten berücksichtigt werden.

3.1 Schülerverkehre

Bei einem MVV-Beitritt erhalten die Schülerinnen und Schüler ein 365 €-Ticket, welches auch das ganze Jahr und im gesamten MVV-Gebiet gültig ist. Für die Schülerbeförderung erhält die Stadt Landshut nach aktuellem Stand eine jährliche Förderung in Höhe von ca. 70% von der Regierung von Niederbayern. Diese wird für die Ticketausgaben als auch für benötigte Mehrverkehre (Schülerbusse) verwendet. Da das 365 €-Ticket günstiger ist als die Schülertickets im LAVV-Tarif, müsste die Differenz zu den im alten Tarif verkauften Tickets bzw. dadurch generierter Erlöse den Stadtwerken ausgeglichen werden. Die Ausgleichssumme wird jedoch durch einen Verbundbeitritt vom Ministerium zu 2/3 gefördert. Die in der Vergleichstabelle genannten Zahlen unterscheiden sich von den im Finanz- und Wirtschaftsausschuss vorgelegten Kosten, da in der weiteren Betrachtung durch das Schulverwaltungsamt eine größere Zahl an berechtigten Schüler aufgrund der neuen Realschule angenommen wurde.

Im Vergleich zum Landkreis sind die Kosten hierbei höher, da der Landkreis in der Schülerbeförderung bereits jetzt ein Deutschlandticket an die Schülerinnen und Schüler ausstellt. In der Stadt Landshut werden nach aktuellem Stand eine geringe Anzahl an Deutschlandtickets ausgestellt, da die Mehrheit der Schüler Schulen innerhalb der Zone 100 besucht.

Schülerinnen und Schüler erhalten im MVV eine Chipkarte, auf welche das digitale Ticket ausgestellt wird und nicht wie bisher gehandhabt, eine im Schulverwaltungsamt ausgedruckte Papierkarte (Anlage 3 Stellungnahme Schulverwaltungsamt).

3.2 Initialkosten

Für die Umstellung auf den MVV müssen Entwerter beschafft werden sowie die Bordcomputer in den Bussen programmiert werden. Hierfür gibt es eine Förderung von 50%. Zusätzlich müssen die Fahrplanaushänge mit dem MVV-Logo versehen werden und die Bushaltestelle aufgrund der sich anpassenden Liniennummern verändert werden. Dafür gibt es die Option, Aufkleber an den Bushaltestellen anzubringen oder die Metall-Einschübe neu bedrucken zu lassen. Hierfür wird Personal benötigt. Eine Förderung gibt es nach aktuellem Kenntnisstand nur für die Minimalausstattung der Aufkleber, nicht jedoch für die Einschübe.

Hinzu kommen Initialkosten auf der Schiene, wie die Entwerter und Fahrplanauskünfte. Diese Umstellung wird mit 90% gefördert.

Für die Wartung von Entwertern veranschlagen die Stadtwerke eine Summe von maximal 30.000 € jährlich. Gegengerechnet werden müssen entfallenen Wartungskosten der bestehenden Strukturen.

3.3 Durchtarifierung- und Harmonisierungsverluste

Durch den für die Fahrgäste günstigeren Tarif im Bus- und Bahnverkehr müssen die Defizite bei den Verkehrsunternehmen auf Basis des vorherigen Tarifs mit entsprechender Indizierung ausgeglichen werden. Der Unterschied der Tickets wurde mit aktuellen Fahrgastzahlen berechnet. Hieraus können sich aufgrund anderer Ticketwahl oder sich ändernder Fahrgastzahlen Schwankung ergeben. Im SPNV werden die Defizite mit 90% gefördert. Sobald die Bruttoverträge der Eisenbahnunternehmen Alex2031 ausgelaufen sind hier keine Kosten mehr zu übernehmen. Bei einem Bruttovertrag handelt es sich um einen Verkehrsvertrag, bei dem das Erlörisiko nicht beim Verkehrsunternehmen, sondern beim Aufgabenträger liegt. D. h., das Verkehrsunternehmen erhält die vereinbarte Zahlung unabhängig davon, wie viele Fahrgäste mitfahren.

3.4 Weitere Kosten

Weitere Kosten sind die jährlichen Regiekosten (Verbundumlage) für den MVV. Sowohl die ähnlich hohe Verbandsumlage für den LAVV als auch die Kosten für den Ausgleich entgangener Erlöse durch das Christkindticket würden mit einem Beitritt zum MVV dagegen wegfallen.

Im Tarifmodell des MVVs existiert kein Sozialtarif für Einzelfahrten. Jedoch gibt es die Möglichkeit für Inhaber eines Sozialpasses der Stadt Landshut, ein Monatsticket S vergünstigt zu erwerben. Zudem kann die Stadt auch Einzelfahrten oder Streifenkarten kaufen und diese an berechnigte Bürger verteilen. Nach aktuellem Preisstand (02/2025) kostet eine Einzelfahrt Erwachsene im Sozialtarif im LAVV 1,70 €. Eine Einzelfahrt im MVV-Tarif kostet künftig 2,00 €. Als Inhaber einer Streifenkarte kostet eine Fahrt dann umgerechnet 1,78 €.-Um im Nachgang des Beitritts die tatsächlichen Effekte der Verbunderweiterung (Anzahl der Fahrgäste, Linienauslastung, Ticketnutzung etc.) zu messen bzw. um die tatsächlich eingetretenen Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste festzustellen muss eine Initialerhebung durchgeführt werden. Ein Zeitpunkt und die Vorgehensweise ist allerdings noch nicht abschließend geklärt, da die Kosten einer detaillierten Erhebung in keinem Verhältnis zu den Ausgleichskosten stehen

3.5 Vergleich der Kosten für Aufgabenträger Stadt ohne bzw. mit MVV-Beitritt

Die Kostenzusammenstellung für den in der nachfolgenden Tabelle dargestellten Vergleich mit und ohne MVV-Beitritt basiert auf den Angaben des MVV und der beteiligten Fachstellen (u.a. Schulverwaltungsamt, Verkehrsbetrieb Stadtwerke). Kostensteigerungen werden nicht berücksichtigt da solche Effekte sich in der Gegenüberstellung neutralisieren würden. Es werden die Zeiträume 2025 (Initialkosten für Beitritt) 2026-2030 und ab 2031 (100% Förderung der Harmonisierungsverluste SPNV) betrachtet.

Für das laufende Jahr 2025 würden bei einem Beitritt zum MVV v.a. Initialkosten sowie Kosten für die Umgestaltung der Bushaltestellen und für Marketing, die die Stadt einmalig zu tragen hat. Gleichzeitig würden sich die Kosten für den LAVV bereits 2025 reduzieren (siehe Tabelle unten), sodass in 2025 die Stadt bei einem MVV-Beitritt zusätzliche Kosten von rund 185.000 € zu tragen hätte. Für den Zeitraum 2026 bis 2030 ergeben sich bei einem MVV-Beitritt jährliche zusätzliche Kosten für die Stadt von rund 385.000 €. Ab 2031 sinkt der jährliche städtische Kostenbeitrag gegenüber der Bestandssituation auf rund 315.000 €.

ohne MVV-Beitritt	2025	2026 - 2030	ab 2031	Anmerkung
Schülerverkehre	737.000	829.400	829.400	Ab 2026 sind 1800 Schüler berücksichtigt. Es wird von ca. 200 Schülern angenommen, dass sie auf die neue Realschule gehen und deshalb Anspruch auf ein 42-Euro LAVV-Ticket erhalten.
Förderung Schülerbeförderung RegNB	-515.900	-580.580	-580.580	Nach Aussage 29.01.2025 vom SVA. Die Fördersumme der letzten neun Jahre betrug durchschnittlich 70%. Sie ist aber nicht eindeutig kalkulierbar.
LAVV Regiekosten	607.000	607.000	607.000	
Christkindlticket	35.000	35.000	35.000	
Sozialtarif	80.000	80.000	80.000	
Summe Kosten ohne MVV-Beitritt	943.100	970.820	970.820	
MVV-Beitritt ab dem 1.1.2026				
Schülerverkehr Tickets für Schüler Stadt Landshut 365€-Ticket	737.000	657.000	657.000	Berechnung erfolgt auf Grundlagen der Schülerförderung. Bei den Schülerzahlen wurde für 2025 eine Anzahl von 1600 Schülern angenommen, die Steigerung auf 1800 Schüler wegen der neuen Realschule wurde für 2026 berücksichtigt.
Förderung Schülerbeförderung RegNB	-515.900	-459.900	-459.900	Nach Aussage 29.01.2025 vom SVA. Die Fördersumme der letzten neun Jahre betrug durchschnittlich 70%. Sie ist aber nicht eindeutig kalkulierbar.
Ausgleich Schülerverkehre an SWL		172.400	172.400	Die Differenz, die zum jetzigen Tarif an die Stadtwerke gezahlt werden muss.
Ausgleich Schülerverkehre an SWL Förderung Ministerium (2/3)		-114.933	-114.933	Ausgleich an SWL für den Tarifwechsel bei den Schülertickets. Diese werden zu 2/3 vom Freistaat übernommen. Basis für den Ausgleich ist die AV365€-Ticket des MVVs. Die Berechnung entsteht aus einer Kostenschätzung. Das Delta des aktuellen Tarifs und dem künftigen Tarif muss an die Stadtwerke ausgeglichen werden.
Initialkosten Bus	250.000			Entwerter, Programmierung Boardcomputer, Fahrplanaushänge
Initialkosten Bus Förderung 50%	-125.000			Die Initialkosten im Busverkehr werden zu 50% vom Freistaat übernommen.
Initialkosten Schiene	400.000			Entwerter, Fahrplanumstellung
Initialkosten Schiene Förderung 90%	-360.000			Die Initialkosten auf der Schiene werden zu 90% vom Freistaat übernommen.
Personal-/ Marketingkosten	90.000			
Umgestaltung Bushaltestellen	120.000			Konservativ gerechnet mit einem Kostenvoranschlag der SWL (120.000 ohne Förderung. Hierzu wird es voraussichtlich auch keine Förderung geben). Dieser Kostenvoranschlag bezieht sich auf die Umrüstung der Stelen mit Einschüben, nicht auf Aufkleber.
Wartungsarbeiten		30.000	30.000	An die Stadtwerke zu zahlen um Entwerter zu reparieren.
Harmonisierungsverluste Bus	0	380.000	380.000	Zahlenberechnung kommen vom MVV der Tarifverbunderweiterungsstudie in Phase 2.
Harmonisierungsverluste SPNV	0	717.000	0	Diese Zusatzkosten fallen mit Auslauf der Bruttoverträge auf der Schiene in spätestens 2031 weg.
Harmonisierungsverluste SPNV Förderung 90%		-645.300		Förderung liegt hier bei 90%.
Regiekosten MVV		620.000	620.000	Sind jährlich zu bezahlen
LAVV in 2024/25	414.750			Die Verbandsumlage 2025 würde sich nach Entscheidung für den MVV-Beitritt im Vgl. zu den Vorjahren verringern, da gewisse Kosten (App, Personalrekrutierung (, etc.) wegfallen.
Christkindlticket	35.000			Angebot des LAVVs. Der Ausgleich wird von Stadt Landshut an die SWL bezahlt.
Sozialtarif	80.000			Der Sozialtarif wird im MVV-Tarif nicht angeboten. Alternativ können mit MVV-Beitritt das Monatsticket S und die günstige Streifenkarte angeboten werden.
Summe Kosten mit MVV-Beitritt	1.125.850	1.356.267	1.284.567	
Summe Kosten ohne MVV-Beitritt (s.o.)	943.100	970.820	970.820	
Differenz ohne/mit MVV-Beitritt	182.750	385.447	313.747	

Tabelle Vergleich der Kosten für Aufgabenträger Stadt ohne/mit MVV-Beitritt (ohne Kostensteigerungen)

4. Weitere Auswirkungen eines MVV-Verbundeintritts

Das grundlegende digitale Angebot des MVVs bietet zahlreiche Möglichkeiten („CheckIn/CheckOut“-System, Ticketkauf in Stadtbus Landshut für das gesamte MVV-Netz, die Abo-Angebote des MVV), welche im LAVV grundsätzlich auch möglich wären, jedoch die Stadt und den Landkreis deutlich mehr kosten würden. Durch die einheitliche Benutzeroberfläche werden unter anderem effizientere und fahrgastfreundlichere Tarif- und Vertriebsstrukturen geschaffen. Als Teil des großräumigen MVV entstehen auch in finanzieller Hinsicht Synergieeffekte.

Zudem gibt es einen regelmäßigen Austausch mit den Verbundpartnern untereinander, in dem auf aktuelle Entwicklungen eingegangen wird. Wie in den Informationsveranstaltungen dargestellt bietet der MVV ein breites Portfolio an Leistungen an, die zusätzlich beauftragt werden können (siehe erneut Anlage 4: Informationsmaterial MVV). Hierzu zählt unter anderem eine mögliche Einbindung in eine On Demand-Plattform.

Der Beitritt in den MVV würde gleichzeitig eine Auflösung des LAVVs zur Folge haben. Den Mitarbeitern des LAVVs werden interne Stellenangebote von MVV, Stadt, Landkreis und Stadtwerken unterbreitet.

Die Kosten des Verbundbeitritts, die Initialkosten und die Durchtarifizierungsverluste auf der Schiene werden gefördert, weil die Stadt Landshut Teil der Verbunderweiterungsstudie ist. Sollte sich die Stadt Landshut gegen den Verbundbeitritt ab dem 01.01.2026 entscheiden und zu einem späteren Zeitpunkt beitreten wollen, entfallen die gesamten Förderungen der oben genannten Kosten. Die Förderung entfällt auch, sollten Stadt und Landkreis Landshut nicht gemeinsam beitreten.

Zusammenfassung:

Auch wenn der MVV Beitritt zunächst zu Mehrkosten führt, sowohl in den Umstellungskosten, als auch im laufenden Betrieb, ist der Vorteil zum einen für die Landshuter Bürgerinnen und Bürger durch geringere Fahrpreise sowohl im innerstädtischen Verkehr, als auch bei den regionalen Verkehren geben sowie in den einheitlichen Tarifstrukturen. Durch die vorhandenen digitalen Angebote des MVVs werden auch erhebliche Einsparungen erzielt, da Insellösungen für den LAVV nicht erstellt und unterhalten werden müssen.

Beschlussvorschlag:

Dem Plenum wird empfohlen zu beschließen:

1. Vom Bericht zum Abschluss der Phase 2 der MVV-Beitrittsstudie wird Kenntnis genommen.
2. In der Gesamtbetrachtung unter Abwägung sämtlicher erwartbarer Auswirkungen und in Anbetracht der zum aktuellen Zeitpunkt ultimativen Beitritts-Rahmenbedingungen wird dem MVV-Beitritt durch den ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Landshut zum 01.01.2026 zuzustimmen.

Anlagen:

Anlage 1 - Bericht Phase 1

Anlage 2 - Kurzzusammenfassung Phase 1

Anlage 3 - Stellungnahme Schulverwaltungsamt

Anlage 4 - Informationsmaterial MVV