

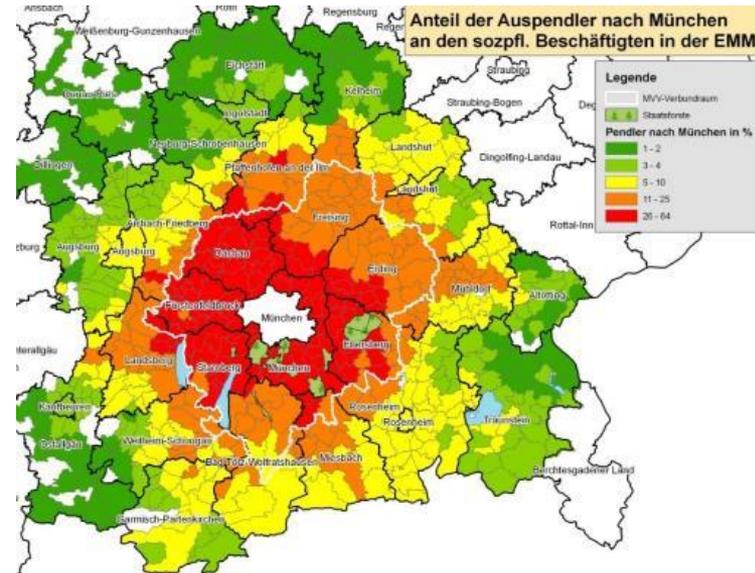
Studie zur MVV-Erweiterung

Landtag: Bündnis90/Die Grünen Webinar

Dr. Bernd Rosenbusch, Dezember 2021



Der gesamte Ballungsraum ist mobil – im Umkreis von mehr als 100 km um München wird gependelt; starker Freizeitverkehr



422.000 Pendler von/nach MVV – außerhalb MVV-Raum:

AM BESTEN WÄRE EIN PARKECK

Bahnhof Mammendorf: Parkplatz schon wieder an Kapazitätsgrenze

Landshut

Der Parkplatz ist voll. Wenn der Tag im Stau beginnt

24. Juni 2018, 22:07 Uhr

Parkchaos

Wenn der Tag im Stau beginnt

Fransisk

Auch am Schliersee und Spitzingsee

Situation eskaliert: „Wir haben Chaos hoch drei, es bricht alles zusammen“

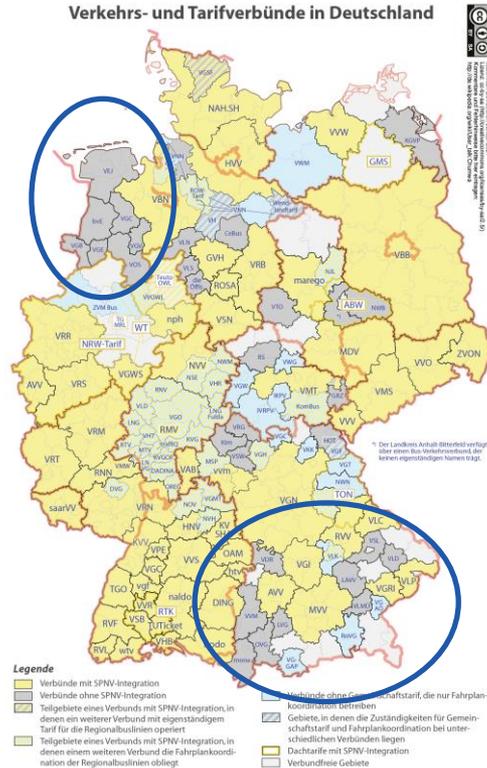
03.01.2021 - 18:00 - aktualisiert: 04.01.2021 - 06:22

Verkehrschao pur: Straßenarbeiten in

Mega-Stau auf Autobahn und Bundesstraßen

- Stau im Berufsverkehr nahezu als Regelzustand
- An allen Außenästen des MVV starke Probleme mit parkenden Pendlern – massive Überlastungen
- An Wochenenden und in Ferienzeit enormer Anstieg des Freizeitverkehrs
- Chancen auf positive Effekte eines Verbundes im Süden Bayerns bisher kaum genutzt – Bestehende Verbünde decken Verkehrsbeziehungen nicht ausreichend ab

Worüber reden wir, wenn wir von Verbunderweiterungen sprechen – so sieht es heute häufig aus.....



Der arme Herr Sailer brauchte für 20 Kilometer Luftlinie:

- 20 Euro
- 8 Fahrkarten
- Und hatte keine Ahnung, ob der Bus pünktlich ist...



Verbünde lösen großen Einstiegshürden:

- Welches Ticket gilt, wie komme ich an das Ticket
- Sind Bus und Bahn pünktlich
- Paßt der Umstieg
-
- Die Anzahl der Fahrten / das Angebot bestimmen weiter die Aufgabenträger

Vereinfachungen in Verbänden führen zum Umstieg auf den ÖPNV und bergen große Vorteile in der Organisation



Wirkung für den Fahrgast



- Ein Ticket für die ganze Reise / für alle Verkehrsmittel
- Ein Tarifsysteem - einheitlicher (auch digitaler) Vertrieb
- Ein abgestimmter Fahrplan für Bus + Bahn
- Eine einheitliche und übergreifende Fahrplanauskunft - eine professionelle Echtzeitinformation
- Kostenvorteile durch fahrgastfreundliche Tarifangebote

Wirkung für die Aufgabenträger

- Effektiver Einsatz von Steuermitteln und Kosteneinsparungen durch Synergien
- Know-how über alle Aufgabenträger hinweg zum Nutzen aller Landkreise
- Höhere Finanzkraft zur Umsetzung von Innovationen
- Mehr Gestaltungsmöglichkeiten durch größeren Einfluss auf VU

Durch die Zusammenarbeit im Verbund kann der einzelne Beitrag eines jeden Gesellschafters / Aufgabenträgers um ein Vielfaches an Mehrwert gesteigert werden

Strategische Motivationen einer Verbunderweiterung

Konkrete Vorteile für:



Zersplitterung der ÖPNV-Landschaft in Bayern wird reduziert, weniger verbund-freie Gebiete

Einheitlicher Ansprechpartner



Harmonisierung der Tarife und BB Schritt in Richtung Ländertarif

Mehr Fahrgäste im SPNV, effektiver Beitrag zu den Klimaschutzzielen



Weniger Verkehrsbelastung durch Pendler mit PKW (Immissionen, Flächenbedarf)

Durchgehende Angebote im Freizeitverkehr (in die Berge)

Synergien in der Verbundgesellschaft, damit geringere Kosten, effektiverer Mitteleinsatz und stärkere Finanzkraft durch mehr Verbundpartner

Stärkung des Wirtschaftsstandorts und der Metropolregion (EMM)



ÖPNV-Verbindungen zu den Nachbar-LKR, z.B. ED-LA, EBE-RO oder FFB-LL

Kreisübergreifende Busverbindungen

Entlastung der (bisherigen) Verbundraumgrenzen vom P+R-Verkehr



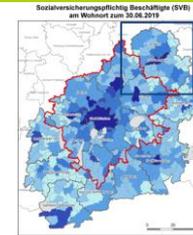
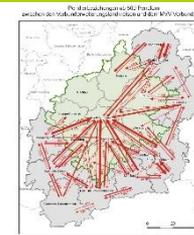
SPNV-Integration, abgestimmte Fahrpläne und durchgehende Tarife

Höhere Qualitätsstandards im ÖPNV (u.a. Info, Vertrieb) und mehr Gestaltungsmögl. als AT (Einfluss auf VU)

Weniger Verkehrsbelastung durch Freizeitverkehr

Phase 1: Struktur- und Grundlagenstudie, Prüfung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit einer MVV-Integration

- Datenerfassung und -aufbereitung:
 - Bayerisches Landesamt für Statistik
 - Bundesagentur für Arbeit
 - Mobilfunkdaten
- Analyse folgender Themenbereiche:



Strukturdaten (ortsgebundene Daten):

- **Einwohner** (Stand, Entwicklung, Prognose)
- **Beschäftigte** (Stand, Entwicklung, Ein- und Auspendler)
- **Tourismus** (Ankünfte, Bettenkapazität, Tourismusintensität)

ÖPNV- und SPNV-Angebot sowie bisherige Tarifstruktur

- **Angebot im Bus- und Schienenverkehr**
- **Ticketsortiment**
- **Verkehrsunternehmen**

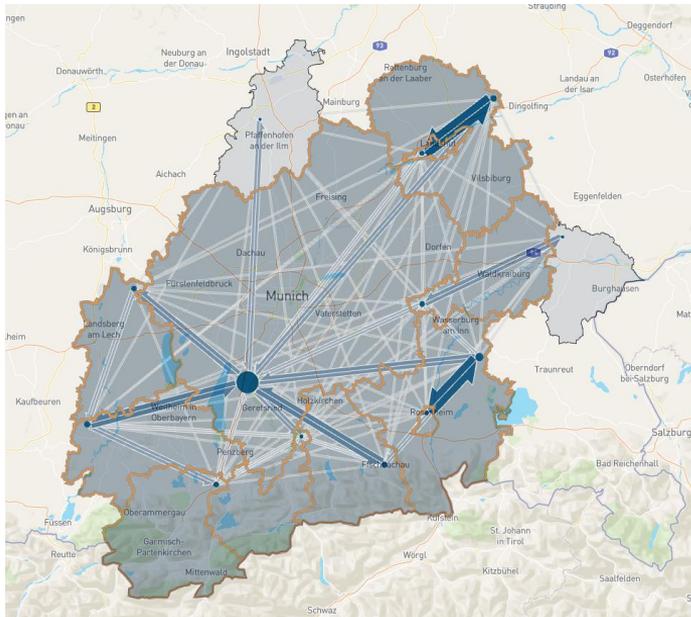
Verkehrsströme (dynamische Daten):

- **Pendler** (Pendlerbeziehungen in Nachbarlandkreise, LHM, ges. MVV-Raum, etc.)
- **Freizeitverkehr**
- **Schülerverkehr**

Organisatorische und rechtliche Ausgangsbedingungen:

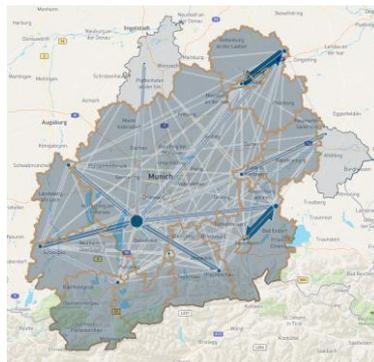
- **Struktur der MVV GmbH**
- **Best-Practice Beispiele**
- **Status möglicher neuer MVV-Landkreise/Städte**

Gesamtverkehr im Untersuchungsgebiet zeigt große verkehrliche Verflechtungen mit dem MVV-Raum sowie untereinander

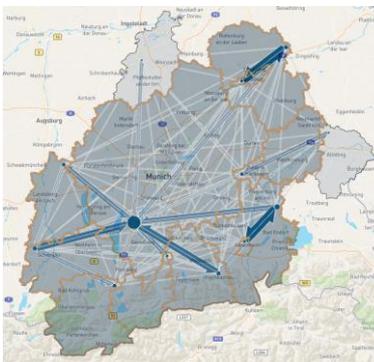


Alle Reisen im Untersuchungsgebiet, Oktober 2020

(Quelle: Teralytics)



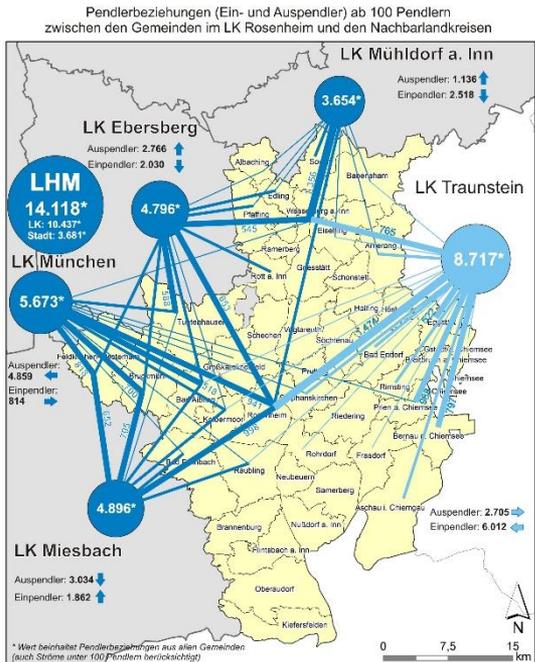
Mo-Do, Oktober 2020



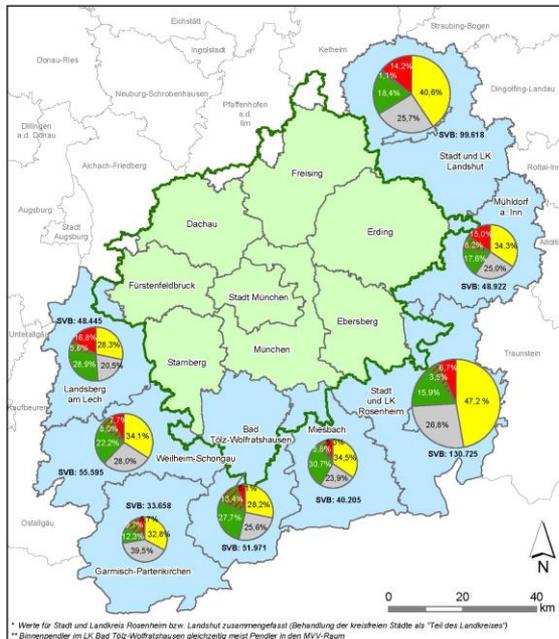
Sa+So, Oktober 2020

- Im gesamten Untersuchungsgebiet (MVV aktuell + mögliche Erweiterungslandkreise): **ca. 160 Mio. Fahrten** (davon ca. 100 Mio. innerhalb des MVV-Raums)
- Größte Verkehrsströme (ein- und ausgehend) über administrative Grenze zwischen Stadt und Landkreis LA bzw. RO (je ca. 4 Mio.)
- Lkr. WM mit meisten Reisen mit dem MVV-Raum (ein- und ausgehend): ca. 2,5 Mio. Es folgt der Lkr. MB (ca. 2,3 Mio.) sowie die Lkr. LL und RO (je ca. 1,8 Mio.)
- Unterscheidung Wochentag vs. Wochenende:
 - Tendenziell ähnliche Struktur, am WE aber insg. wesentlich weniger Fahrten (ca. 120 Mio. Reisen Mo-Do; ca. 40 Mio. Sa+So)
 - Am WE stärkere Dominanz der südlichen Landkreise (MB, TÖL Süd und im Verhältnis auch GAP)

Exemplarische Darstellung der Analysen zur verkehrlichen Sinnhaftigkeit



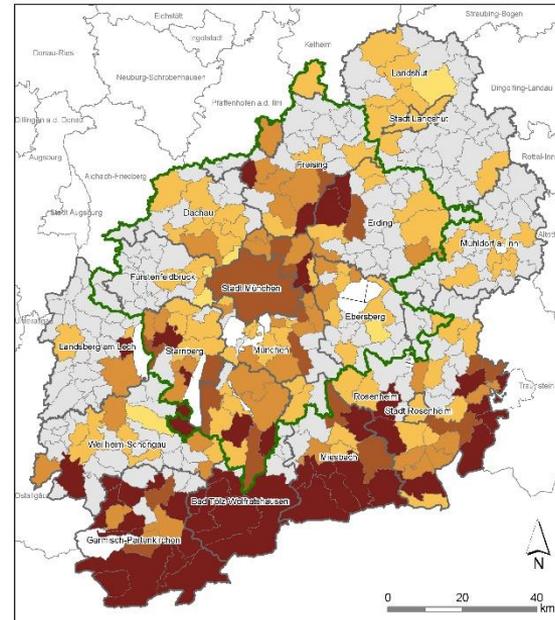
Anteile der "Nicht-Pendler", Binnenpendler und Pendler in den aktuellen MVV-Raum an den SVB am WO in den Beitrittslandkreisen zum 30.06.2019



Verteilung der Anteile der Pendlerbewegungen pro Beitrittslandkreis



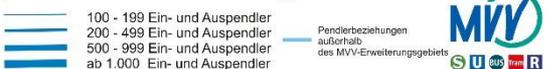
Tourismusintensität in den Kommunen im Jahr 2019



Tourismusintensität (Übernachtungen/1.000 Einwohner) im Jahr 2019 pro Kommune, Stand 31.12.2019



Pendlerströme sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SVB) pro Gemeinde in und aus Nachbarlandkreisen(n), Stand 30.06.2019



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

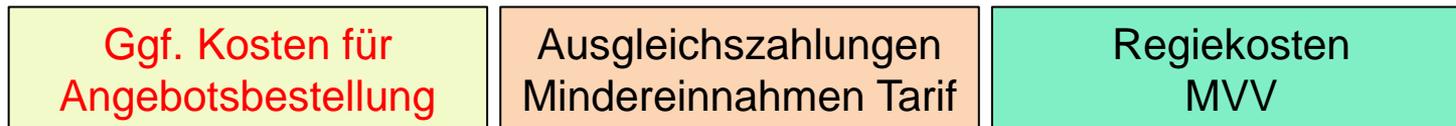
Phase 2 der Untersuchung konkretisiert u.a. wirtschaftliche Wirkungen und das künftige Tarifmodell



Phase 2: Wirtschaftliche Sinnhaftigkeit eines MVV-Beitritts, Erhebungs- und Konkretisierungsphase

- Ermittlung der **Kosten und Prüfung der wirtschaftlichen Effekte** einer Verbundintegration
 - Verkehrserhebungen zur **Berechnung der Mindereinnahmen** (wenn möglich Nutzung von Vertriebsdaten der VU zur Einsparung von Erhebungskosten)
 - Entwicklung des erweiterten **MVV-Tarifmodells**
 - Vorschlag **Einnahmeaufteilung** und DHV-Berechnung
 - Vorschlag und Konkretisierung der **Organisationsentwicklung und Regieaufgaben**
- **Ermittelte Kosten sind Basis für endgültige Entscheidung aller Beteiligten**

Kostenblöcke:

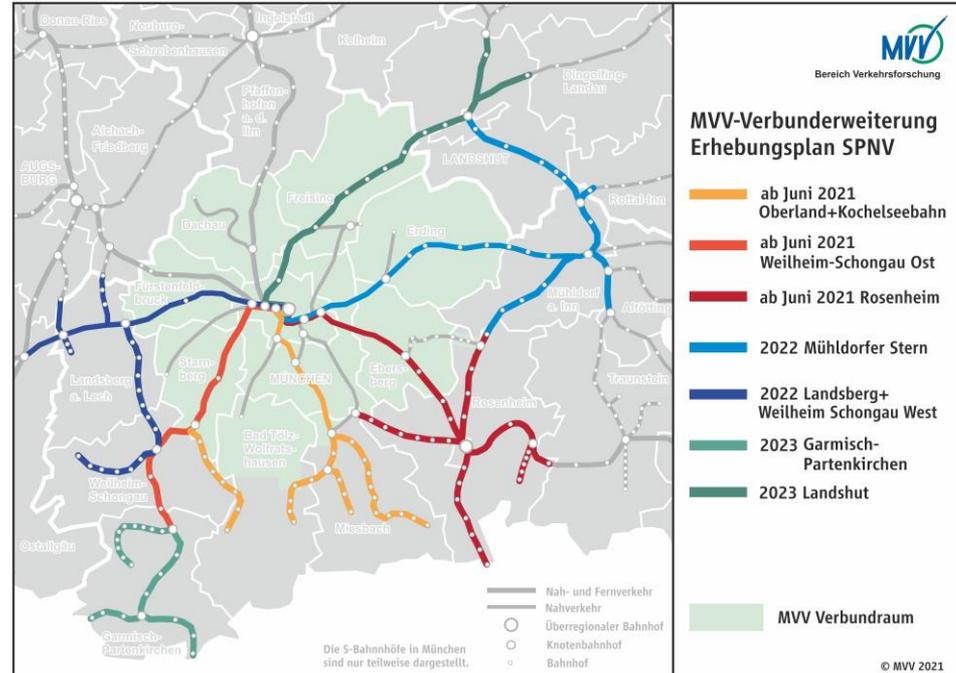


unabhängig von MVV-Beitritt

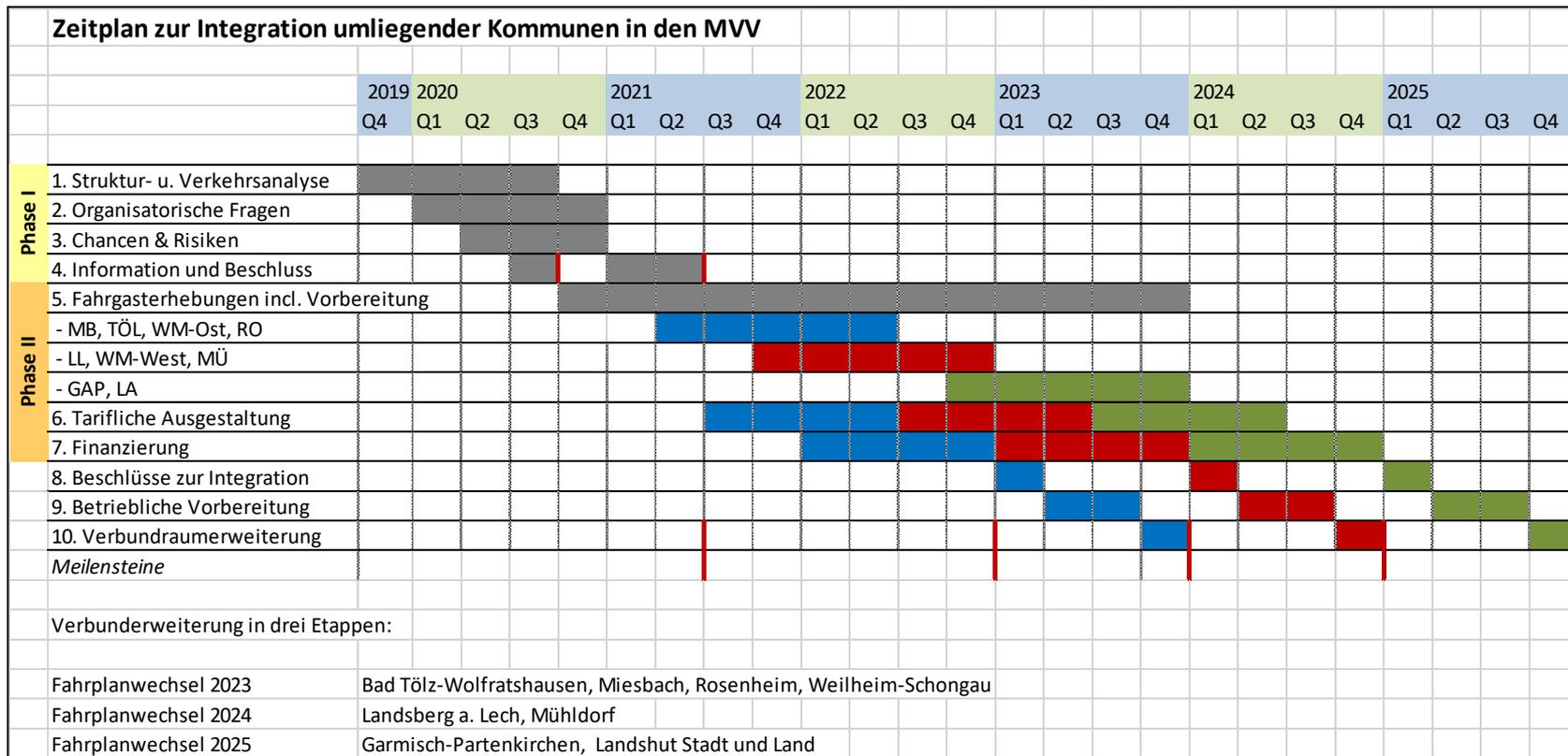
Angepasster Erhebungszeitplan für die acht Landkreise und zwei kreisfreien Städte in drei Jahresetappen

Ziel ist es, die Fahrgasterhebungen in drei Etappen durchzuführen:

- Erhebung von 06.2021 bis 06.2022
Bad Tölz-Wolfratshausen, Miesbach, Weilheim-Schongau Ost, **Rosenheim Stadt und Landkreis**
→ mögliche Verbundintegration 12.2023
- Erhebung von **12.2021 bis 12.2022** Landsberg a. Lech, Weilheim-Schongau West, Mühldorf, Landshut Stadt und Landkreis
→ mögliche Verbundintegration 12.2024
- Erhebung von 12.2022 bis 12.2023
Garmisch-Partenkirchen
→ mögliche Verbundintegration 12.2025
- Ggf. aus betrieblichen/organisatorischen Gründen weitere Änderungen erforderlich



Die Erhebungen im SPNV und im Busverkehr der jeweiligen Landkreise finden zeitgleich statt





**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit!**