



# Studie MVV-Erweiterung

**Abschlusspräsentation zur Phase 1 –  
Landkreise Landsberg am Lech, Weilheim-Schongau  
und Garmisch-Partenkirchen**

**am 23. März 2021**

## 1. Hintergrund und Rahmenbedingungen

### 2. Strukturuntersuchung und verkehrliche Grundlagen

2.1 Strukturdaten (Gebiet, Bevölkerung und Beschäftigte)

2.2 Untersuchung von relevanten Verkehrsströmen (Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr)

2.3 Verkehrsangebot und Tarif(e) im potentiellen MVV-Erweiterungsgebiet

2.4 Fazit und Bewertungsmatrix

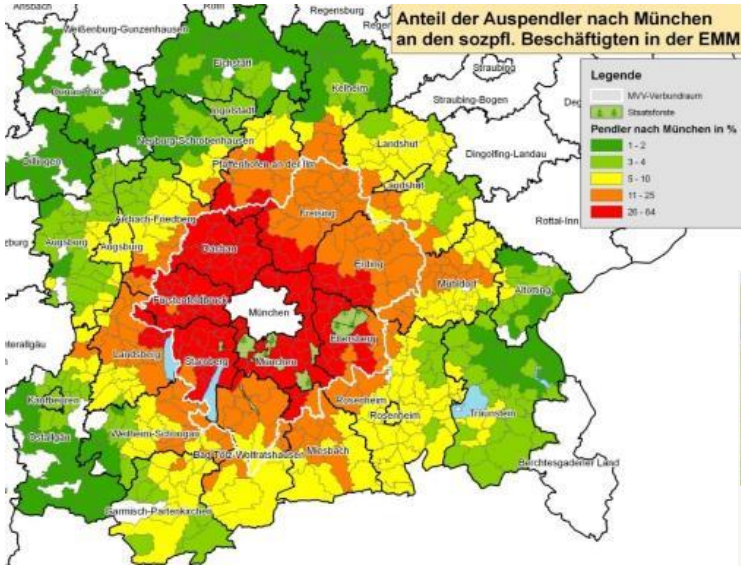
### 3. Organisatorische Fragen und Best Practice Beispiele von Verbunderweiterungen

### 4. Ausblick auf Phase 2

4.1 Erhebungsdesign Verkehrserhebungen

4.2 Ausblick (Tarifentwicklung, Mindereinnahmenberechnung, Kosten, Einnahmenaufteilung...)

# Hintergrund: Der gesamte Ballungsraum ist mobil – im Umkreis von mehr als 100 km um München wird gependelt



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

**AM BESTEN WÄRE EIN PARKDECK**

### Bahnhof Mammendorf: Parkplatz schon wieder an Kapazitätsgrenze

24. Juni 2018, 22:07 Uhr Verkehr

**Parkchaos in Geltendorf**

Landshut  
**Wenn der Tag im Stau beginnt**  
Franziska Hofmann, 21.05.2019 - 16:44 Uhr

Verkehrschau pur: Straßenarbeiten in

Die Situation rund um die idler zunehmend. jenseitig die

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 Ferienzeiten enormer Anstieg des Freizeitverkehrs
- **Chancen auf positive Effekte eines Verbundes im Süden Bayerns bisher kaum genutzt – Bestehende Verbünde decken Verkehrsbeziehungen nicht ausreichend ab**

# Hintergrund: Pendler- und Freizeitverkehre überlasten das Straßennetz



STAU UND ZUGEPARKTE STRASSEN

Ansturm der Ausflügler sorgt für Verkehrskollaps: War das erst der Anfang?

Freizeitkollaps im Oberland



AMPEL AM KESSELBERG

Sommerwetter beschert Verkehrsinfarkt am Walchensee

Autostadt Landshut

Das tat sich seit 2017 auf Landshuts Straßen

Franziska Hofmann, 19.12.2018 - 18:48 Uhr



Kein seltenes Bild auf Landshuts Straßen: Stau im Berufsverkehr Foto: Archiv Redaktion Landshut

Autos, Motorräder, Kleinbusse. Auf Landshuts Straßen wird es immer enger. Besonders wochentags zur sogenannten "Rush Hour", wenn alle von der Arbeit nach Hause wollen. Wer im Stau schon einmal die Massen mit "LA"-Kennzeichen verflucht hat, darf auch in Zukunft wohl keine Besserung erwarten - denn jedes Jahr werden es mehr.

- Alltägliche Meldungen über **Staus** und **Verkehrschaos** (2019 im Mittel 80-90 Std pro Person im Großraum München)
- Pendler-, Freizeit- und Tourismusverkehr überlasten die vorhandene Verkehrsinfrastruktur

# Hintergrund: Vereinfachungen in Verbänden führen zum Umstieg auf den ÖPNV und damit zur Entlastung der Straße

## Wirkung für den Fahrgast: Einheitliche Benutzeroberfläche für den ÖPNV



- Ein Ticket für die ganze Reise - 1 Fahrschein für alle Verkehrsmittel
  - Ein Tarifsysteem
  - Ein einheitlicher (auch digitaler) Vertrieb
  - Ein abgestimmter Fahrplan für Bus und Bahn → bessere Umstiege
  - Eine einheitliche und übergreifende Fahrplanauskunft
  - Eine starke Werbung für das System
  - Eine professionelle Echtzeitinformation mit Routing
  - Kostenvorteile durch fahrgastfreundliche Tarifangebote (Zus.-fassung von Einzeltarifen, Seniorenkarte, Semesterticket, Kombi-Tickets, ...)
- **Verbund bietet dem Fahrgast einheitliches ÖPNV-System: „Alles aus einer Hand“**

# Hintergrund: Verkehrsverbünde bergen große Vorteile in der Organisation und im Voranbringen wichtiger ÖPNV-Themen

- **Optimaler Einsatz von Steuermitteln durch Synergien**
- **Know-how** über alle Gesellschafter hinweg zum **Nutzen aller Landkreise**
- **Treiben von Innovationen**

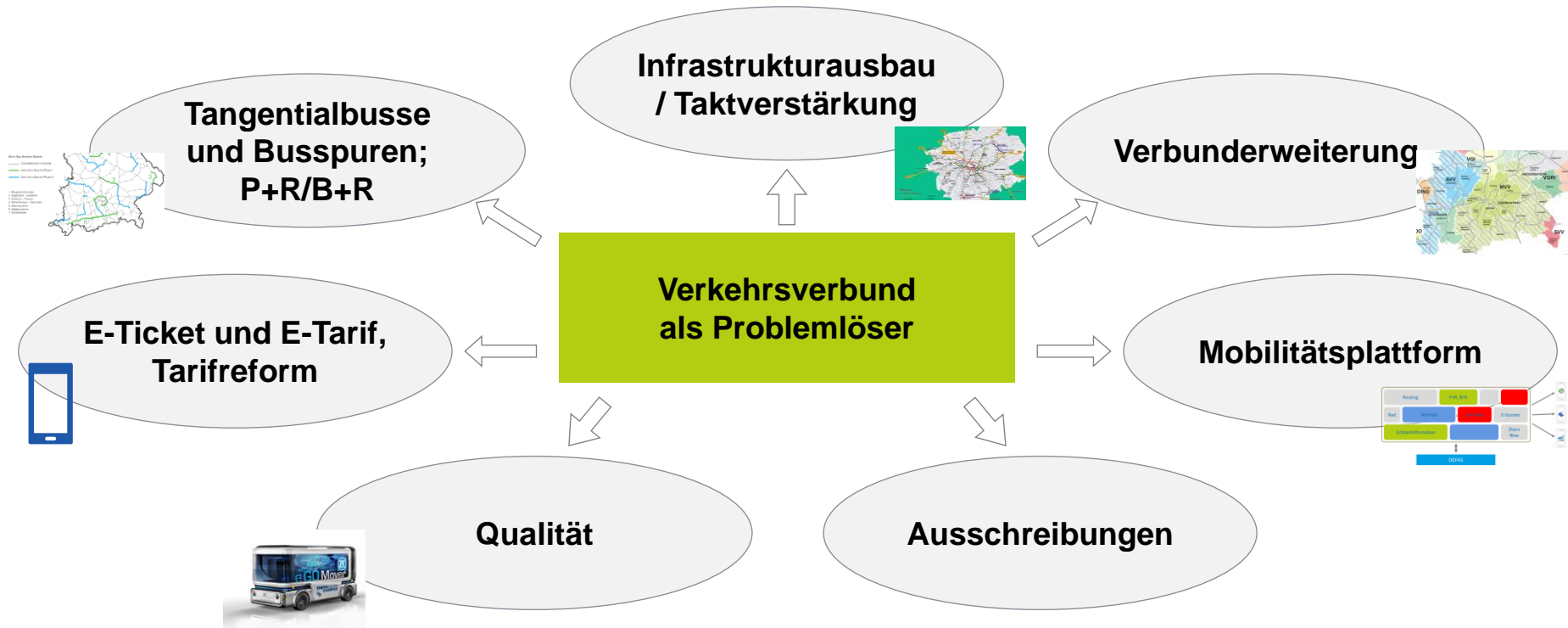
*Durch die Zusammenarbeit im Verbund kann der einzelne Beitrag eines jeden Gesellschafters um ein Vielfaches an Mehrwert gesteigert werden*

Die summierte Finanzkraft der Gruppe von Gesellschaftern ermöglicht eine Führungsrolle in den Themen:

- **Reisendeninformation mit Echtzeitrouting** (auch intermodal zwischen Rad, Roller, Bus und Bahn)
- **elektronische Tarife** und **elektronischer Vertrieb**
- **Weiterentwicklung des Tarifes** und **Umsetzung neuer Tarifmodelle**
- **Qualität** und **Angebotsöffensiven** im ÖPNV
- **Kommunikation** und **Öffentlichkeitsarbeit** pro ÖPNV
- **Zusammenarbeit** mit den **Verkehrsunternehmen**
- **Ausarbeitung von Infrastrukturmaßnahmen** sowie deren **Bewertung** und **forcierte Umsetzung**

→ **Freistaat Bayern hat die Vorteile und Chancen von Verbänden erkannt und will Verbunderweiterungen fördern (Ziel im Koalitionsvertrag)**

# Themen, die in einem Verkehrsverbund vorangetrieben werden



# Geförderte Studie soll Rahmenbedingungen, Grundlagen und Kosten einer MVV-Erweiterung auf umliegende Landkreise & kreisfr. Städte untersuchen

## Studie zur MVV-Erweiterung

### Angebot

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

München, 12.11.2019

Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV)  
Türschotz 2  
80538 München

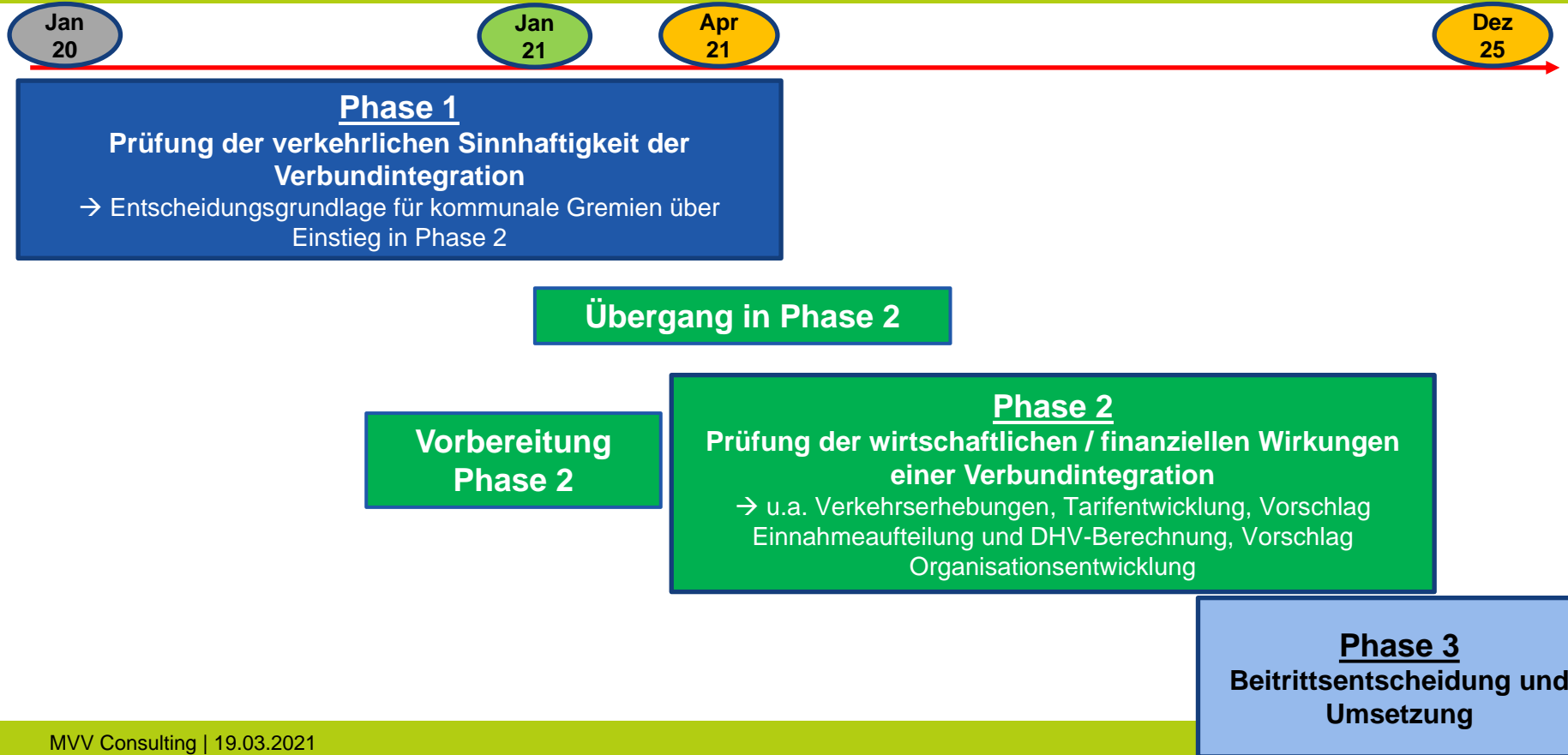
© 2019 MVV GmbH



- Mai-Okt. 2019 Erarbeitung Arbeitsprogramm nach Vorgabe StMB, Sept. 2019 Entwurf des AP an Landkreise und kreisfreie Städte
- **27. Nov. 2019 Förderbescheid, Auftrag an MVV** anhand finalem Arbeitsprogramm
- **Kick-Off-Veranstaltungen**, 07.01.2020 mit Aufgabenträgern + 14.01.2020 mit VU
- **Start Struktur- und Verkehrsanalysen** für die Grundlagenstudie
  - Datenaufbereitung, Analysen zu Verkehrsangebot und Tarifen je Landkreis / kreisfreie Stadt, Analyse von Verkehrsströmen mittels Mobilfunkdaten, insb. im Freizeitverkehr
- *Corona – dennoch Weiterführung der Arbeiten*
- **Vorbereitung Erhebungen** zusammen mit den VUs bzgl. Erhebungskonzept
  - ViKos mit Schienen- u. Bestandsunternehmen, Mai-Okt. `20, mit Busunternehmen, 27.05.`20
  - Anfrage Vertriebsdaten und Erarbeitung Vertraulichkeitserklärung in Abstimmung mit SVU
- 1. Arbeitskreis Aufgabenträger am 23.06.2020, **1. Lenkungskreis am 23.07.2020**  
Präsentation der Zwischenergebnisse und Abstimmung weiteres Vorgehen
- 2. Arbeitskreis Aufgabenträger am 16.10.2020, **2. Lenkungskreis am 20.10.2020**  
Coronabedingte Verschiebung der Erhebungen -> Start Juni 2021, Finalisierung Erhebungskonzept

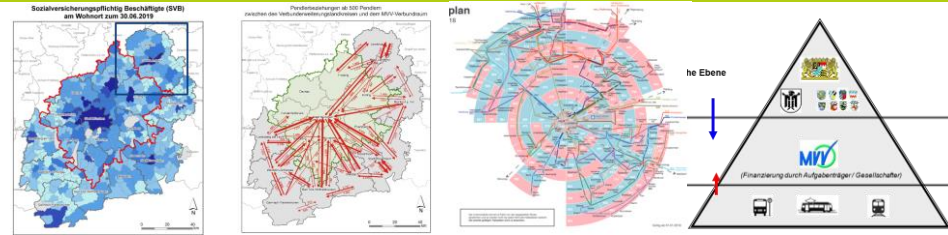


# Studie beinhaltet 3 aufeinander aufbauende Phasen



# 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**

## 1. Hintergrund und Rahmenbedingungen

## 2. Strukturuntersuchung und verkehrliche Grundlagen

### 2.1 Strukturdaten (Gebiet, Bevölkerung und Beschäftigte)

2.2 Untersuchung von relevanten Verkehrsströmen (Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr)

2.3 Verkehrsangebot und Tarif(e) im potentiellen MVV-Erweiterungsgebiet

2.4 Fazit und Bewertungsmatrix

## 3. Organisatorische Fragen und Best Practice Beispiele von Verbunderweiterungen

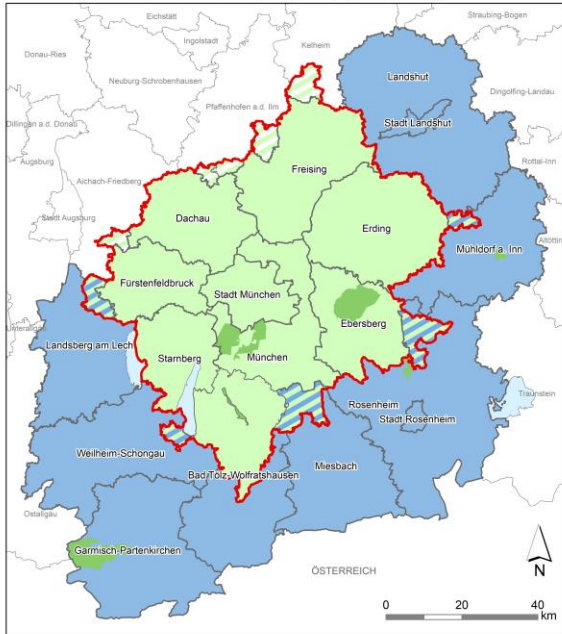
## 4. Ausblick Phase 2

4.1 Erhebungsdesign Verkehrserhebungen

4.2 Ausblick (Tarifentwicklung, Mindereinnahmenberechnung, Kosten, Einnahmenaufteilung...)

# Strukturdaten: Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet  
der MVV-Verbundraumerweiterung



**Legende**

- Aktuelle MVV-Landkreise / kreisfreie Städte
- Landkreise / kreisfreie Städte des Erweiterungsgebiets
- Kommunen mit MVV-Tarif in Erweiterungslandkreisen
- Kommunen mit MVV-Tarif außerhalb
- Seen (gemeindefrei)
- Staatsforste
- Grenze aktueller MVV-Raum



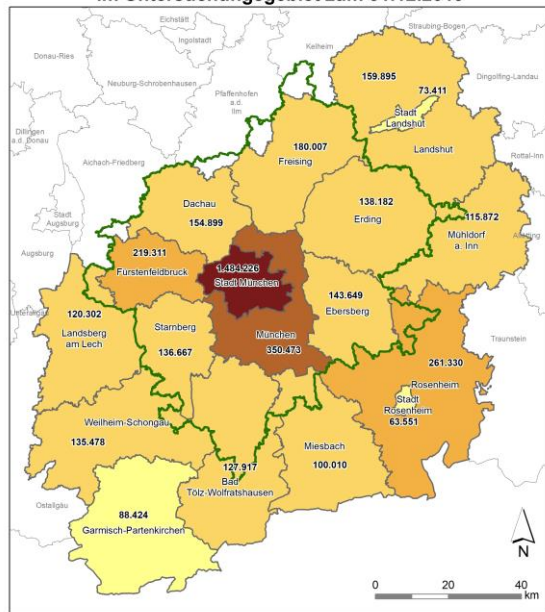
Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

- Untersuchungsgebiet:
  - **Erweiterungsgebiet:** LK TÖL (Süd), GAP, LL, LA, MB, MÜ, RO, WM und Städte LA und RO
  - **Aktueller MVV-Raum:** LHM und LK TÖL (Nord), DAH, EBE, ED, FFB, FS, M, STA
  - **„Mischgebiete“** in LK LL TÖL, MB, MÜ, RO und WM
  
- Fläche:
  - Gesamt: ca. 13.500 km<sup>2</sup>
  - Erweiterungsgebiet (ohne TÖL Nord): ca. 8.000 km<sup>2</sup>
  - Aktueller MVV-Raum: ca. 5.500 km<sup>2</sup>

	Fläche in km <sup>2</sup> 01.01.2019
LK TÖL	1.110,7
LK GAP	1.012,2
LK LL	804,4
LK MB	866,2
LK MÜ	805,3
RO (Stadt)	37,2
LK RO	1.439,4
LK WM	966,3
LA (Stadt)	65,8
LK LA	1.347,6
<b>Summe</b>	<b>8.455,1</b>
<b>Summe MVV LKs aktuell (ohne LK Tölz)</b>	<b>4.575,0</b>
LHM	310,7

# Strukturdaten: Im gesamten potentiellen Erweiterungsgebiet ca. 1,25 Mio. Einwohner

Einwohnerzahlen der Landkreise und kreisfreien Städte im Untersuchungsgebiet zum 31.12.2019



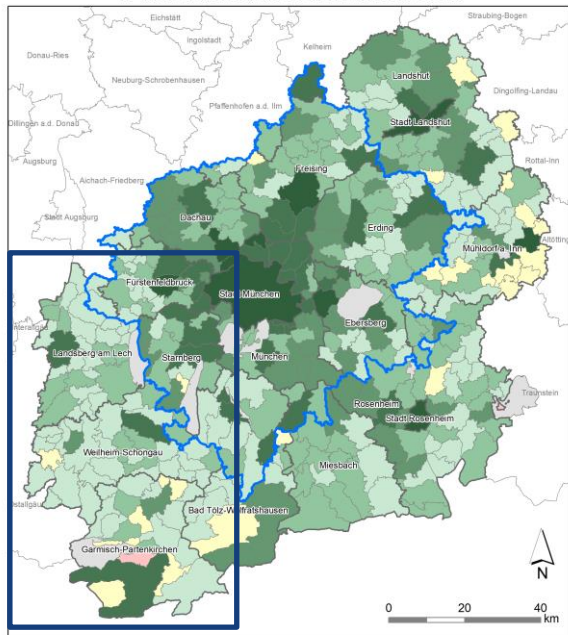
Einwohner pro Landkreis, Stand 31.12.2018



Einwohner	31.12.2019	EW-Dichte (EW/km <sup>2</sup> ), 31.12.2019	Absolute Entwicklung 2011 bis 2019	Prozentuale Entwicklung 2011 bis 2019	Prozentuale Entwicklung 2019 bis 2031
LK TÖL	127.917	115,2	8.184	6,8%	5,1%
LK GAP	88.424	87,4	4.190	5,0%	1,8%
LK LL	120.302	149,6	6.763	6,0%	4,9%
LK MB	100.010	115,5	6.039	6,4%	4,1%
LK MÜ	115.872	143,9	9.069	8,5%	4,8%
RO (Stadt)	63.551	1.707,4	4.008	6,7%	1,7%
LK RO	261.330	181,5	16.066	6,6%	4,9%
LK WM	135.478	140,2	6.418	5,0%	3,9%
LA (Stadt)	73.411	1.115,2	9.134	14,2%	7,3%
LK LA	159.895	118,7	12.137	8,2%	6,6%
Summe / Durchschnitt	1.246.190	147,4	82.008	7,0%	4,7%
Summe / Durchschnitt MVV LKs aktuell (ohne LK Tölz)	1.354.993	296,2	113.545	9,2%	6,4%
LHM	1.484.226	4.777,0	119.306	8,7%	6,5%

# Strukturdaten: Weiteres Einwohnerwachstum bis 2031

**Absolute Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Kommunen von 2011 bis 2019**

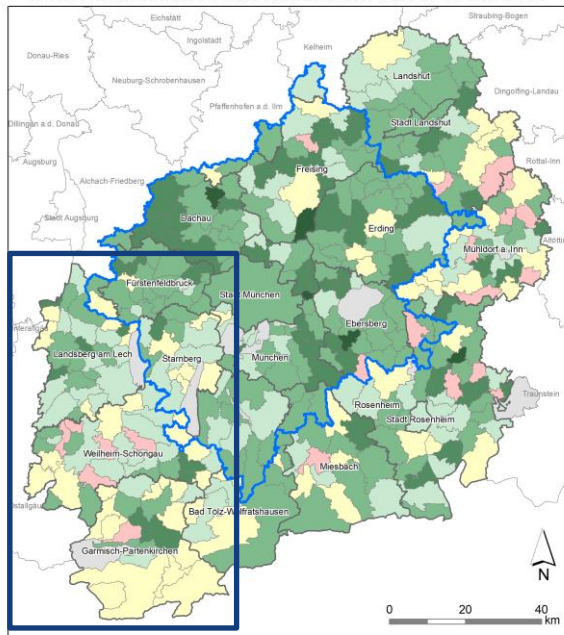


**Einwohnerentwicklung in den Kommunen in absoluten Zahlen von 2011 bis 2019, Stand 31.12.2019**



Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2020

**Prognostizierte prozentuale Entwicklung der Einwohnerzahlen in den Kommunen von 2019 bis 2031**



**Prognostizierte Bevölkerungsentwicklung pro Kommune von 2019 bis 2031, Stand 31.12.2019**



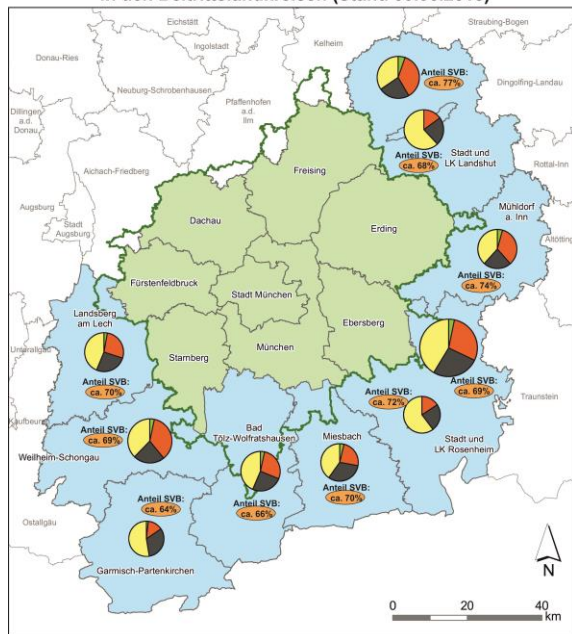
Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2020

Einwohner	Prognose 31.12.2031	Absolute Entwicklung 2019 bis 2031
LK TÖL	134.400	6.483
LK GAP	90.000	1.576
LK LL	126.200	5.898
LK MB	104.100	4.090
LK MÜ	121.400	5.528
RO (Stadt)	64.600	1.049
LK RO	274.100	12.770
LK WM	140.800	5.322
LA (Stadt)	78.800	5.389
LK LA	170.400	10.505
<b>Summe</b>	<b>1.304.800</b>	<b>58.610</b>
<b>Summe / Durchschnitt MVV LKs aktuell (ohne LK Tözl)</b>	<b>1.441.400</b>	<b>86.407</b>
LHM	1.580.400	96.174

→ Sich dynamisch entwickelnder Raum

# Anteil der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort an allen Erwerbstätigen

Anteile der SVB an allen Erwerbstätigen am Arbeitsort und Darstellung der Wirtschaftszweige an Erwerbstätigen in den Beitrittslandkreisen (Stand 30.06.2018)

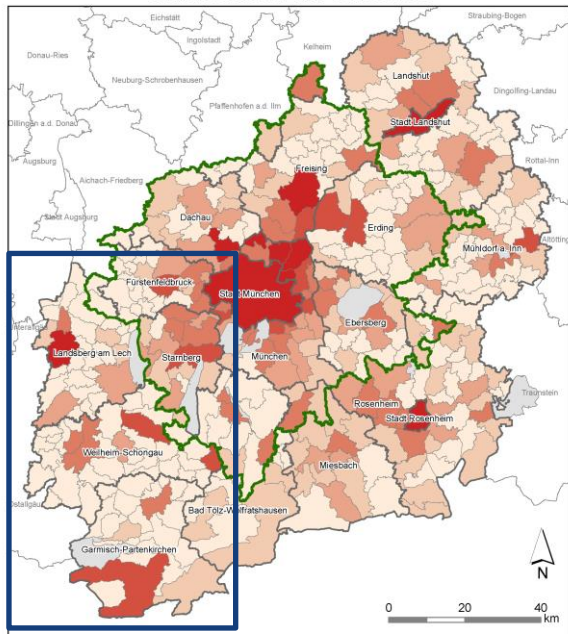


	Erwerbstätige am Arbeitsort insgesamt	davon im Wirtschaftsbereich			
		Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	Produzierendes Gewerbe	Handel, Gastgewerbe, Verkehr, Information und Kommunikation	Sonstige Dienstleistungen
RO (Stadt)	49.500	0,2%	15,8%	23,8%	60,2%
LK TÖL	57.000	3,2%	28,1%	25,3%	43,5%
LK GAP	45.400	1,8%	13,7%	31,9%	52,6%
LK LL	55.500	2,7%	27,2%	26,3%	43,8%
LK MB	51.000	3,9%	23,9%	32,0%	40,2%
LK MÜ	56.000	4,1%	34,5%	23,2%	38,4%
LK RO	121.400	3,3%	28,7%	26,7%	41,4%
LK WM	71.800	3,2%	36,1%	23,0%	37,7%
Landshut (Stadt)	57.500	0,3%	15,0%	23,0%	61,7%
LK LA	64.900	5,2%	36,4%	23,9%	34,5%

- Spannweite der SVB am AO an allen Erwerbstätigen von > 64% in GAP bis < 77% im Lkr. LA
- Hohe Anteile SVB korrespondieren mit hohen Anteilen im produzierenden Gewerbe
- Hohe Anteile „sonstiger DL“ v.a. in den Städten LA und RO und in GAP (Tourismus?)
- In GAP auch größter Anteil im Gastgewerbe und niedrigster Anteil Landwirtschaft (fast nur Grünland, 3/4 im NE, häufig mit Gastgewerbe)

# Strukturdaten: In allen Landkreisen mehr Beschäftigte am Wohnort als am Arbeitsort (Stand: 30.06.2019)

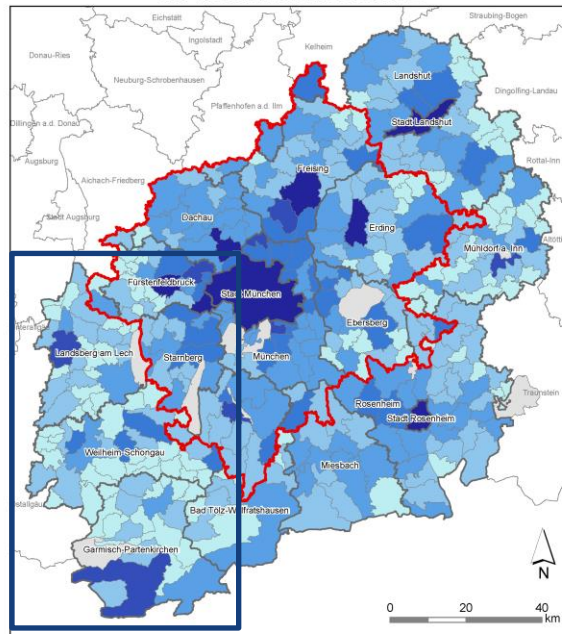
**Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) am Arbeitsort zum 30.06.2019**



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) am Arbeitsort pro Kommune, Stand 30.06.2019



**Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) am Wohnort zum 30.06.2019**



Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB) am Wohnort pro Kommune, Stand 30.06.2019



## SVB am AO

- Landkreis GAP: 29.252
- Landkreis LL: 39.891
- Landkreis WM: 50.216

## SVB am WO

- Landkreis GAP: 33.658
- Landkreis LL: 48.445
- Landkreis WM: 55.595

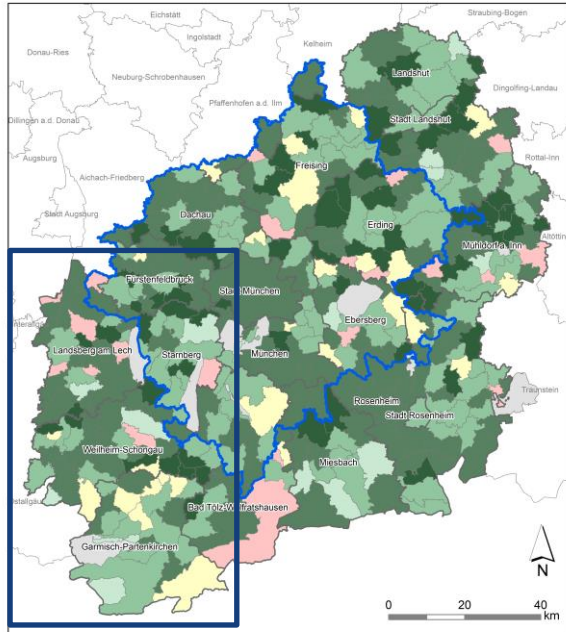
→ Negatives Pendlersaldo in allen Landkreisen

→ Verteilung der SVB am WO bildet tendenziell Einwohnerstruktur ab



# Strukturdaten: Deutlich positive Entwicklung der Beschäftigten zwischen 2011 und 2019 / hoher Arbeitsplatzbesatz

Entwicklung der Sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SVB) am Arbeitsort von 2011 bis 2019

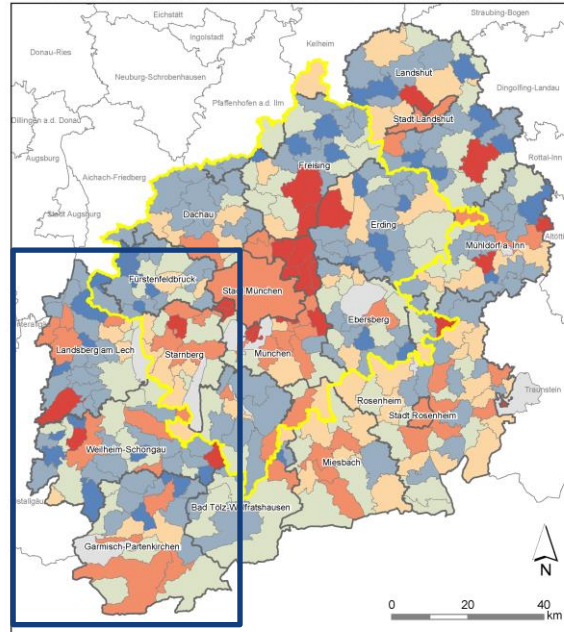


Entwicklung der SVB am Arbeitsort in den Kommunen von 2011 bis 2019, Stand 30.06.2019 bzw. 30.06.2011



Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2020

Arbeitsplatzbesatz: Verhältnis von Beschäftigten am Arbeitsort zu Beschäftigten am Wohnort, Stand 2019



Arbeitsplatzbesatz: Verhältnis von SVB am Arbeitsort zu SVB am Wohnort pro Kommune, Stand 30.06.2019

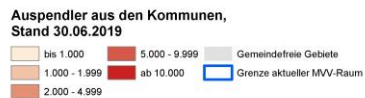
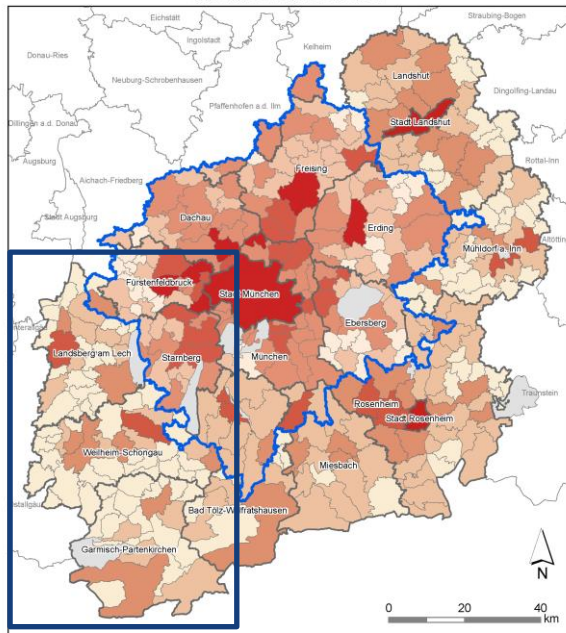


Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2020

- Starke Zunahme der Beschäftigtenzahlen (SVB) sowohl am AO als auch am WO**
- SVB am Arbeitsort 2011-2019**  
 + 4.835 SVB (ca. +19,8%) LK GAP  
 + 8.581 SVB (ca. +27,4%) LK LL  
 + 7.795 SVB (ca. +18,8%) LK WM
- SVB am Wohnort 2011-2019:**  
 + 5.677 SVB (ca. +20,3%) LK GAP  
 + 8.719 SVB (ca. +21,9%) LK LL  
 + 8.114 SVB (ca. +17,1%) LK WM
- Arbeitsplatzbesatz (2019)**  
 LK GAP: 0,87, LK LL: 0,82, LK WM: 0,9  
 (aktuell im MVV-Raum: 1,16)

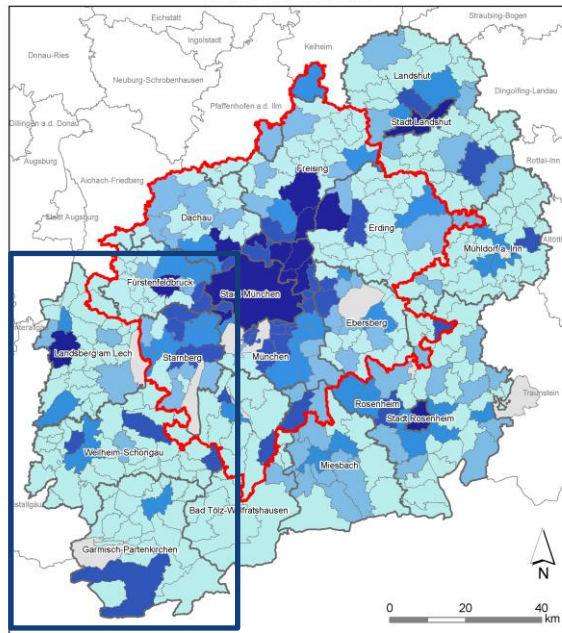
# Strukturdaten: Ein- und Auspendlerzahlen zeigen hohe Mobilität im Berufsverkehr (jeweils über Kreisgrenze)

Anzahl der gesamten Auspendler aus den Kommunen



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

Anzahl der gesamten Einpendler in die Kommunen

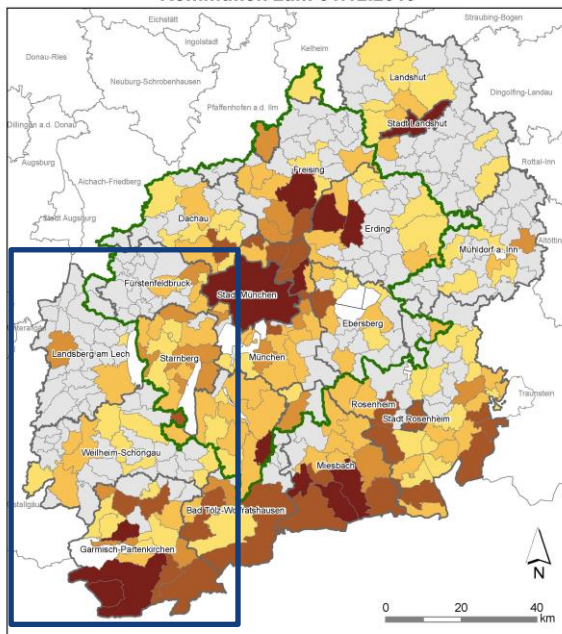


Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

- **LK GAP:** 9.330 AP; 5.074 EP
- **LK LL:** 24.826 AP; 16.252 EP
- **LK WM:** 21.085 AP; 15.685 EP
- Anzahl der Auspendler pro Kommune korreliert i.d.R. mit der Einwohnerverteilung → **diverse Kommunen in LK GAP, LL und WM mit über 1.000 AP** (davon 2 in LK GAP, 4 in LK LL und 5 in LK WM mit über 2.000 AP) → tendenziell aber geringerer Anteil der Kommunen
- In **Stadt Landsberg** und **Stadt Weilheim** über 5.000 AP
- Anzahl der Einpendler zeigt Arbeitsplatzangebot → Großteil der Kommunen im LK GAP, LL und WM mit **unter 1.000 EP** (Stadt Landsberg „Einpendler-Hotspot“ mit ca. 11.500)

# Strukturdaten: Sehr hohe Tourismusintensität v.a. im Alpenraum, Garmisch-Partenkirchen besonders relevant

**Bettenkapazität (angebotene Gästebetten) in den Kommunen zum 31.12.2019**

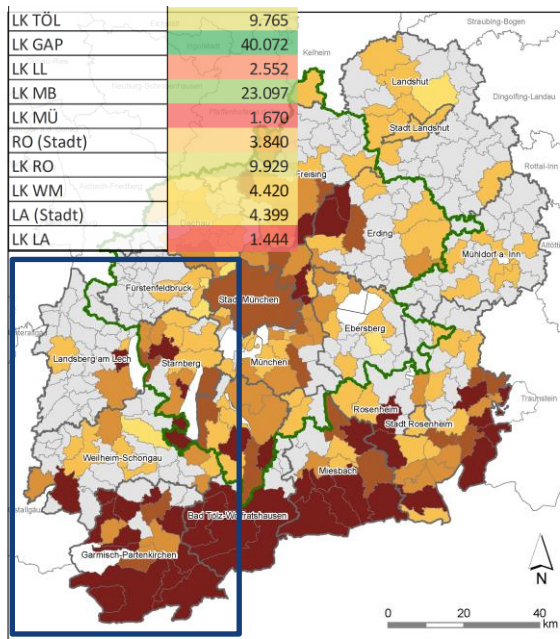


**Bettenkapazität im Jahr 2019 pro Kommune, Stand 31.12.2019**



Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2020

**Tourismusintensität in den Kommunen im Jahr 2019**



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



Datenquelle: Bayerisches Landesamt für Statistik 2020

- Die meisten angebotenen Gästebetten und höchsten Tourismusintensitäten befinden sich meist in den größeren Städten, dem Flughafenkorridor und den Alpen(vorland)kommunen.
- Landkreis GAP** (zusammen mit TÖL, MB und RO) als „**Tourismushotspot**“ der Region (Alpenvorland) → höchste TI im Untersuchungsgebiet
- In den LKs LL und WM nur wenige Kommunen touristisch geprägt
- TI in fast allen Kommunen des LK GAP, den Gemeinden Bernried, Seeshaupt und Steingaden (alle WM) sowie Utting (LL) sehr hoch (>15.000)
- Hinzu kommen viele Tagestouristen (v.a. in GAP, aber auch LL und WM → Ammer- und Starnberger See...)

## 1. Hintergrund und Rahmenbedingungen

## 2. Strukturuntersuchung und verkehrliche Grundlagen

2.1 Strukturdaten (Gebiet, Bevölkerung und Beschäftigte)

2.2 Untersuchung von relevanten Verkehrsströmen (Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr)

2.3 Verkehrsangebot und Tarif(e) im potentiellen MVV-Erweiterungsgebiet

2.4 Fazit und Bewertungsmatrix

## 3. Organisatorische Fragen und Best Practice Beispiele von Verbunderweiterungen

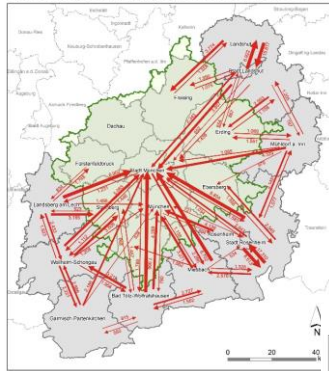
## 4. Ausblick Phase 2

4.1 Erhebungsdesign Verkehrserhebungen

4.2 Ausblick (Tarifentwicklung, Mindereinnahmenberechnung, Kosten, Einnahmenaufteilung...)

# Analysen der Verkehrsströme sollen zeigen, ob die verkehrliche Sinnhaftigkeit einer Verbunderweiterung gegeben ist

Pendlerbeziehungen ab 500 Pendlern zwischen den Verbunderweiterungsländkreisen und dem MVV-Verbundraum



Pendlerbeziehungen (Ausspendler) sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SVP) zwischen den Landkreisen, Stand: 30.06.2019



Pendlerbeziehungen (Ein- und Ausspendler) ab 100 Pendlern zwischen den Gemeinden im LK Landsberg und den Nachbarlandkreisen



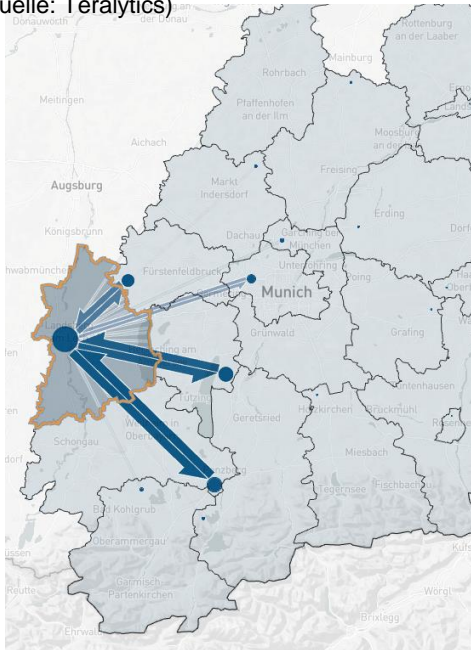
Pendlerströme sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SVP) pro Gemeinde in und aus Nachbarlandkreisen(n), Stand 30.06.2019



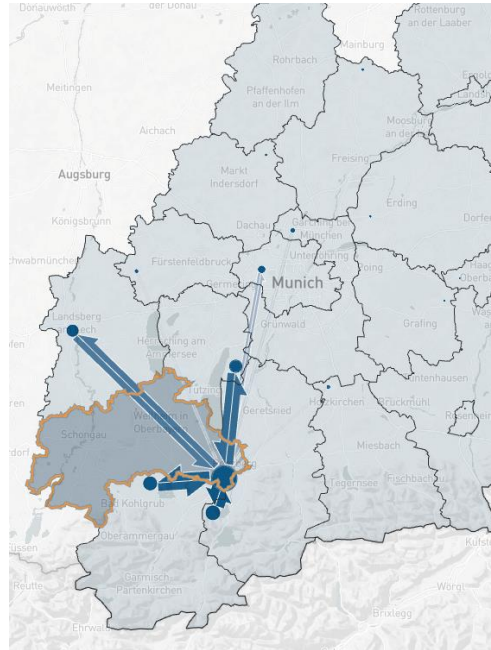
- Regionale Verkehrsverbünde machen Sinn, wenn **starker verkehrlicher Austausch zwischen den Räumen** existiert
- Bestehen kaum relevante ein- und ausbrechende Verkehre in einen anderen Raum, wäre ein über den eigenen Raum hinausgehender Verbund nicht nötig (Binnenverkehr wird aber natürlich bei Verbundlösung vollständig einbezogen)
- Frage für Verbundzugehörigkeit ist: **in welche Räume gehen die ein- und ausbrechenden Verkehrsbeziehungen überwiegend?**
- Analysen der **Berufspendler**; umfassende Datengrundlage vorhanden
- Analyse **Freizeitverkehr**; leider wenige direkte Datenquellen; -> Betrachtung wichtiger Freizeit- und Tourismuseinrichtungen -> Abbildung von Verkehrsströmen mit Mobilfunkdaten
- **Schülerverkehr** ist i.d.R. (auch in allen MVV-Landkreisen) im Wesentlichen Binnenverkehr und daher grundsätzlich für die Verbundzugehörigkeit nicht relevant; dennoch zusätzlich Analyse kreisübergreifender Schülerströme

# Aus- und eingehende Reisen in/aus den Landkreisen GAP, LL und WM in/aus dem Untersuchungsgebiet im Oktober 2020

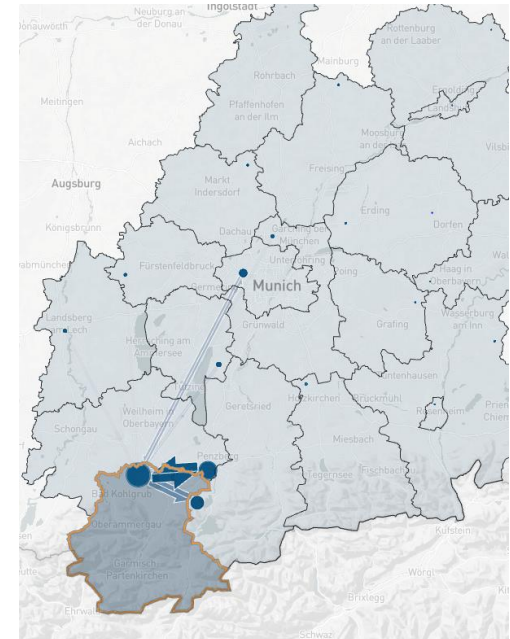
(Quelle: Teralytics)



**Aus- und eingehende Reisen LK LL (Okt. 20)**  
Insg. ca. 2,8 Mio. Reisen,  
Hauptverkehrsbeziehungen: **LK WM** (ca. 930.000),  
**LK STA** (ca. 850.000), **LK FFB** (ca. 590.000),  
**LHM** (ca. 280.000)

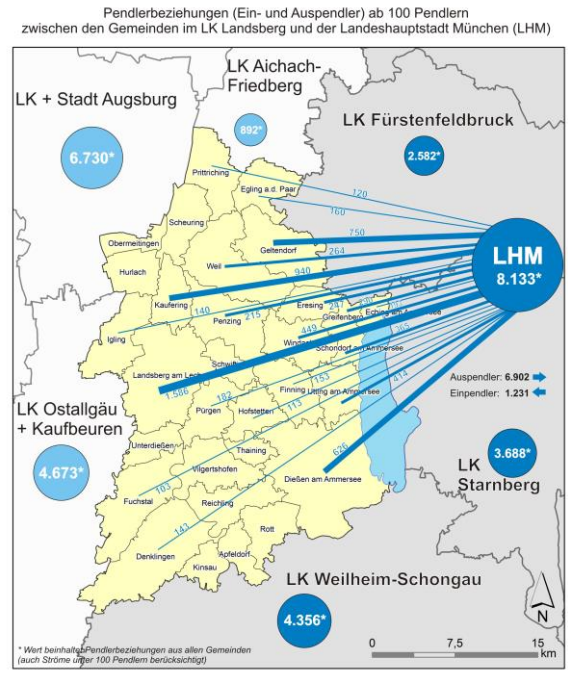
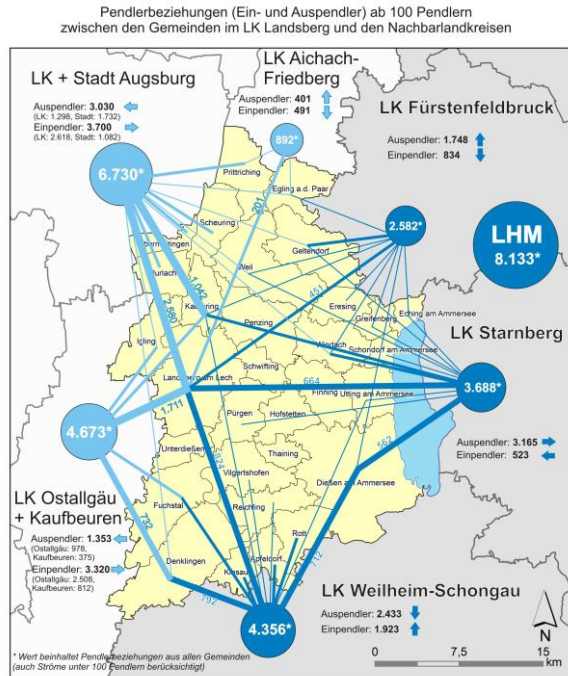


**Aus- und eingehende Reisen LK WM (Okt. 20)**  
Insg. ca. 5,25 Mio. Reisen,  
Hauptverkehrsbeziehungen: **LK TÖL** (ca. 1,44 Mio.),  
**LK GAP** (ca. 1,3 Mio.), **LK STA** (ca. 1,13 Mio.),  
**LK LL** (ca. 930.000), **LHM** (ca. 270.000)



**Aus- und eingehende Reisen LK GAP (Okt. 20)**  
Insg. ca. 2,36 Mio. Reisen,  
Hauptverkehrsbeziehungen: **LK WM** (ca. 1,3 Mio.),  
**LK TÖL** (ca. 630.000), **LHM** (ca. 210.000)

# LL: Landkreisübergreifende Pendlerbeziehungen zeigen starke Orientierung Richtung MVV sowie aus/nach Stadt und LK Augsburg



## Größte landkreisübergreifende Pendlerbeziehungen mit:

- LHM: ca. 8.100 SVB**  
*ca. 6.900 AP / ca. 1.200 EP*
- Stadt und LK A: ca. 6.700 SVB**  
*Stadt: ca. 1.700 AP / ca. 1.000 EP*  
*LK: ca. 1.200 AP / ca. 2.600 EP*
- LK OAL+Kaufbeuren: ca. 4.700 SVB**  
*ca. 1.400 AP / ca. 3.300 EP*
- LK WM: ca. 4.400 SVB**  
*ca. 2.400 AP / ca. 2.000 EP*

- Stärkste Pendlerbeziehung zur LHM**
- Starke Pendlerbeziehung mit Stadt und Landkreis Augsburg, LK Ostallgäu und Kaufbeuren (EP-Überschuss) sowie LK WM**

- Landsberg und Kaufering mit den stärksten Pendlerströmen in die LHM, sowie mit den Landkreisen Augsburg und Ostallgäu.**

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



Pendlerströme sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SVB) pro Gemeinde in und aus der Landeshauptstadt München, Stand 30.06.2019



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

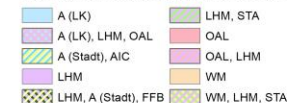
# Hauptziel der landkreisübergreifende Pendlerbeziehungen meist in der LHM oder im Lkr WM

- Das wichtigste Ziel der landkreisübergreifenden Pendler liegt meist in der Landeshauptstadt München oder im Landkreis Weilheim-Schongau
- Stadt und Landkreis Augsburg dominieren nur bei den direkt angrenzenden Gemeinden, der Lkr Ostallgäu (fast) nirgends
- Aufgeschlüsselt nach Gemeinden:**
  - LHM:** 14 Gemeinden
  - LK WM:** 7 Gemeinden
  - LK A:** 3 Gemeinden
- In der Kreisstadt Landsberg, der zweitgrößten Gemeinde Dießen sowie vier weiteren Gemeinden an der Landkreisgrenze teilen sich die Hauptverkehre auf mehrere Ziele auf. In diesen Fällen sind neben den direkt angrenzenden Lkr immer die Städte München und/oder Augsburg im Spiel.
- Nur im südlichen Landkreis, abseits von Autobahn und Schienenverbindung und abgeschirmt vom Ammersee gibt es keine größeren Verkehrsbeziehungen mit der LHM.

Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler) zwischen den Kommunen im Landkreis Landsberg a. Lech und den Nachbarlandkreisen

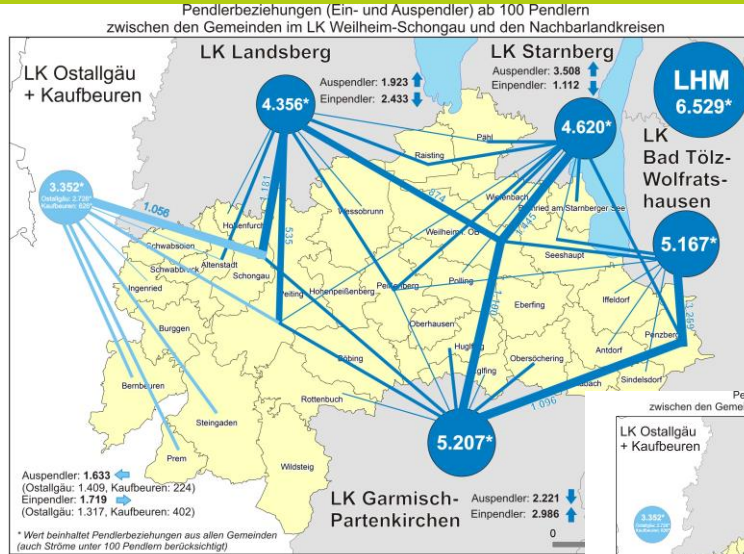


Hauptpendlerströme aus dem / in den Landkreis Landsberg a. Lech





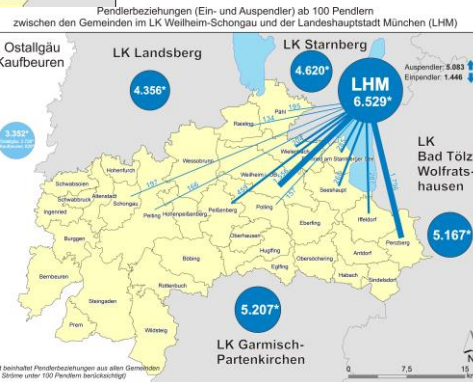
# WM: Landkreisübergreifende Pendlerbeziehungen zeigen starke Orientierung Richtung MVV und mit dem Oberland



- **Größte landkreisübergreifende Pendlerbeziehungen mit:**
  - **LHM: ca. 6.500 SVB** (ca. 5.100 AP / ca. 1.400 EP)
  - **LK GAP: ca. 5.200 SVB** (ca. 2.200 AP / ca. 3.000 EP)
  - **LK TÖL: ca. 5.200 SVB** (ca. 2.000 AP / ca. 3.200 EP)
  - **LK STA : ca. 4.600 SVB** (ca. 3.500 AP / ca. 1.100 EP)
  - **LK LL: ca. 4.400 SVB** (ca. 2.000 AP / ca. 2.400 EP)
  - **LK OAL+Kaufbeuren: ca. 3.300 SVB:** (ca. 1.600 AP / ca. 1.700 EP)

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

Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020



- LHM mit über 6.500 Pendlern größte Pendlerrelation, gefolgt von LK GAP und TÖL
- Weilheim und Penzberg mit Pendlerströmen von über 1.500 SVB mit der LHM.
- **Positive Pendlerbilanz** mit allen Nachbarlandkreisen außer Starnberg und der LHM.
- **Verkehrliche Sinnhaftigkeit** eines Beitritts steigt mit Integration LL, TÖL (Süd) und GAP



# Firma Roche (Penzberg) ist größter Arbeitgeber im Oberland

- Ca. 6.200 Mitarbeiter (ca. 1.800 wohnen in Penzberg, ca. 800 in der LHM)  
→ viele Mitarbeiter leben in der näheren Umgebung bzw. in den Nachbarlandkreisen (TÖL, GAP, LL, STA)
- Werksverkehre
  - Bisher 1 „feste“ **Werksbusverbindung mit der LHM „CityShuttle“** → Auslastung zwischen 35 und 50%
  - 2 Pilotlinien: **Roche – Bad Tölz** und **Roche – Murnau** → aufgrund Corona derzeit ausgesetzt→ Fahren dort, wo es kein adäquates ÖPNV-Angebot gibt
  - Zudem Subventionierung eigenwirtschaftlicher ÖPNV-Linien
  - Vergünstigungen für Stadtbus Penzberg
- Wenn Werksverkehrsverbindungen durch „normale“ ÖPNV-Linien abgedeckt werden, würden diese bevorzugt
- Bereits vereinbarte Kooperation mit MVV: JobTicket aber wegen Corona zunächst ausgesetzt
- Potenzial für die Nutzung des ÖPNV durch Pendler gegeben und durch weiteren Ausbau steigerungsfähig



Jobticket für Roche-Mitarbeiter

## Für elf Cent ins Werk

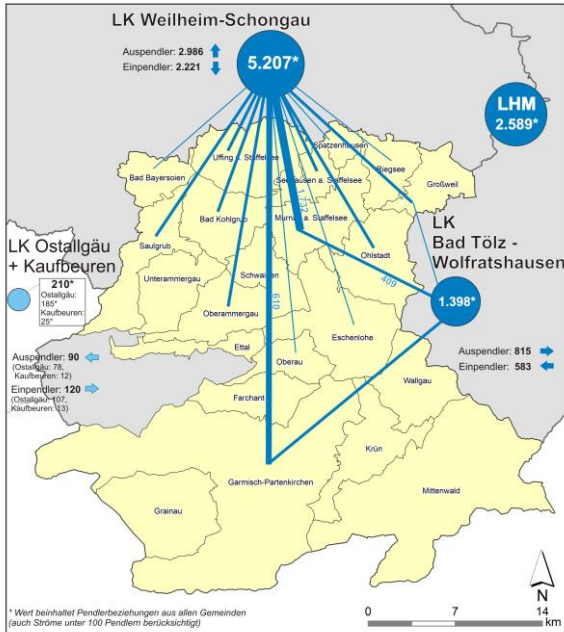
02.06.2018



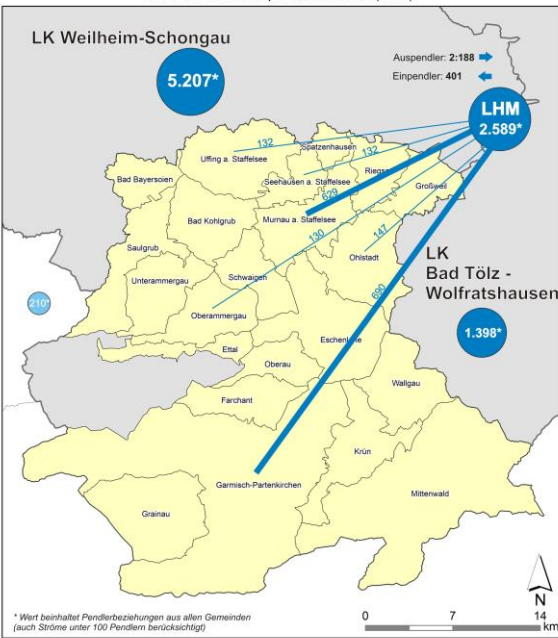
# GAP: Landkreisübergreifende Pendlerbeziehungen zeigen starke Orientierung aus/nach Richtung WM



Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler) ab 100 Pendlern zwischen den Gemeinden im LK Garmisch-Partenkirchen und den Nachbarlandkreisen



Pendlerbeziehungen (Ein- und Auspendler) ab 100 Pendlern zwischen den Gemeinden im LK Garmisch-Partenkirchen und der Landeshauptstadt München (LHM)



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

- 100 - 199 Ein- und Auspendler
- 200 - 499 Ein- und Auspendler
- 500 - 999 Ein- und Auspendler
- ab 1.000 Ein- und Auspendler



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

Pendlerströme sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SVB) pro Gemeinde in und aus der Landeshauptstadt München, Stand 30.06.2019

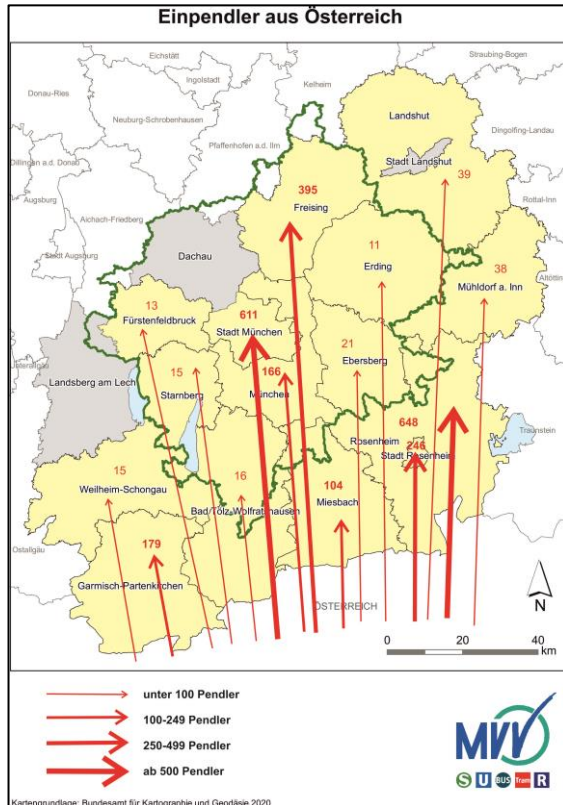
- 100 - 199 Ein- und Auspendler
- 200 - 499 Ein- und Auspendler
- 500 - 999 Ein- und Auspendler
- ab 1.000 Ein- und Auspendler



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

- **Bedeutende Pendlerverflechtungen mit dem LK Weilheim-Schongau (5.200 SVB). Der aktuelle MVV-Raum tritt dahinter zurück.**  
 → Verkehrliche Sinnhaftigkeit für Pendler hängt auch von Beitritt WM ab
- **Mit der LHM über 2.500 SVB (fast nur Auspendler), mit LK TÖL knapp 1.500 SVB**
- **Die Gemeinden Murnau a. Staffelsee und Garmisch-Partenkirchen als wichtige Quell- und Zielgemeinden im Landkreis**
- **LK Ostallgäu und Kaufbeuren nehmen mit einer Pendlerverflechtung von 210 SVB eine völlig untergeordnete Rolle ein**

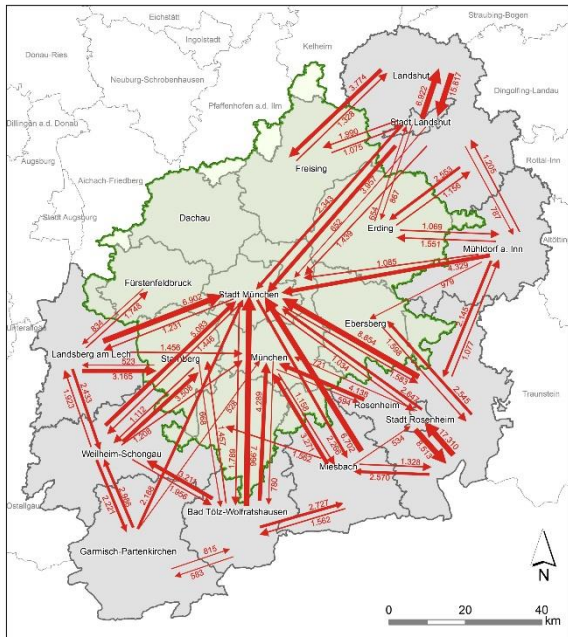
# Relevante Pendlerströme über 300 SVB aus Österreich nur in wenige Landkreise



- Schwierige Datenlage: Jeweils nur Zahlen aus **ganz Österreich in deutsche LKs** und umgekehrt **aus ganz Deutschland in österreichische LKs**
  - 2019 insg. **rund 2.500 Einpendler** aus Österreich in das Untersuchungsgebiet → davon ca. 1.300 in das Erweiterungsgebiet
    - Stadt und LK Rosenheim mit fast 900 Einpendlern aus Österreich (höchster Anteil aus Tirol zu erwarten)
    - LHM mit über 600 Einpendlern
    - **LK GAP: 179 Einpendler**
  - **In Gegenrichtung: ca. 2.500 Pendler** von Deutschland (gesamte Land) in das Bundesland Tirol
- **Tendenziell (sehr) geringe Bedeutung im Vergleich zu Pendlerströmen zwischen den Landkreisen im Untersuchungsgebiet (meist über 1.000 SVB)**

# Pendleranalysen zeigen starke Verflechtungen mit Landeshauptstadt München sowie MVV-Raum generell

Pendlerbeziehungen ab 500 Pendlern zwischen den Verbunderweiterungsländkreisen und dem MVV-Verbundraum

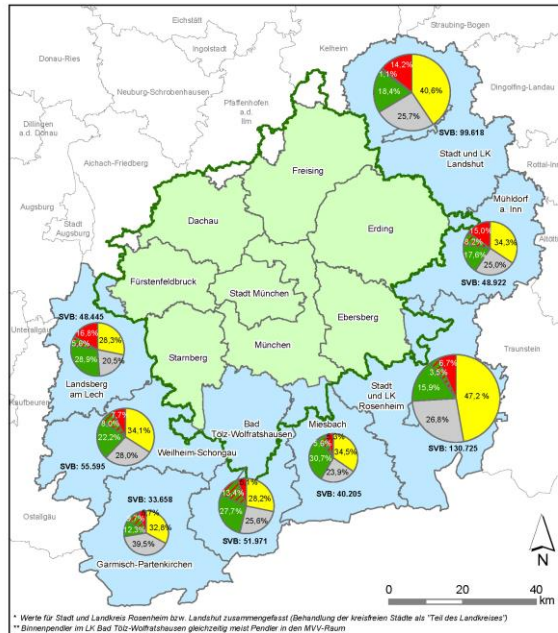


Pendlerbeziehungen (Auspendler) sozialversicherungspflichtig Beschäftigter (SVB) zwischen den Landkreisen, Stand: 30.06.2019



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

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



\* Werte für Stadt und Landkreis Rosenheim bzw. Landshut zusammengefasst (Behandlung der kreisfreien Städte als Teil des Landkreises)  
\*\* Binnenpendler im LK Bad Tölz-Wolfratshausen gleichzeitig meist Pendler in den MVV-Raum

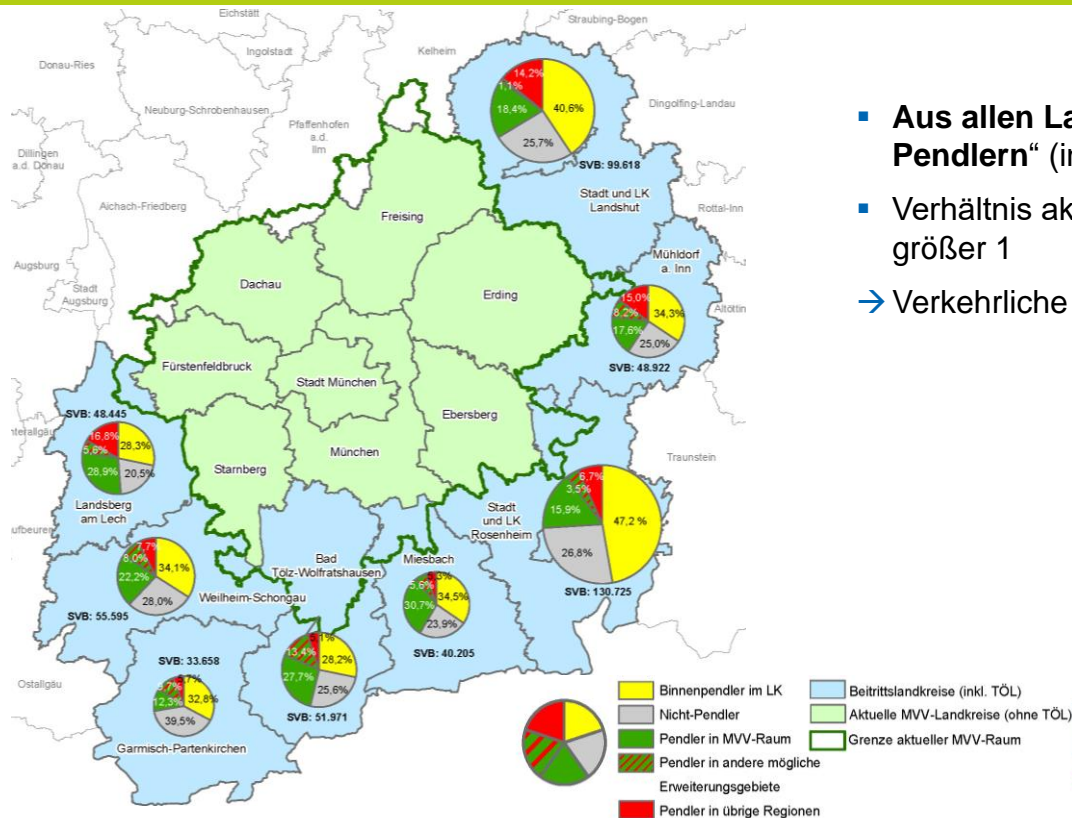
Verteilung der Anteile der Pendlerbewegungen pro Beitrittslandkreis



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

- **Landkreis GAP:** ca. 33% der SVB am WO sind Binnenpendler, **in den MVV-Raum ca. 4.140** (= ca. 12% der SVB) ⇔ **ca. 1.250 SVB** in der Gegenrichtung
- **Landkreis LL:** ca. 28% der SVB am WO sind Binnenpendler, **in den MVV-Raum ca. 14.000** (= ca. 28,9% der SVB) ⇔ **ca. 3.000 SVB** in der Gegenrichtung
- **Landkreis WM:** ca. 34% der SVB am WO sind Binnenpendler, **in den MVV-Raum ca. 12.350** (= ca. 22% der SVB) ⇔ **ca. 6.350 SVB** in der Gegenrichtung
- **Anteil der Auspendler in LK LL und WM hoch, in LK GAP eher gering**, hier auch größter Anteil an Nicht-Pendlern (ca. 40%)
- Relevante Pendlerbeziehungen zwischen den Landkreisen **LL-WM** und **GAP-WM**

# Pendleranalysen zeigen starke Verflechtungen mit Landeshauptstadt München sowie MVV-Raum generell



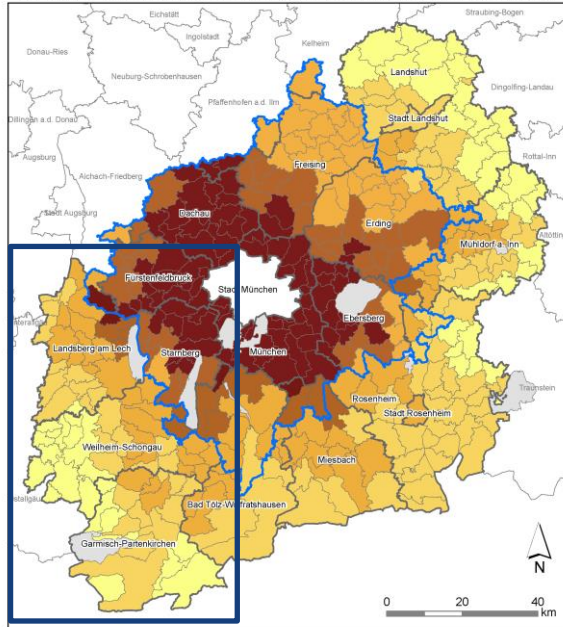
- Aus allen Landkreisen deutlich größerer Anteil von „MVV-Pendlern“ (inkl. Erweiterung) im Vergleich zu übrigen Regionen
  - Verhältnis aktueller MVV zu „übrige Regionen“ bereits meist größer 1
- Verkehrliche Sinnhaftigkeit aus Berufspendler-Sicht gegeben

Verhältnis Auspendler MVV zu Auspendler übrige Regionen ohne Binnenverkehr:

	<u>MVV</u> heute	<u>MVV+</u>
■ Lkr. MB:	2,84	6,89
■ Lkr. TÖL:	1,50	8,07
■ St+Lkr. LA:	1,43	1,65
■ Lkr. WM:	1,41	3,90
■ St+Lkr. RO:	1,29	2,90
■ Lkr. LL:	1,29	2,05
■ Lkr. GAP:	0,80	3,85
■ Lkr. MÜ:	0,76	1,71

# Anteil der Pendler in die LH München nimmt mit größerer Entfernung ab

Anteil der Auspendler in die LH München an den SVB am Wohnort in den Kommunen im Jahr 2019

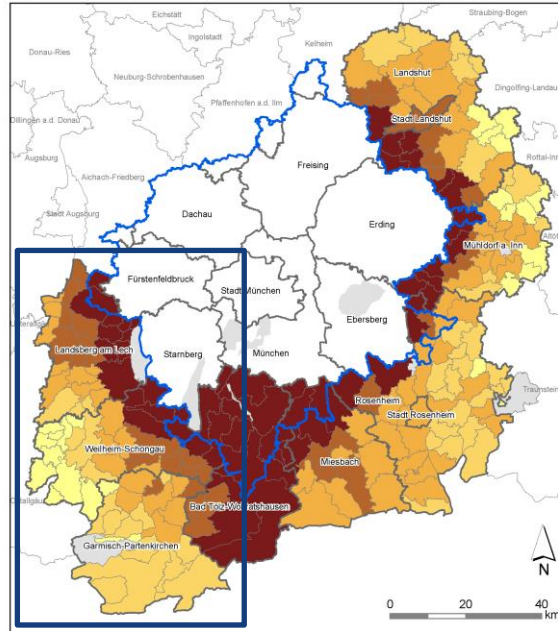


Auspendleranteil in die LHM an den SVB am Wohnort pro Kommune, Stand 30.06.2019



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

Anteile der Auspendler in den MVV-Raum an den SVB am Wohnort in den Kommunen im Jahr 2019



Auspendleranteil in den MVV-Raum an den SVB am Wohnort pro Kommune, Stand 30.06.2019

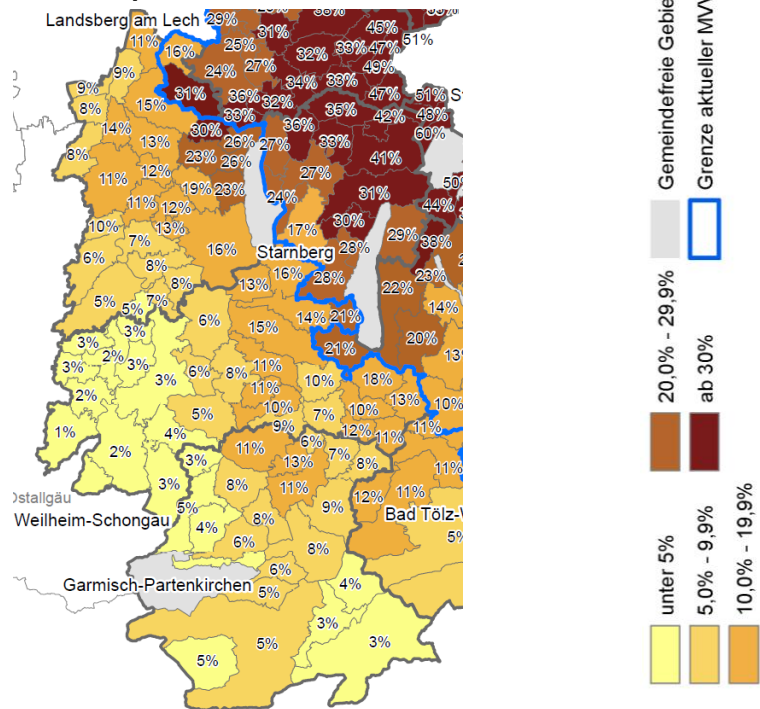


Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

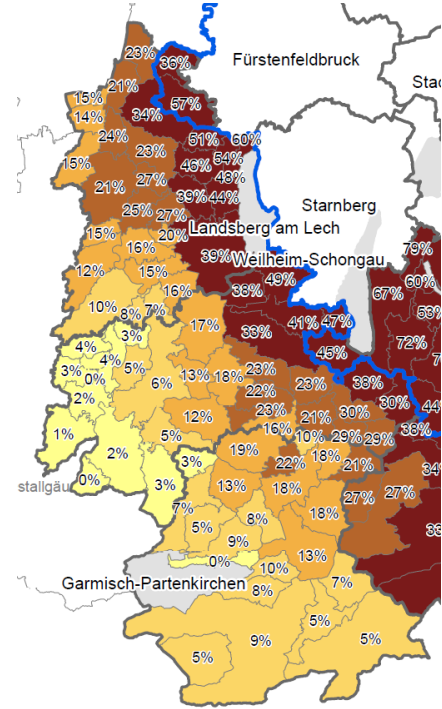
- Anteil der Auspendler in die LHM (an den SVB am WO) aus dem **Landkreis LL** bei ca. 14,2%, aus dem **Landkreis WM** ca. 9,1%, im **Landkreis GAP** liegt der Anteil bei 6,5%
- Auspendleranteile der **Gemeinden der Landkreise LL, WM und GAP** in die **LHM** in den östlichen LKs höher (bis zu 33% in LL), als im Westen
- Anteil der Auspendler aus dem **Landkreis LL** in den aktuellen **MVV-Raum** ca. 29%, aus dem **LK WM** ca. 22%, aus dem **LK GAP** ca. 12%
- Auspendleranteile einzelner **Gemeinden der Landkreise LL und WM** in den aktuellen **MVV-Raum** von **über 30%** (nord-)östliche Gemeinden, in **LK GAP** selten über 20%

# Anteil der Pendler in die LH München und den MVV-Raum nimmt tendenziell mit größerer Entfernung ab

## Auspendleranteile in die Landeshauptstadt München



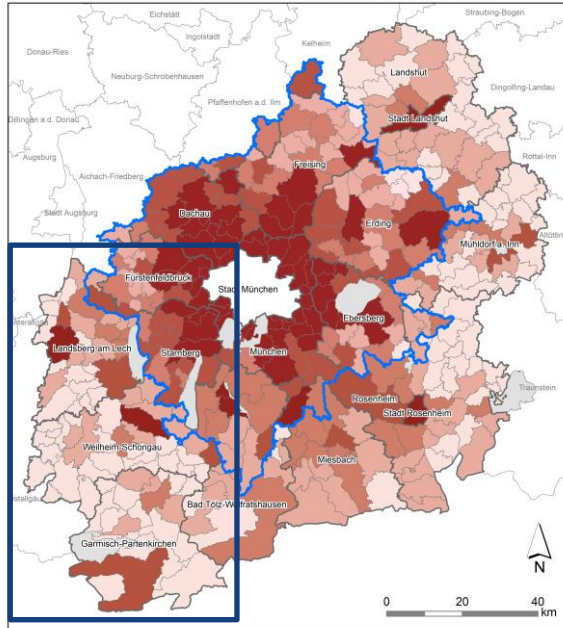
## Auspendleranteile in den bisherigen MVV-Raum





# Auspendlerzahlen aus den Kommunen zur LHM und in den MVV-Raum auch von „weiter weg“ häufig über 500 SVB

Anzahl der Auspendler (SVB) in die Landeshauptstadt München aus den Kommunen im Jahr 2019



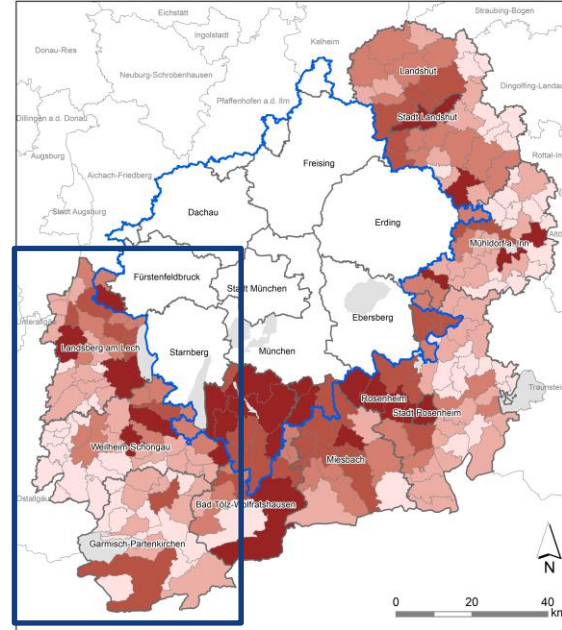
Auspendler (SVB) in die LHM, Stand 30.06.2019

unter 100	500 - 999	Gemeindefreie Gebiete
100 - 249	ab 1.000	Grenze aktueller MVV-Raum
250 - 499		



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

Anzahl der Auspendler in den MVV-Raum aus den Kommunen im Erweiterungsgebiet im Jahr 2019



Anzahl der Auspendler (SVB) in den MVV-Raum pro Kommune, Stand 30.06.2019

unter 100	500 - 999	Gemeindefreie Gebiete
100 - 249	ab 1.000	Grenze aktueller MVV-Raum
250 - 499		



Datenquelle: Bundesagentur für Arbeit 2020

## LHM:

- Im LK LL aus Stadt Landsberg über 1.000 AP (1.320) zur LHM (gesamter LK 6.902 AP)
- Im LK WM aus Stadt Weilheim über 1.000 AP (1.334), viele Kommunen unter 100 Auspendler zur LHM (gesamter LK 5.083 AP)
- Im LK GAP aus GaPa (554) und Murnau (488) größte Auspendlerzahlen (gesamter LK 2.188 AP)

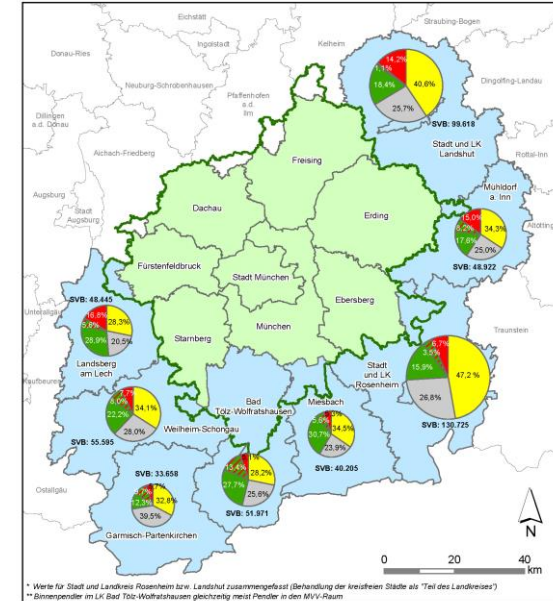
## Heutiger MVV-Raum (inkl. LHM)

- Aus LK LL knapp 14.000 AP in den MVV-Raum (größte Zahlen aus Dießen, Geltendorf und Landsberg)
- Aus LK WM über 12.300 AP in MVV-Raum (größte Zahlen aus Penzberg, Peißenberg und Weilheim; nach Westen abnehmend)
- Aus LK GAP über 4.100 AP in MVV-Raum (größte Zahlen aus Garmisch-Partenkirchen und Murnau)

# Über 100.000 Pendler aus dem Erweiterungsgebiet in den aktuellen MVV-Raum aber auch 32.000 in Gegenrichtung

Auspendler (SVB) zum 30.06.2019	In den aktuellen MVV-Raum (inkl. LK TÖL)	davon in die LHM	in andere VRE-LK/Städte (ohne LK TÖL)	Binnenpendler im Landkreis	in übrige Gebiete außerhalb Untersuchungsgebiet (Anteil an SVB am WO gesamt)	
LK TÖL	14.399	7.996	6.964	14.645	2.648	5,1%
LK GAP	4.145	2.188	3.260	11.043	1.925	5,7%
LK LL	13.982	6.902	2.717	13.701	8.127	16,8%
LK MB	12.356	6.702	2.231	13.884	2.117	5,3%
LK MÜ	8.586	4.329	4.011	16.759	7.358	15,0%
RO (Stadt)	3.850	2.647	9.105	-	1.613	6,1%
LK RO	16.909	8.854	21.235	35.845	7.126	6,8%
LK WM	12.328	5.083	4.451	18.968	4.306	7,7%
LA (Stadt)	6.064	2.343	7.109	-	3.452	11,4%
LK LA	12.224	3.957	16.743	17.665	10.713	15,4%
<b>Summe</b>	<b>104.843</b>	<b>43.005</b>	<b>77.826</b>	<b>142.510</b>	<b>49.385</b>	<b>9,7 %</b>
			in das VRE-Gebiet (ohne LK TÖL)			
Aktuelle MVV LKS (inkl. LK TÖL)			22.615			
LHM			9.394			

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



# Einpendler aus dem MVV-Raum profitieren ebenfalls und verursachen optimalerweise weniger IV im Erweiterungsgebiet

Über 32.000 Einpendler aus den bisherigen MVV-Landkreisen (inkl. LK TÖL) und der Landeshauptstadt München in die Erweiterungsgebiete (ohne LK TÖL)

Einpendler aus/ nach	LHM	TÖL	DAH	EBE	ED	FS	FFB	M	STA	Gesamt
Bad Tölz-Wolfratshausen	1.789	x	63	126	52	52	161	780	668	<b>3.691</b>
Garmisch-Partenkirchen	401	583	19	11	10	16	34	74	104	<b>1.252</b>
Landsberg	1.231	70	87	39	18	49	834	148	523	<b>2.999</b>
Miesbach	2.266	2.727	76	307	84	63	106	1.158	99	<b>6.886</b>
Mühldorf	464	20	34	263	1.069	72	41	105	22	<b>2.090</b>
Rosenheim Stadt	1.034	140	29	432	62	85	72	220	36	<b>2.110</b>
Rosenheim LK	1.583	180	56	1.598	286	88	114	594	62	<b>4.561</b>
Weilheim-Schongau	1.446	3.211	42	37	24	62	190	228	1.112	<b>6.352</b>
Landshut Stadt	493	17	43	36	654	1.075	38	116	16	<b>2.488</b>
Landshut LK	476	16	57	55	1.156	1.328	47	110	26	<b>3.271</b>
Gesamtes Erweiterungsgebiet (ohne LK TÖL)	<b>9.394</b>	<b>6.964</b>	<b>443</b>	<b>2.778</b>	<b>3.363</b>	<b>2.838</b>	<b>1.476</b>	<b>2.753</b>	<b>2.000</b>	<b>32.009</b>

# Tourismusregionen im Erweiterungsgebiet mit hoher Anzahl an Tagesreisen pro Jahr

Tagestouristen im Untersuchungsgebiet der MVV-Verbundraumerweiterung



## Überragende Tourismus-Zahlen in Grainau

TOURISMUS IN GARMISCH-PARTENKIRCHEN SO STARK WIE SEIT 50 JAHREN NICHT MEHR

17. November 2016, 18:55 Uhr Alpen-Tourismus

### Rekord auf der Zugspitze



Ins Isartal setzt man weiter auf naturnahen Tourismus - Mittenwald mit dem Karwendel ist einer der Magneten. © Konrad

Altzeit: 04.02.2019 - 20106

PROBLEME GEHEN DAMIT EINHER

Der Tourismus boomt: Sind inzwischen Grenzen erreicht?

Übernachtungen in der Region steigen um 4,47 Prozent

## Tourismus: Ammersee-Lech über dem Bundesdurchschnitt

- Alle Landkreise und kreisfreien Städte im Erweiterungsgebiet gehören einer attraktiven Tourismusregion an
- Zugspitz-Region mit über 9 Millionen Tagesreisen pro Jahr attraktives Freizeitziel
- Auch Pfaffenwinkel ist mit über 5 Millionen Tagesreisen pro Jahr gut besucht
- Ammersee-Lech Region mit ca. 3,5 Millionen Tagesreisen pro Tag

(Stand 2015)

**Legende**  
 - Grenze aktueller MVV-Raum  
 - Grenze Beitrittslandkreise  
 - Tourismusregionen aktuelles MVV-Gebiet  
 - Golf und Thermenland  
 - Seen (gemeindefrei)  
 - Tourismusregionen

**Anzahl der Tagesreisen pro Jahr**  
 - bis 5,0 Mio  
 - über 5,0 - 7,5 Mio  
 - über 7,5 - 10,0 Mio  
 - über 10,0 Mio  
 Datengrundlage: dwtf 2015

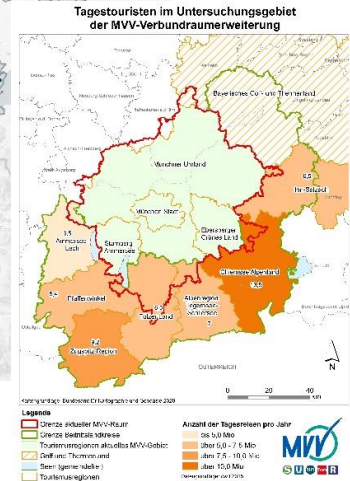
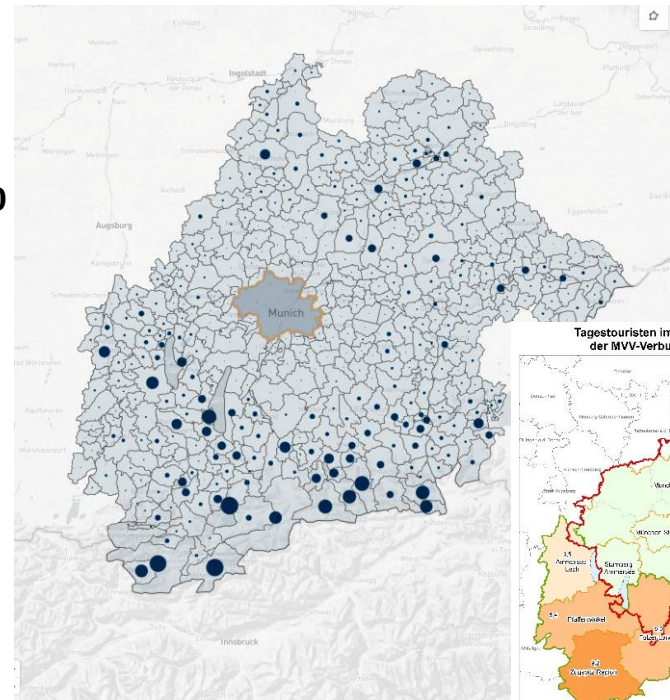


# Großes Potential im Freizeitverkehr für Fahrgäste aus dem bestehenden MVV-Raum am Beispiel der Stadt München

Im Erweiterungsgebiet befinden sich große Tourismusregionen mit teils über 13 Mio. Tagesreisen (insg.) pro Jahr (Chiemsee-Alpenland)

## Analyse von Mobilfunkdaten:

- Insgesamt knapp **4 Mio. ausgehende Reisen an Wochenendtagen** aus dem Stadtgebiet München im August 2020
- Knapp 500.000 Reisen mit Distanz über 35 km → Tagesganglinie zeigt tendenziell touristische Fahrten (Spitze am Vormittag)
- TOP 10 Ziele liegen alle im Alpenraum (potentielles Erweiterungsgebiet), z.B.
  - (1) Kochel a. See (24.279 Reisen)
  - (2) Mittenwald (23.472)
  - (3) Garmisch-Partenkirchen (21.846)
  - (4) Schliersee (17.170)
  - (5) Bernried (16.084)
  - (6) Kreuth, (7) Oberaudorf, (8) Rottach-Egern, (9) Grainau, (10) Lenggries (12.036)...**Dießen (11.742), Landsberg (9.507), Weilheim (7.919)**



Durch MVV-Integration der Landkreise mit den beliebtesten Freizeitzielen, würde attraktives Angebot zum Individualverkehr geschaffen werden

(Quelle: Teralytics)

# Freizeitverkehr am Wochenende im Landkreis GAP sehr bedeutend, in den Landkreisen LL und WM ebenfalls relevant

## Reisen aus/nach München am Wochenende (Teralytics)

Aug 20				
	Hin	Rück	Summe	Fahrten/Einw.
LK TÖL	196.354	207.861	404.215	3,2
LK GAP	75.464	87.951	163.415	1,8
LK LL	40.329	42.913	83.242	0,7
LK MB	108.757	118.121	226.878	2,3
LK MÜ	11.673	12.730	24.403	0,2
RO (Stadt)	9.438	10.518	19.956	0,3
LK RO	67.701	112.378	180.079	0,7
LK WM	59.529	62.799	122.328	0,9
LA (Stadt)	9.599	10.592	20.191	0,3
LK LA	7.429	8.649	16.078	0,1
<b>U-gebiet</b>	586.273	674.512	1.260.785	1,0

- Ein- und ausgehende Fahrten mit der LHM am Wochenende im Aug 20 in Relation zur Einwohnerzahl
- Bezugsgröße LHM, da an keinen möglichen Erweiterungslandkreis direkt angrenzend → Versuch, Fahrten zu Freizeitwecken möglichst gut abzubilden (bei MVV-Raum als Bezugsgröße häufig auch Einkaufsverkehr dabei, wegen Grenze zu Nachbarlandkreis)

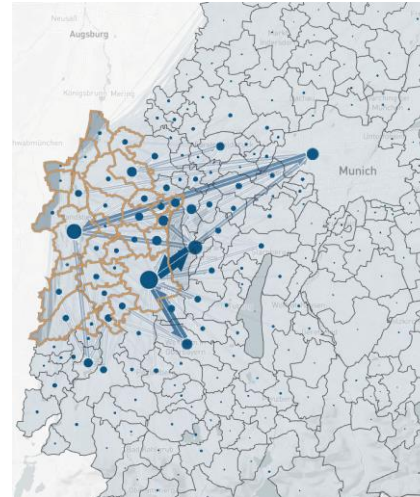
# Vergleich Verkehrsaufkommen Mo-Do und Wochenende im Landkreis Landsberg a. Lech

## Analyse von Mobilfunkdaten für den Landkreis Landsberg a. Lech:

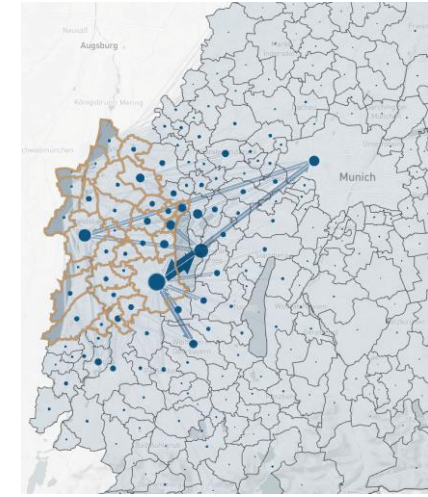
Insgesamt **ca. 2,97 Mio. Reisen nach und aus den Kommunen** im Landkreis Landsberg a. Lech **im August 2020** (mit dem Untersuchungsgebiet).

- Top-Relationen mit der Gemeinde **Herrsching** (insg. ca. 450.000 Reisen), z.B. **Dießen-Herrsching** (ca. 165.000 Reisen, ca. 100.000 Mo-Do, ca. 65.000 am Wochenende), der **LHM** (insg. ca. 280.000 Reisen) und der **Stadt Weilheim** (insg. ca. 210.000 Reisen)
- **Dießen** (insg. ca. 735.000 Reisen, davon ca. 270.000 am WE) und **Landsberg** (insg. ca. 435.000 Reisen, davon ca. 125.000 am WE) wichtigste „Drehkreuze“ im Landkreis LL bei kreisüberschreitenden Fahrten
- Grundsätzlich nur geringe strukturelle Unterschiede zwischen unter der Woche und am Wochenende erkennbar (am WE tendenziell noch mehr Dominanz bei Dießen) → **Freizeitverkehr nicht so bedeutend, wie in anderen Regionen, aber u.a. Ammersee-Westufer trotzdem wichtiges Ziel**

- **Mo-Do: ca. 2,01 Mio.** aus- und eingehende Reisen
- **Sa+So: ca. 950.000** aus- und eingehende Reisen



Mo-Do



Wochenende

(Quelle: Teralytics, Daten nur für Reisen innerhalb des Untersuchungsraumes verfügbar)

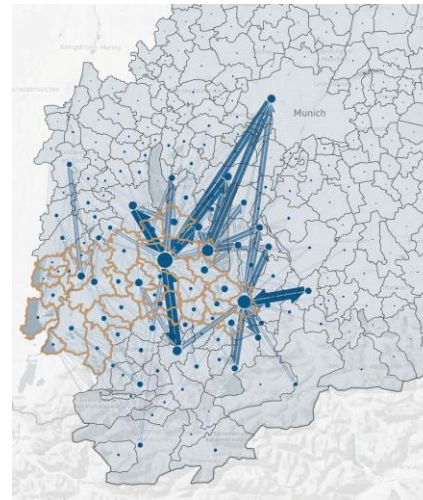
# Vergleich Verkehrsaufkommen Mo-Do und Wochenende im Landkreis Weilheim-Schongau

## Analyse von Mobilfunkdaten für den Landkreis Weilheim-Schongau:

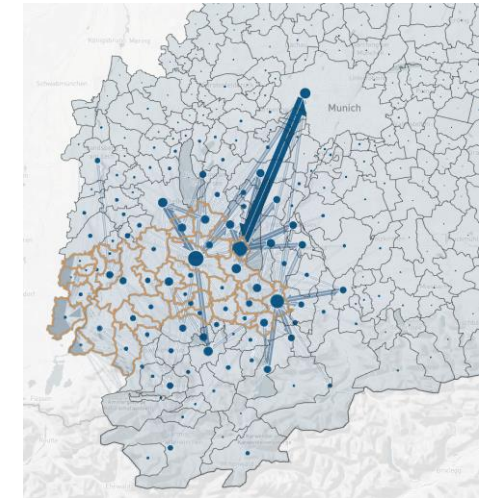
Insgesamt **ca. 5,61 Mio. Reisen** nach und aus den Kommunen im Landkreis Weilheim-Schongau im August 2020 (mit dem Untersuchungsgebiet).

- Hauptverknüpfungen mit dem Untersuchungsgebiet hpts. im westlichen Landkreisgebiet (**Weilheim, Penzberg, Bernried**)
- Top-Relationen mit **Murnau** (ca. 360.000 Reisen), der **LHM** (ca. 320.000 Reisen), **Dießen** (ca. 290.000 Reisen), **Starnberg** (ca. 250.000), **Münsing**, **Wolfratshausen** (je ca. 200.000) und **Bad Tölz** (ca. 160.000) → sehr viele Relationen mit hohen Werten
  - Mo-Do wesentlich mehr „große Relationen“, z.B. mit Dießen und Murnau (beide nach Weilheim), Bad Tölz (nach Penzberg), LHM (nach Weilheim, Bernried und Penzberg)
  - Am Wochenende hpts. Verkehrsstrom aus/zur LHM nach/aus Bernried (ca. 50.000 von insg. 120.000 Reisen mit der LHM) relevant

- **Mo-Do: ca. 3,8 Mio.** aus- und eingehende Reisen
- **Sa+So: ca. 1,81 Mio.** aus- und eingehende Reisen



Mo-Do



Wochenende

(Quelle: Teralytics, Daten nur für Reisen innerhalb des Untersuchungsraumes verfügbar)



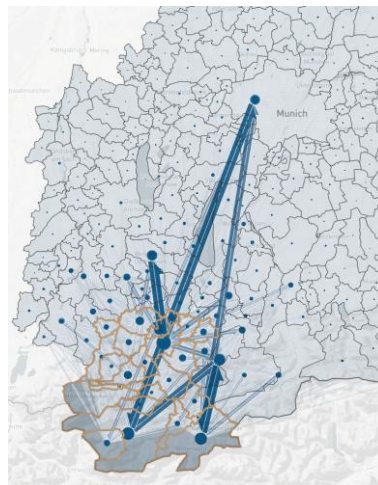
# Vergleich Verkehrsaufkommen Mo-Do und Wochenende im Landkreis Garmisch-Partenkirchen

## Analyse von Mobilfunkdaten für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen:

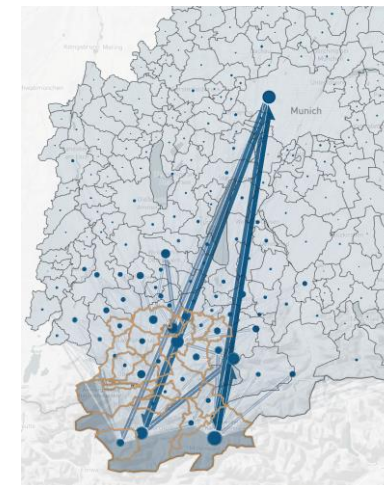
Insgesamt **ca. 3,22 Mio. Reisen** nach und aus den Kommunen im Landkreis Garmisch-Partenkirchen im August 2020 (mit dem Untersuchungsgebiet).

- Top-Relationen mit der Gemeinde **Kochel** (ca. 425.000 Reisen, ca. 260.000 von Mo-Do und ca. 160.000 am WE), der **LHM** (ca. 335.000 Reisen, ca. 170.000 von Mo-Do und ca. 165.000 am WE ) und der **Stadt Weilheim** ca. 280.000 Reisen, ca. 200.000 von Mo-Do und ca. 80.000 am WE)
- **Top-Ziele/Ausgangspunkte im Landkreis GAP:** Markt Garmisch-Partenkirchen, Mittenwald und Murnau → **am Wochenende noch stärkere Dominanz von Garmisch-P. und Mittenwald**, insb. bei Reisen mit der LHM. Auch **Gem. Grainau** sehr relevant im Wochenendverkehr aus der LHM

- **Mo-Do: ca. 2,05 Mio.** aus- und eingehende Reisen
- **Sa+So: ca. 1,16 Mio.** aus- und eingehende Reisen



Mo-Do



Wochenende

(Quelle: Teralytics, Daten nur für Reisen innerhalb des Untersuchungsraumes verfügbar)

# Landkreisübergreifender Schülerverkehr von geringem Volumen im Vergleich zu den Pendlerströmen

- Schülerverkehr in den Landkreisen ist i.d.R. Binnenverkehr und daher für die Frage der Bewertung einer Verbundintegration nicht entscheidend → *Zu klären ist u.a. Einführung des 365€-Tickets bei einem MVV-Beitritt*
- Landkreisübergreifende Schülerströme im Vergleich zu den Pendlerbeziehungen auf einem vielfach geringem Niveau
- Daten teilweise schwierig zu vergleichen, da zwischen den Landkreisen unterschiedliche Bemessungsgrundlagen bestehen (Schüler ab 11. Klasse tlw. (nicht) enthalten, tlw. nur ein/ausgehende Schüler...)
- Mit einem Quotient: **Anteil der Schüler aus/in bisherigen MVV-Raum zu Anzahl kreisübergreifenden Schüler insg.** wird versucht, eine Aussage über die Relevanz für eine MVV-Integration zu treffen

Schülerzahlen 10.2016	Gesamt Grundschüler Ab 5. Klasse Kreisübersch				Anteil	in/aus MVV	Anteil
LK TÖL	13 961	4 437	9.524	393	4,1%	12	3,1%
LK GAP	8 368	2 760	5.608	6	0,1%	0	0,0%
LK LL	13 196	4 209	8.987	277	3,1%	30	10,8%
LK MB*	9 831	3 527	6.304	1.981	31,4%	1041	52,5%
LK MÜ	10 988	3 948	7.040	800	11,4%	331	41,4%
RO (Stadt)	8.333	2.080	6.253	k.A.		k.A.	
LK RO	24 246	8 849	15.397	347	2,3%	0	0,0%
LK WM	14 109	4 873	9.236	407	4,4%	110	27,0%
LA (Stadt)	8.114	2.369	5.745	71	1,2%	26	36,6%
LK LA	14.262	5.777	8.485	875	10,3%	396	45,3%
<b>U-gebiet</b>	<b>125 408</b>	<b>42 829</b>	<b>82 579</b>	<b>5.157</b>	<b>13,1%</b>	<b>1.946</b>	<b>37,7%</b>

\* inkl. eingehende Schüler in FOS und BS

## 1. Hintergrund und Rahmenbedingungen

## 2. Strukturuntersuchung und verkehrliche Grundlagen

2.1 Strukturdaten (Gebiet, Bevölkerung und Beschäftigte)

2.2 Untersuchung von relevanten Verkehrsströmen (Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr)

2.3 Verkehrsangebot und Tarif(e) im potentiellen MVV-Erweiterungsgebiet

2.4 Fazit und Bewertungsmatrix

## 3. Organisatorische Fragen und Best Practice Beispiele von Verbunderweiterungen

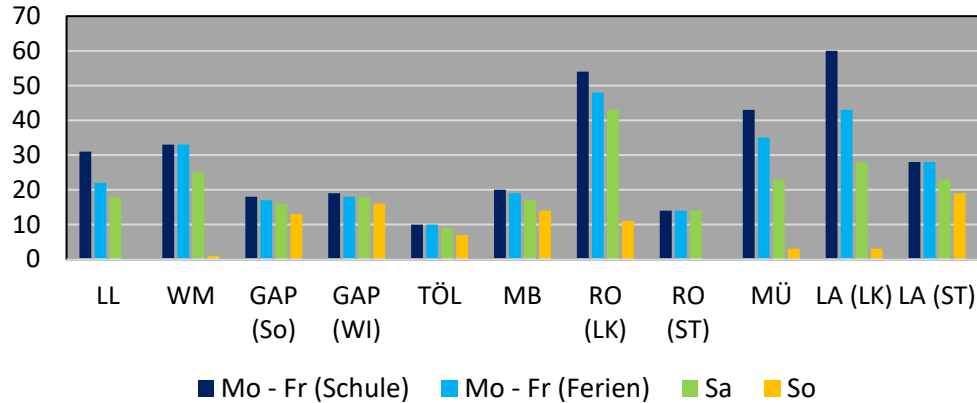
## 4. Ausblick Phase 2

4.1 Erhebungsdesign Verkehrserhebungen

4.2 Ausblick (Tarifentwicklung, Mindereinnahmenberechnung, Kosten, Einnahmenaufteilung...)

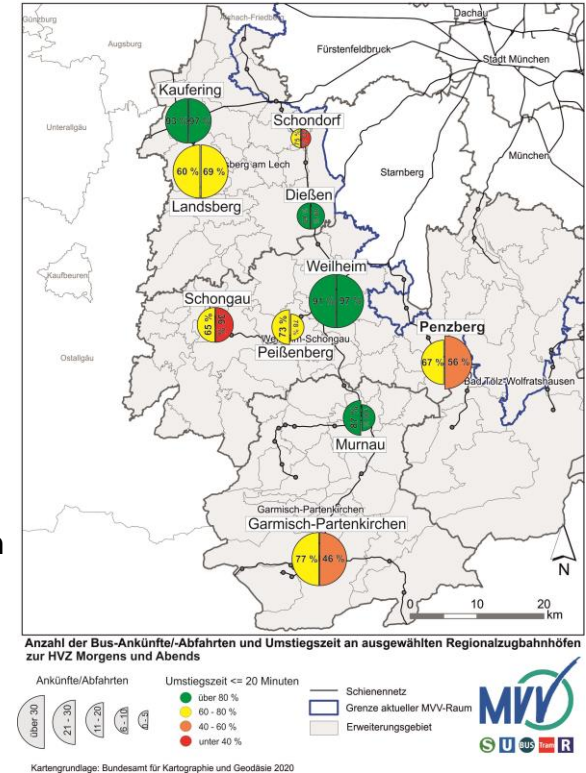
# Gut ausgebautes Buslinienangebot im Landkreis LL, WM und GAP – Verknüpfung zur Bahn gegeben, tlw. ausbaufähig

Angebotene Linien nach Landkreis und Wochentag

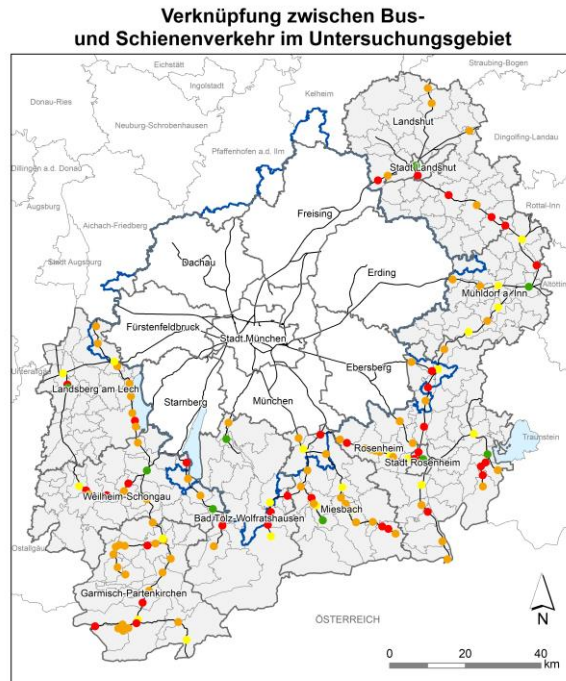


- 31 Buslinien im Landkreisgebiet Landsberg a. Lech, 33 in Weilheim-Schongau und 18 bzw. 19 im Landkreis Garmisch-Partenkirchen → Mo-Sa häufig auch neben dem Schülerverkehr bestehendes Angebot, Sonn- und Feiertags in LL und WM meist kein Angebot vorhanden
- Im LK GAP ist sonntags das Buslinienangebot nur minimal geringer als an den restlichen Tagen (→ Ausrichtung auf Freizeitverkehr)
- Ausbaufähige Bus/Schiene-Verknüpfung an bestimmten Bahnhöfen in allen Landkreisen

Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehr im Untersuchungsgebiet



# Verknüpfung von Bus- und Schienenverkehr an den Bahnhöfen im Erweiterungsgebiet



- Insg. 132 Regionalzugbahnhöfe im Erweiterungsgebiet
- Anteil Regionalzughalte im Erweiterungsgebiet mit Busanschluss: ca. 75 %
- Im Vergleich: Regionalzughalte im aktuellen MVV-Gebiet mit Busanbindung: ca. 90 %

→ Mehrwert für Fahrgäste durch bessere Verknüpfung bestehender Verkehre zu einem Gesamtsystem ÖPNV

## SPNV-Anbindung der Landkreise:

Landkreis	Anzahl Bahnhöfe	Davon mit Anschluss	Davon ohne Anschluss	Bahnhöfe mit Busanschluss	Bahnhöfe ohne Busanschluss
LL	12	10	2	83%	17%
WM	13	9	4	69%	31%
GAP	25	20	5	80%	20%
MÜ	10	8	2	80%	20%
RO	33	23	10	70%	30%
MB	19	18	1	95%	5%
TÖL	10	5	5	50%	50%
LA	10	6	4	60%	40%

Anzahl der Buslinien an den Regionalzugbahnhöfen

- keine Buslinie
- 1 - 4 Buslinien
- 5 - 9 Buslinien
- ab 10 Buslinien
- Schienennetz
- Grenze aktueller MVV-Raum
- Seen (gemeindefrei)
- Erweiterungsgebiet

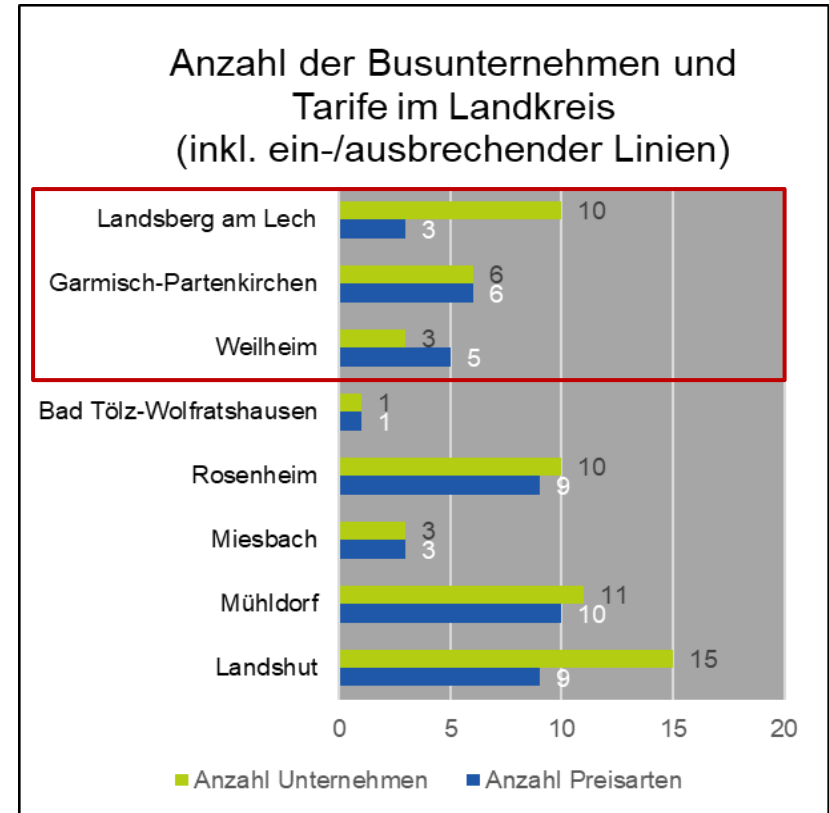


Kartengrundlage: Bundesamt für Kartographie und Geodäsie 2020

# Heute häufig „Tarifdschungel“ mit über 50 Unternehmen, unzähligen Ticketarten und uneinheitlicher Information

## Komplexität der Verbunderweiterungsgebiete

- Waben-, Zonen-, und/oder Kilometertarif überlappen in einzelnen Gebieten der VRE-Landkreise.
- Teilweise keine Preisinformationen (nur beim Busfahrer vor Ort).
- Diverse Haustarife führen zu hoher Komplexität und mangelnder Transparenz für den Kunden.
- Trotz Bestrebungen zur Tarifvereinfachung und verschiedener Kooperationen (LAVV, VGMÜ, RoVG, LLVG) keine durchgängigen Strukturen (Ende an der Landkreisgrenze) → **keine SPNV-Integration**
- **Ziel: Einheitlicher Tarif, Preis, Beförderungsbedingungen (Altersgrenzen, Mitnahmeregelungen,..)**



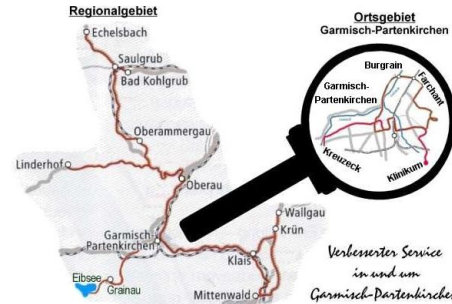
# In den Landkreisen LL und GAP bestehen mit der LVG und der VG-GAP bereits Zusammenschlüsse der Busunternehmen

## LVG



- Verkehrsgemeinschaft 1995 als Zusammenschluss der zehn im Landkreis tätigen Busunternehmen gegründet
- Einheitlicher Zonen-Tarif im LVG-Gebiet (aber ohne Schienenintegration)
- Aktuelles Tarifsystem des ÖPNV stößt an seine Grenzen wenn Verkehrsströme über die Landkreisgrenze hinausgehen

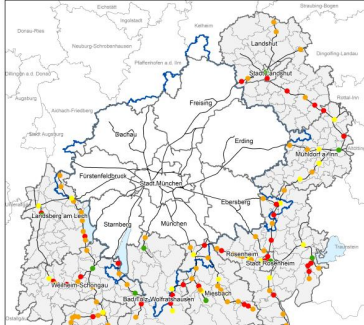
## Verkehrsgemeinschaft Garmisch-Partenkirchen



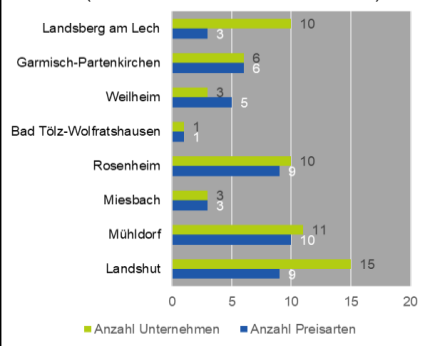
- Gründung 2001 → Tarifkooperation RVO, Gemeindewerke GAP und Eibsee Verkehrsgesellschaft
- Möglichkeit des Erwerbs von Kombitickets mit 15% Rabatt
- Keine Abdeckung des kompletten LK-Gebiets (nur Linien in/aus Ort GAP), keine SPNV-Integration

**Besonderheit im LK WM: Kostenloser Stadtverkehr Weilheim (sonst fast nur RVO)**

Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehr im Untersuchungsgebiet



Anzahl der Busunternehmen und Tarife im Landkreis (inkl. ein-/ausbrechender Linien)



- Mit MVV-Beitritt Anwendung des MVV-Tarifs (angepasst auf die Erweiterungsgebiete)
- Ziel ist es, einen einheitlichen Tarif für alle potentiellen Erweiterungsgebiete anzubieten, welcher aus dem aktuellen MVV-Tarif heraus entwickelt wird
  - Je nach örtlichen Gegebenheiten und Wünschen sind Modifizierungen des MVV-Tarifs denkbar (jedoch keine konkurrenzierenden Tarife, da EIN Tarif Markenzeichen eines Verkehrsverbunds)
  - Genaue Tarifentwicklung und -ausgestaltung aber erst Teil von Phase 2 → Verhandlungen und bilaterale Gespräche!
- Integration in den MVV-Raum bedeutet jedoch nicht zwingend eine sofortige Veränderung des Verkehrsangebots → Angebotsorientierung sind wünschenswert, **aber Entscheidungen und Planungen obliegen weiterhin den Aufgabenträgern**
- In Phase 1: Analyse des Bestandsangebots
  - ÖPNV- und SPNV-Angebot (qualitativ und quantitativ)
  - Tarife (Ausgangsbedingungen)



## 1. Hintergrund und Rahmenbedingungen

## 2. Strukturuntersuchung und verkehrliche Grundlagen

2.1 Strukturdaten (Gebiet, Bevölkerung und Beschäftigte)

2.2 Untersuchung von relevanten Verkehrsströmen (Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr)

2.3 Verkehrsangebot und Tarif(e) im potentiellen MVV-Erweiterungsgebiet

2.4 Fazit und Bewertungsmatrix

## 3. Organisatorische Fragen und Best Practice Beispiele von Verbunderweiterungen

## 4. Ausblick Phase 2

4.1 Erhebungsdesign Verkehrserhebungen

4.2 Ausblick (Tarifentwicklung, Mindereinnahmenberechnung, Kosten, Einnahmenaufteilung...)

# Fazit Phase 1: Starke bis sehr starke verkehrliche Verflechtung der Landkreise WM und LL und dem MVV-Raum

## Pull-Faktoren für eine Verbunderweiterung:

- Wachsende Bevölkerung (Entwicklung und Prognose) → zunehmende Mobilität
- Starker Zuwachs an Beschäftigten in den letzten Jahren
- Weitreichende und umfangreiche Pendlerverflechtungen nach München, in bestehenden MVV-Raum und (teilweise) auch in mögliche neue MVV-Landkreise → östliche Landkreise LL und v.a. WM mit stärkeren Verflechtungen als westliche Kommunen
- **Verkehrliche Sinnhaftigkeit für einen MVV-Beitritt eindeutig gegeben**
- Tourismus- und Freizeitverkehr relevant, im LK GAP sehr bedeutend
- Noch offene Fragestellung:
  - In einzelnen Landkreisen Überlegungen zu zusätzlichen Überlappungstarifen naheliegend.  
*Im Landkreis LL ggf. Untersuchung zu Überlappungstarif mit AVV sinnvoll.*

# Matrix zur Bewertung der verkehrlichen Sinnhaftigkeit eines MVV-Beitritts

	Ein- wohner 11-31 (rel.)	Beschäf- tigte AO 11-19 (rel.)	Auspendler in MVV- Raum (abs.)	Auspendler- anteil in MVV-Raum an SVB WO	Einpendler aus MVV- Raum (abs.)	Auspendler- anteil in andere VRE- Gebiete	Schüler- verkehr (LK über- greifend)	Freizeit- verkehr (Tages- reisen)	Tourismus Intensität	Gesamt -Plus
<b>TÖL</b>	+	o	++	+++	++	+	o	+++	+	13
<b>GAP</b>	o	+	o	o	o	+	o	++	+++	7
<b>LL</b>	+	++	++	+++	+	o	o	+	o	10
<b>MB</b>	+	++	++	+++	+++	o	+	+++	+++	18
<b>MÜ</b>	+	++	+	+	+	o	+	o	o	7
RO (Stadt)	o	o	o	+	+	+++	?	o	o	5
RO (Kreis)	+	++	+++	+	++	++	o	+	+	13
<b>Stadt + LK</b>	+	+	+++	+	+++	o	o	+	+	11
<b>WM</b>	o	+	++	++	+++	o	o	+	o	9
LA (Stadt)	+++	o	+	++	+	++	o	o	o	9
LA (Kreis)	++	+++	++	+	++	++	+	o	o	13
<b>Stadt + LK</b>	++	+	+++	+	+++	o	+	o	o	11

# Legende zu Matrix der verkehrlichen Sinnhaftigkeit

	<b>0</b>	<b>+</b>	<b>++</b>	<b>+++</b>
<b>Einwohner 11-31 (rel.)</b> <i>prozentuale, prognostizierte, Einwohnerentwicklung von 2011-2031</i>	< 10%	10% - <15%	15% - <20%	≥ 20%
<b>Beschäftigte AO 11-19 (rel.)</b> <i>Prozentuale Beschäftigtenentwicklung am Arbeitsort von 2011-2019</i>	< 20%	20% - <25%	25% - <30%	≥ 30%
<b>Auspendler in MVV-Raum (abs.)</b>	< 5.000	5.000 - <10.000	10.000 - <15.000	≥ 15.000
<b>Auspendleranteil in MVV-Raum an SVB WO</b>	< 15%	15% - <20%	20% - <25%	≥ 25%
<b>Einpendler aus MVV-Raum (abs.)</b>	< 2.000	2.000 - <3.000	3.000 - <5.000	≥ 5.000
<b>Auspendleranteil in andere VRE-Gebiete</b>	< 10%	10% - <20%	20% - <30%	≥ 30%
<b>Schülerverkehr (LK-übergreifend)</b> <i>Anteil MVV-Raum an landkreisübergreifenden Schülerfahrten (ab der 5. Klasse)</i>	< 40%	≥ 40%	*	*
<b>Freizeitverkehr (Tagesreisen)</b> <i>Hin- und Rückfahrten pro Einwohner in/aus LHM an Sa+So im Aug. 2020</i>	< 0,5	0,5 - <1,0	1,0 - <2,0	≥ 2,0
<b>Tourismusintensität</b> <i>Übernachtungen pro 1.000 Einwohner</i>	< 5.000	5.000 - <10.000	10.000 - <15.000	≥ 15.000

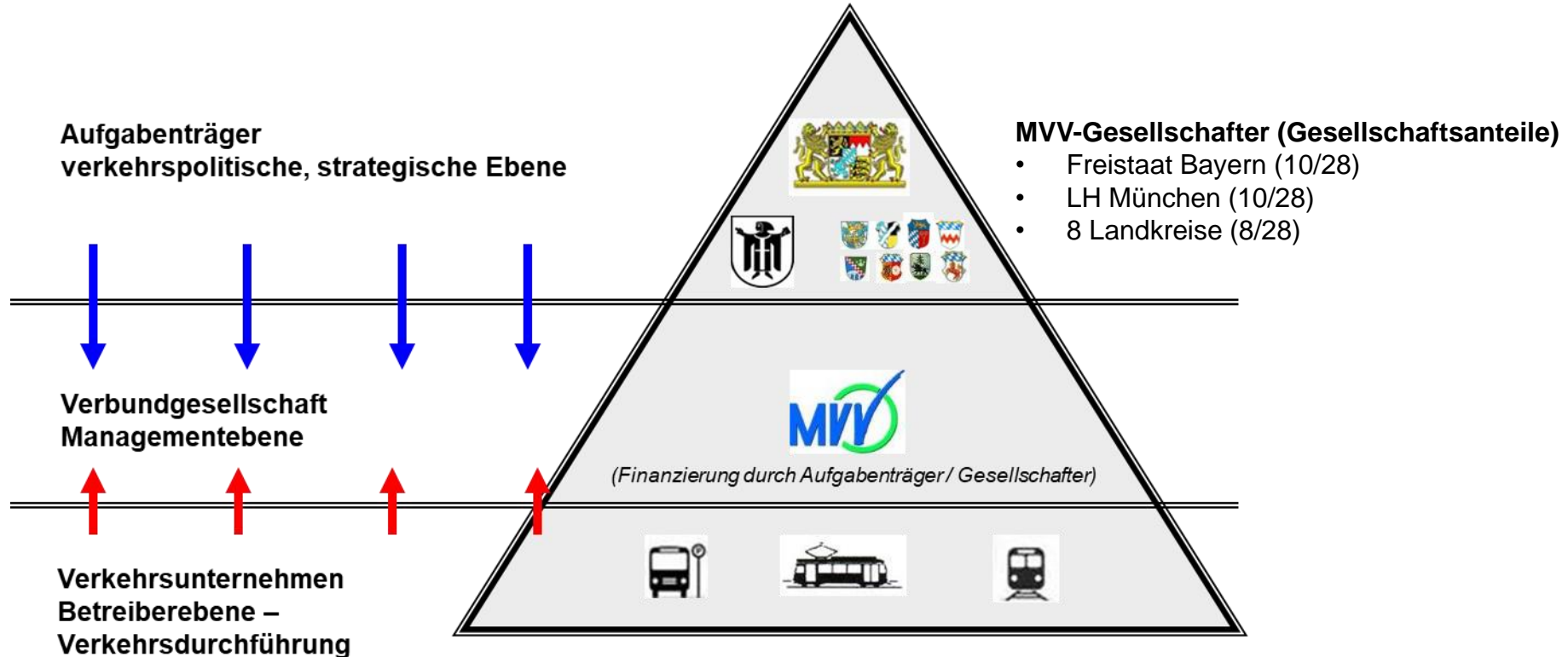
**Alle Angaben beziehen sich auf ganze Zahlen gerundete Werte**

\* Schülerverkehr wird mit „0“ oder „+“ gewichtet, da absolute Zahlen nicht in Relation zu den Pendler- und Freizeitverkehrszahlen stehen

1. Hintergrund und Rahmenbedingungen
2. Strukturuntersuchung und verkehrliche Grundlagen
  - 2.1 Strukturdaten (Gebiet, Bevölkerung und Beschäftigte)
  - 2.2 Untersuchung von relevanten Verkehrsströmen (Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr)
  - 2.3 Verkehrsangebot und Tarif(e) im potentiellen MVV-Erweiterungsgebiet
  - 2.4 Fazit und Bewertungsmatrix
- 3. Organisatorische Fragen und Best Practice Beispiele von Verbunderweiterungen**
4. Ausblick Phase 2
  - 4.1 Erhebungsdesign Verkehrserhebungen
  - 4.2 Ausblick (Tarifentwicklung, Mindereinnahmenberechnung, Kosten, Einnahmenaufteilung...)

# Derzeitiges Organisationsmodell im MVV – heutige Gesellschafter

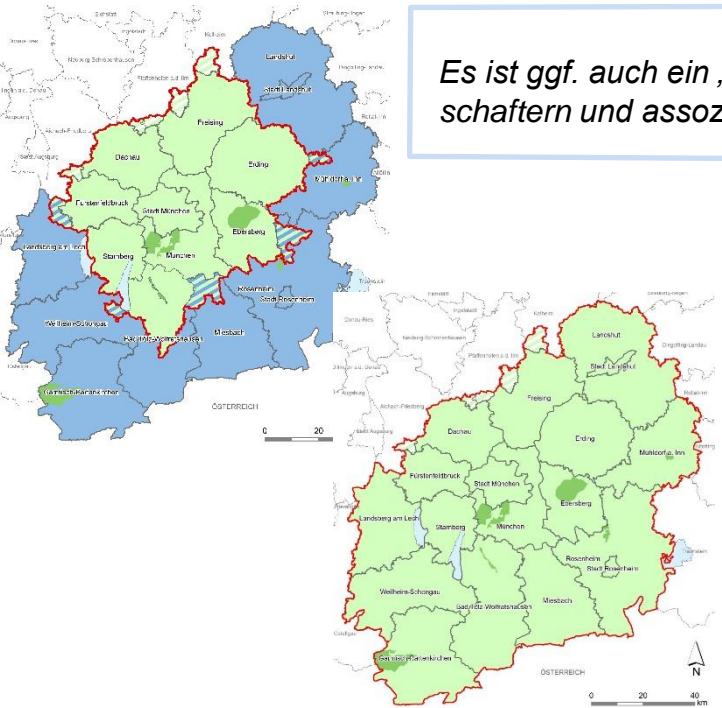
## 3-EBENEN-MODELL IM AUFGABENTRÄGERVERBUND



# Erweiterungsgebiete als neue Gesellschafter oder assoziierte Partner denkbar – aktuelle Verbundlandkreise präferieren Gesellschafterstatus

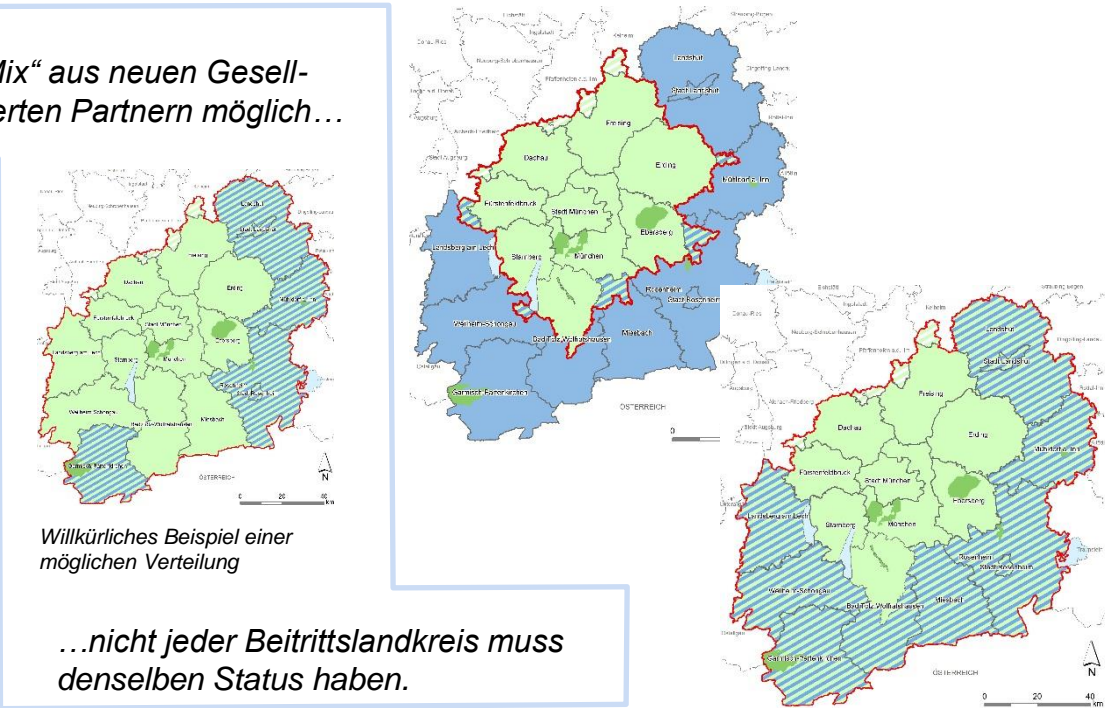


## Status als Gesellschafter



*Es ist ggf. auch ein „Mix“ aus neuen Gesellschaftern und assoziierten Partnern möglich...*

## Status als assoziierter Partner

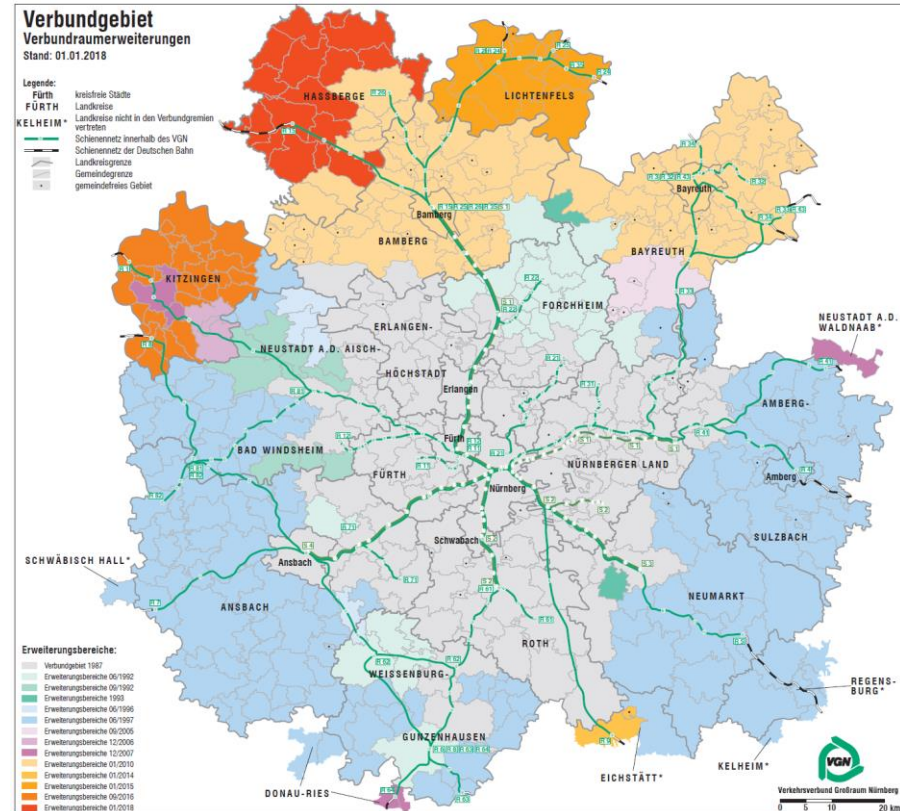


*Willkürliches Beispiel einer möglichen Verteilung*

*...nicht jeder Beitrittslandkreis muss denselben Status haben.*

# Erweiterungen im VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg)

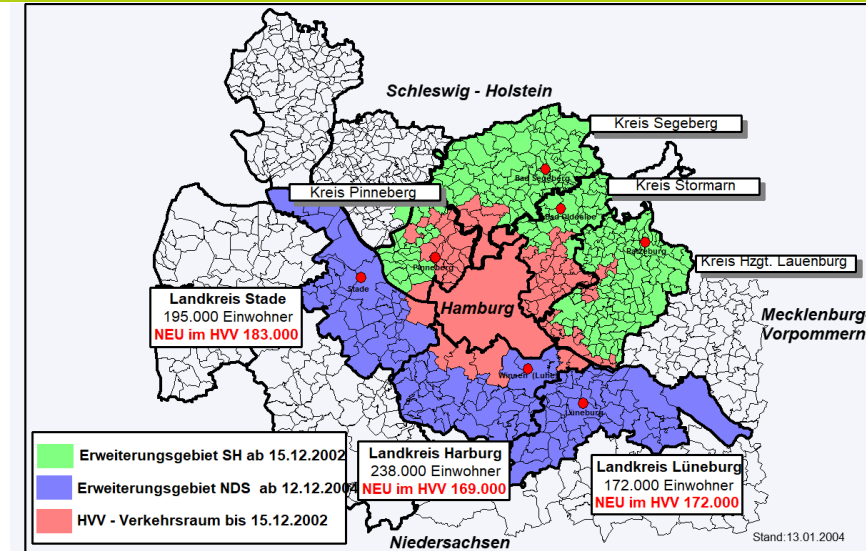
- Gegründet 1987 auf einer Fläche von 4.593 km<sup>2</sup>
- Mehrere **Erweiterungen** im VGN
  - 1. große Verbunderweiterung 2005
  - Weitere Ausbreitung 2007 und 2010 und 2015
  - Letzte Erweiterung 2018 (Lkr. Haßberge)
- In weiten Teilen deckungsgleich mit Metropolregion Nürnberg
- Aktuell 15.843 Quadratkilometer, damit flächenmäßig **zweitgrößter** Verkehrsverbund Deutschlands nach VBB
- 131 Verkehrsunternehmen, 778 Linien im VGN
- Freistaat Bayern erhöhte seine Mittel für die Fahrzeugförderung um 100 Millionen Euro aus seinem Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung
  - Freistaat zahlt 90% der Grundlagenstudien, mit denen die Kosten für Landkreise und kreisfreie Städte ermittelt werden sollen
  - Stellte auch Förderung der Dauerkosten in Aussicht
- Reduzierung der Tarifvielfalt und der Fahrkosten für Umsteiger um **20-30%** des Gesamtfahrpreises





# Erweiterungen im HVV (Hamburger Verkehrs Verbund)

- **Ältester Verbund in D** (seit 1965), 8.516 km<sup>2</sup>, 3,5 Mio. Einw.
- Erstreckt sich über **drei Bundesländer**, mehrere Erweiterungen:
  - Erweiterungsgebiet **Schleswig-Holstein ab 12.2002**: (Lkr. Pinneberg, Segeberg, Stormarn und Herzogtum Lauenburg)
  - Erweiterungsgebiet **Niedersachsen I ab 12.2004**: (Lkr. Stade, Harburg und Lüneburg)
  - Erweiterungsgebiet **Niedersachsen II ab 12.2019**: (Lkr. Uelzen, Rotenburg (Wümme), Heidekreis und Cuxhaven)
    - Integration der **Schienenstrecken, teilw. nur für Zeitkarten**
    - Integration der Wendlandbahn bis nach Brandenburg
  - Ab 01.2022 **Vollintegration Lkr. Steinburg** (SH), + 1.056 km<sup>2</sup>
- Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste sollen möglichst begrenzt und von den Aufgabenträgern nach dem **Territorialprinzip** übernommen werden
- **Finanzielle Entlastung** für die meisten Fahrgäste
- **Zeitkarten** als erfolgreiches Mittel zur Kundenbindung



Die neuen Strecken in der Übersicht



Durch die geplante Tarif-Erweiterung sollen in anderthalb Jahren auch HVV-Einzelkarten für den Metronom nach Bienebüttel gelöst werden können. (Foto: I&E)

AUCH UELZEN KOMMT IN DEN HVV

1. Hintergrund und Rahmenbedingungen
2. Strukturuntersuchung und verkehrliche Grundlagen
  - 2.1 Strukturdaten (Gebiet, Bevölkerung und Beschäftigte)
  - 2.2 Untersuchung von relevanten Verkehrsströmen (Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr)
  - 2.3 Verkehrsangebot und Tarif(e) im potentiellen MVV-Erweiterungsgebiet
  - 2.4 Fazit und Bewertungsmatrix
3. Organisatorische Fragen und Best Practice Beispiele von Verbunderweiterungen
- 4. Ausblick Phase 2**
  - 4.1 Erhebungsdesign Verkehrserhebungen
  - 4.2 Ausblick (Tarifentwicklung, Mindereinnahmenberechnung, Kosten, Einnahmenaufteilung...)

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

*Nach Ende der Phase 1 und Bewertung der Ergebnisse, bei positivem Ergebnis Eintritt in Phase 2 (Erhebungsphase)*

## **Phase 2 – Wirtschaftliche Sinnhaftigkeit eines MVV-Beitritts, Erhebungs- und Konkretisierungsphase**

- Ermittlung der Kosten und Prüfung der **wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Verbundintegration**
- Verkehrserhebungen zur **Berechnung der Mindereinnahmen - Größenordnung der Kosten Basis für endgültige Entscheidung aller Beteiligten**  
(wenn möglich Nutzung von Vertriebsdaten der VU zur Einsparung von Kosten)
- Entwicklung von erweiterten **Tarifmodellen**
- Vorschlag **Einnahmeaufteilung** und DHV-Berechnung,
- Vorschlag und Konkretisierung für weitere **Organisationsentwicklung**

# Erhebungen sind für die Ermittlung der Mindereinnahmen erforderlich – die ersten Erhebungen starten im Sommer 2021

- Nach langwierigen Verhandlungen wurde ein detailliertes Erhebungskonzept vereinbart, das den Forderungen der Schienenverkehrsunternehmen entspricht
- Dynamische Corona-Lage erschwert aktuelle Erhebungen organisatorisch und qualitativ
  - Ergebnisse der Erhebungen für spätere Jahre begrenzt aussagefähig!
  - Start der Erhebungen Sommer 2021
- Erhebungen können reduziert werden, wenn Vertriebsdaten zur Verfügung gestellt werden
  - vor Erhebungsbeginn muss klar sein, welche Buslinien erhoben werden müssen und welche Linien auf Grundlage der Vertriebsdaten berechnet werden können
  - **Erhebungskosten im ges. Busverkehr belaufen sich auf ca. 2.600.000 €.**
  - **großes Einsparungspersonal (für Auftraggeber), wenn man den Großteil der Busse über Vertriebsdaten berechnen kann!**

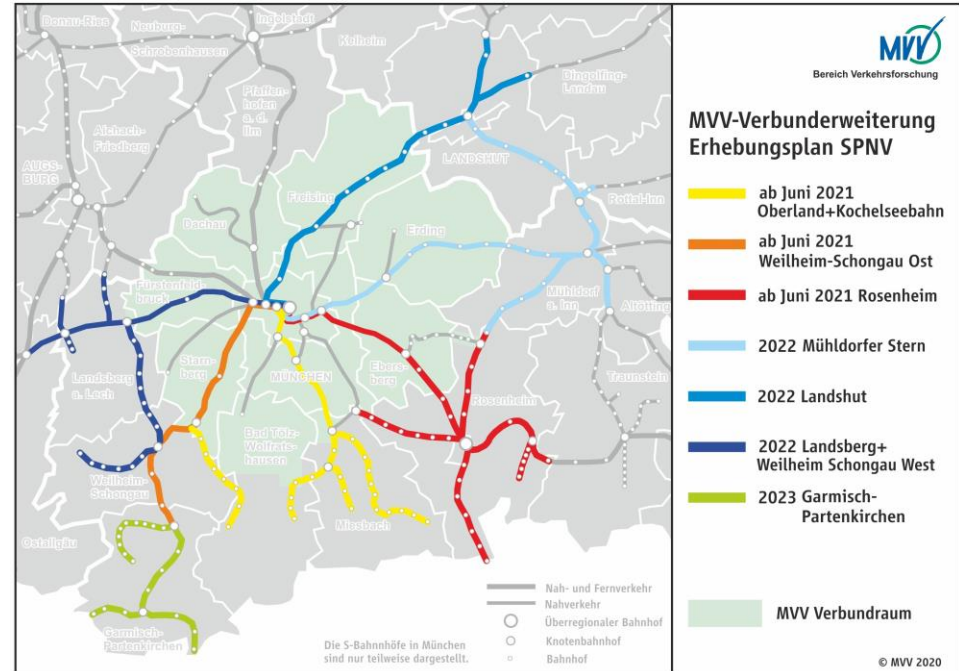
# Die Erhebungen starten in einzelnen Landkreisen bereits im Juni – Bewerbungsverfahren für die Ausschreibungen angelaufen

- Die Fahrgasterhebungen finden in drei Jahresetappen ab Juni statt (Übersicht in folgender Folie)
  - Die Erhebungen für **Weilheim Ost** werden ab **Juni 2021** durchgeführt, **Weilheim West** und **Landsberg am Lech** folgen aufgrund neuem Betriebskonzept **ab Dezember 2021**. Der **Lkr. Garmisch-Partenkirchen** ist aktuell ab **Dezember 2022** vorgesehen.
  - Erhebungen in Stadt und Landkreis Rosenheim wurden im November 2020 ausgeschrieben und das Auswahlverfahren läuft bereits
  - Für die Landkreise Miesbach, Bad Tölz-Wolfratshausen und **Weilheim Ost** findet aktuell der Teilnahmewettbewerb zur Ausschreibung statt
- ➔ **Diese Erhebungen starten** (Stand 19.03.2021) **wie geplant zum kleinen Fahrplanwechsel im Juni 2021**

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

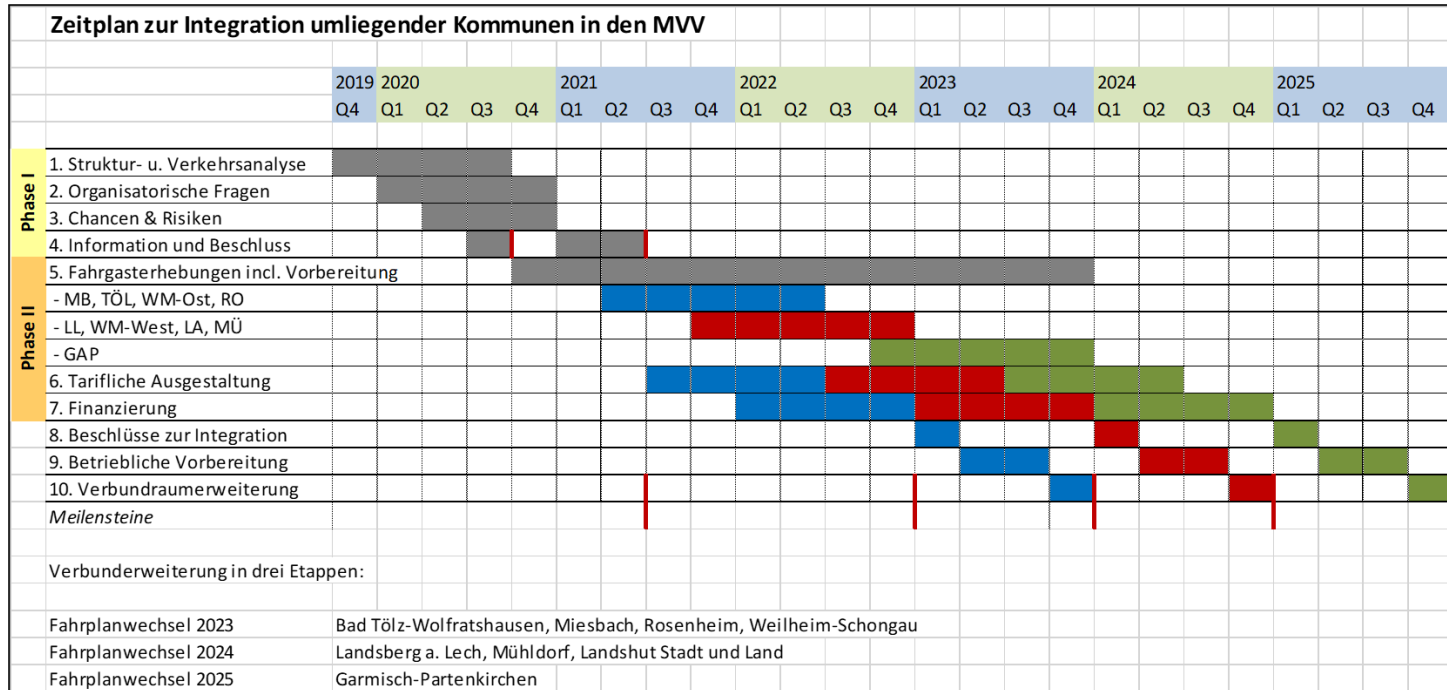
Ziel ist es, die Fahrgasterhebungen in drei Etappen durchzuführen:

- 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

- Arbeiten zu Phase 1 können nach derzeitigem Stand im 1. Quartal 2021 abgeschlossen werden
- Aktualisierter Zeitplan:





**Vielen Dank für Ihre  
Aufmerksamkeit**