



Aktenzeichen	Datum		
	26.07.2024		
Abteilung/Sachgebiet	Sachbearbeiter		
Klimaschutz und Mobilität	Klimaschutz und Mobilität Frau Hoffmann		
Beratung	Datum	Behandlung	Zuständigkeit
Umwelt- und Landwirtschaftsaus- schuss	13.11.2024	öffentlich	Vorberatung
Kreisausschuss	13.11.2024	öffentlich	Vorberatung
Kreistag	10.12.2024	öffentlich	Entscheidung
Betreff			
ÖPNV; MVV Beitritt - Kreistagsvorlage -			
Anlagen:			
210121_Abschlussbericht_GAP_LL_WM			
2409_VRE_Eintarifierung_Zonengrenzen_GAP_V2			
241029_HDV_GAP_Bus_Schiene_angepasst			
Endbericht_MVV-Studie_Phase1_Landkreisteil_GAP			
GAP_Anhang_BV_aktualisiert			

Vorschlag zum Beschluss:

1. Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen tritt mit Wirkung zum 01.01.2026 dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) bei und wird Gesellschafter der MVV GmbH.
2. Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen übernimmt die gemäß Sachverhalt anfallenden investiven und konsumtiven Kosten.

Diese Kosten ergeben sich aus

- notwendige Erstinvestitionen (10% Eigenanteil) – einmalig 2025
 - Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste im ÖPNV – ab 2026
 - Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste im SPNV (10% Eigenanteil) – ab 2026
 - Regiekosten der MVV GmbH.
3. Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen verpflichtet sich, rechtzeitig vor Verbundbeitritt zum Zwecke des rechtskonformen Ausgleichs entstehender Mindereinnahmen im allgemeinen ÖPNV eine allgemeine Vorschrift gem. Art. 3 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 zu erlassen. Die MVV GmbH wird beauftragt, bei den dafür notwendigen Schritten zu unterstützen.
 4. Der Landrat wird ermächtigt, alle für die Verbunderweiterung notwendigen Maßnahmen umzusetzen bzw. sämtliche rechtserheblichen Erklärungen abzugeben, insbesondere die Unterzeichnung aller notwendigen Verträge und Vereinbarungen gemäß Sachverhalt. Dem Kreistag ist zum nächstmöglichen Zeitpunkt Bericht zu erstatten. Für die Gemeinde Farchant ist eine Lösung in der Tarifstruktur des MVV zu finden, die keine deutliche Kostenmehrung für die Nutzer aus der Gemeinde in die

Nachbarmarktgemeinde Garmisch-Partenkirchen und umgekehrt bedeutet.

I. Grund (Anlass) der Behandlung

Dem Landkreis Garmisch-Partenkirchen liegen nun die Berechnungen des Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV) zur möglichen Verbundraumerweiterung vor. Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen entscheidet über einen Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund zum 01.01.2026.

II. Sach- und Rechtslage

Vormerkung:

1. Verkehrspolitische Grundlagen und Ziele des Freistaats Bayern (Auszüge)

1.1. Koalitionsvertrag 2018 – 2023 der bayerischen Staatsregierung

„Wir werden den öffentlichen Personennahverkehr deutlich stärken und Zugangshemmnisse zum öffentlichen Verkehr abbauen. [...] Wir wollen einheitliche Tarif- und Verbundstrukturen in den regionalen Verkehrsräumen voranbringen.“

1.2. Spitzengespräch zur Zukunft des ÖPNV in Bayern am 29.04.2019

„Die Staatsregierung unterstützt die Gründung und Erweiterung von verkehrlich sinnvollen Verkehrsverbänden...“

1.3. ÖPNV-Strategie 2030 für den Freistaat Bayern vom Dezember 2022

„Flächendeckende und leistungsfähige Verkehrsverbände sollen die Interessen und Zuständigkeiten der kommunalen Aufgabenträger in den Regionen bündeln und im direkten Kontakt zum Verkehrsministerium vertreten.“

2. Projekt MVV-Verbunderweiterung

Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen hat mit dem Beschluss in 2019 zur Erarbeitung einer Grundlagenstudie für den Beitritt zum Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV), seine Absicht erklärt, ein einheitliches Tarifsystem über den Verkehrsraum des Landkreises hinaus einzuführen [...]“

2.1. Vorbereitende Grundlagenstudie

Mit Überreichung des Zuwendungsbescheids der Regierung von Oberbayern an den Landkreis Bad Tölz-Wolfratshausen in seiner Funktion als Gesamtzwendungsempfänger im November 2019 startete offiziell die Grundlagenstudie für Untersuchungen zur Ausweitung von Verbundstrukturen.

Diese Grundlagenstudie erstreckt sich über unseren Landkreis hinaus auf die Landkreise Bad Tölz, Landsberg am Lech, Landshut, Miesbach, Mühldorf am Inn, Rosenheim, Weilheim-Schongau und die kreisfreien Städte Landshut und Rosenheim und wird zu ca. 85 % gefördert.

2.1.1. Phase I – verkehrliche Sinnhaftigkeit

Am 07.01.2020 war der Startschuss mit Beginn der Phase I. Als erstes Ergebnis wurde die verkehrliche Sinnhaftigkeit eines MVV-Beitritts gutachterlich bestätigt.

Der Endbericht Phase 1 kann der Anlage 1 entnommen werden.

2.1.2. Phase II – wirtschaftliche Sinnhaftigkeit

Ziel von Phase II ist die Einschätzung organisatorischer und finanzieller Folgen für die verschiedenen Projektpartner, insbesondere für den Freistaat Bayern und die kommunalen Aufgabenträger.

Hierzu wurden im Landkreis Garmisch-Partenkirchen in 2023/2024 Fahrgastzählungen bei der Bahn durchgeführt. Darüber hinaus wurden die von den Verkehrsunternehmen bereitgestellten Vertriebsdaten desselben Zeitraums ausgewertet. Dadurch konnten erhebliche finanzielle Mittel für ursprünglich geplante Erhebungen eingespart werden.

Diese Berechnungen bilden die Grundlage für die Abschätzung anfallender sog. Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste (DHV) im SPNV und ÖPNV.

Darüber hinaus wurden die in 2025 anfallenden Erstinvestitionen, die ab 2026 anfallenden jährlichen MVV-Regiekosten sowie die tariflichen Grundlagen ermittelt.

2.2. **Tarifsystem**

Gemäß den Vorgaben der Regierung von Oberbayern als zuständige Genehmigungsbehörde wurde das bestehende Tarifgebiet (Zone M – 6) in gleicher Logik nun auf M – 12 erweitert (siehe Anlage: GAP_Anhang BV aktualisiert Seite 5). Die MVV-Linien im Landkreis werden innerhalb der Zonen 8 bis 12 abgebildet.

2.2.1. Ticketsortiment

Nach den Vorgaben der Genehmigungsbehörde (ROB) muss in den Beitrittsgebieten das gleiche Ticketsortiment vorgehalten werden wie im bestehenden Verbundraum. Die derzeitigen Beförderungs- und Tarifbestimmungen des MVV können unter [Beförderungsbedingungen | MVV \(mvv-muenchen.de\)](https://www.mvv-muenchen.de) abgerufen werden.

2.2.2. 365 € Ticket

Analog zu den bestehenden Vereinbarungen zwischen den MVV-Gesellschaftern sollen auch in den Beitrittsgebieten 365-Euro-Tickets für Schüler und Auszubildende angeboten werden. Der Freistaat Bayern hat signalisiert, sich mit dem gleichen Fördersatz von 60 % an den Mindererlösen zu beteiligen. Das restliche Drittel teilen sich wie gewohnt die kommunalen Aufgabenträger gem. den anteiligen Schülerzahlen.

2.2.3. Gästekarte

Von Beginn an war die Implementierung der bestehenden Gästekarten in das MVV-Tarifsystem Bedingung für eine erfolgreiche Verbunderweiterung. Es ist nun vorgesehen, den derzeitigen Bestellern bzw. Finanziers (Kommunen oder Tourismusverbände) je nach Abnahmevermögen oder Gästeaufkommen einen Rabatt auf den regulären Preis der IsarCard Woche zu gewähren. Dabei kommt es zusätzlich noch darauf an, wie viele Zonen der Besteller bzw. Finanzier seinen Gästekarteneinhabern für die kostenlose Benutzung des ÖPNV bereitstellen möchte.

Innerhalb des MVV-Gebiets berechtigt die MVV-Gästekarte zur Nutzung aller MVV-

Verkehrsmittel (Busse aller Verkehrsunternehmen, Regionalzüge, S-Bahn) im gewählten Geltungsbereich (= den gewählten Zonen).

2.2.4. Kurzstrecke

Die Regelungen im jetzigen MVV-Tarif für die Kurzstrecke gelten auch nach der Verbunderweiterung weiterhin, d. h. die Kurzstrecke gilt auch im Erweiterungsgebiet in den jeweiligen Verkehrsträgern für bis zu vier Haltestellen, wovon max. zwei auf der Schiene zurückgelegt werden dürfen. Ausschlüsse können für einzelne, lange Relationen eingeführt werden. Darüber hinaus können Einzelfahrten im ÖPNV innerhalb einer Gemeinde auch dann als Kurzstrecke bestritten werden, wenn die Haltestellen in mehreren Zonen liegen.

2.2.5. Anerkennung BahnCard

Analog zu den bestehenden Regelungen wird die BahnCard 25 und BahnCard 50 nicht anerkannt. Die BahnCard 100 gilt wie bisher (ohne finanzielle Auswirkung für die Aufgabenträger).

2.2.6. Stadttarife

Aus Gründen der Einheitlichkeit und Verständlichkeit wird der MVV-Tarif keine gesonderten Stadttarife enthalten. Bestehende Stadttarife können dann nicht mehr angeboten werden.

3. Kosten

3.1. Investive Kosten

Gem. dem Förderprogramm des Freistaats Bayern sind die folgenden Kosten nach dem Verursacherprinzip von den kommunalen Aufgabenträgern zu tragen und werden dann zu 90 % vom Freistaat Bayern gefördert.

3.2. Entwerter am Bahnsteig

Einige MVV-Tickets (z. B. Streifenkarten) müssen zur Gültigkeit an einer hierfür vorgesehenen Entwerter entwertet werden. Gem. den gesetzlichen Regelungen müssen in einem Verbundgebiet für alle Fahrgäste gleiche tarifliche und vertriebliche Verhältnisse vorgehalten werden. Demnach müssen in den Erweiterungsgebieten Entwerter aufgestellt werden, damit auch dort z. B. Streifenkarten in Papierform erworben und entwertet werden können.

3.3. Entwerter in Bussen

Um einerseits die Vorgaben einzuhalten und andererseits die Kosten so niedrig wie möglich zu halten, können im Bus zur Entwertung entsprechender Tickets sog. „Handstempel“ verwendet werden. Dadurch können die vergleichsweise teuren Entwerter eingespart werden.

3.4. Automaten am Bahnsteig

Damit an den bestehenden Ticketautomaten an den Bahnhöfen das MVV-Ticketsortiment verkauft werden kann, müssen diese per Softwareanpassung entsprechend umgerüstet werden.

3.5. Vitrinen am Bahnsteig

Damit an den bestehenden den Bahnhöfen die gesetzlich vorgeschriebenen, neuen MVV-Tarifinformationen wie Fahrpläne oder Tarifstruktur kommuniziert werden können, sind neue Vitrienen notwendig.

3.6. Umprogrammierung Bordrechner in Bussen

Damit der künftige Vertrieb von MVV-Tickets auch in den derzeit verkehrenden Regional- und Stadtbussen stattfinden kann, müssen die Bordrechner entsprechend umgerüstet werden. Die Kosten reduzieren sich, wenn mehrere Aufgabenträger dasselbe System umrüsten (z. B. Init der RVO). Ggf. sind auch diese Kosten zu 90 % vom Freistaat Bayern förderfähig.

3.7. Ausstattung von Bushaltestellen

Aus Gründen der Einheitlichkeit und Wiedererkennung sollen grundsätzlich alle bestehenden Haltestellenmasten MVV-konform sukzessive im Rahmen von Neuausschreibungen umgerüstet werden. Allerdings müssen die bestehenden Masten vorab weitgehend mit zusätzlichen Informationseinschüben bestückt werden, um z.B. den MVV-Tarif zu kommunizieren.

3.8. Konsumtive Kosten

3.8.1. Harmonisierungs- und Durchtarifizierungsverluste (HDV)

HDV entstehen, vereinfacht gesagt dann, wenn ein günstigerer (Verbund-)Tarif einen teureren (Haus-)Tarif eines Verkehrsunternehmens ersetzt und aufgrund der einheitlichen Ticketstruktur ein oder mehrere Tickets entfallen können. Diese Mindererlöse müssen den betroffenen Verkehrsunternehmen im Rahmen einer allgemeinen Vorschrift ersetzt werden.

3.8.1.1. SPNV

Durch einen ab 01/2025 gültigen Bruttovertrag im Werdenfelsnetz, übernimmt der Freistaat die Mindereinnahmen der Werdenfelsbahn (ca. 250.000 €) voraussichtlich zu 100%. Dem Landkreis GAP entstehen dann ausschließlich für die Tarifierkennung auf der BZB Talstrecke Kosten. Da die BZB Talstrecke (GaPa-Grainau) nicht in den Tarif integriert wird, sondern der MVV-Tarif durch die nur BZB anerkannt wird, fallen nur ca. 5.000€ jährlich HDV Kosten auf den SPNV – Strecken für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen an.

3.8.1.2. ÖPNV

Die im allgemeinen ÖPNV anfallenden Mindererlöse werden nicht gefördert und sind vollständig durch die kommunalen Aufgabenträger zu finanzieren.

3.8.2. Münchner Verkehrsgesellschaft (MVG)

Aufgrund der Anwendung des MVV-Tarifs entstehen der MVG bei Fahrten, die auch von der MVG erbracht werden (z. B. U-Bahn, Tram) ebenfalls Mindererlöse, die ausgeglichen werden müssen. Für den Ausgleich bei der Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH entstehenden Durchtarifizierungs- und Harmonisierungsverluste ist keine Finanzierungsbeteiligung des Landkreises erforderlich.

3.8.2.1. Regiekosten der MVV GmbH

Für die Wahrnehmung von Aufgaben durch die MVV GmbH fallen jährlich sog. „Regiekosten“ an (z. B. Personalkosten, Sachkosten usw.), die gemäß der Konsortialvereinbarung von allen Gesellschaftern zu übernehmen sind.

Die Genehmigung des Wirtschaftsplans (und dadurch auch die Regiekosten) durch die MVV-Gesellschafterversammlung steht darüber hinaus jährlich unter dem Vorbehalt positiver Gremienbeschlüsse der Gesellschafter

4. Kostenübersicht Landkreis Garmisch-Partenkirchen

Die Kostenrechnung für den Verbundeintritt des Landkreises Garmisch-Partenkirchen setzen sich aus verschiedenen Kostenpunkten zusammen (Abbildung 1):

- Kosten, die 2025 für eine Umstellung des Systems anfallen
- Kosten ab 2026, die sich aus HDV Kosten für Bus und Bahn, wie Regiekosten zusammenstellen.
 - Die HDV Kosten sollten bis 2029 komplett abschmelzen, wenn der Landkreis bis dahin alle seine Linie als gemeinwirtschaftliche Linien bestellt.

Gesamtkosten:

- 2025 (einmalig): 265.000 € (Umsetzungskosten)
- Ab 2026 (jährlich): 920.000 € (HDV SPNV + HDV-Bus + Regiekosten)

Abbildung 1: Kosten MVV Beitritt 2025 und 2026

4.1 Kostenübersicht bis Verbundeintritt (2025)

Kosten für Umsetzung (bis Verbundbeitritt)	
Infrastrukturkosten (inkl. Anteil Systemkosten) ³	850.000 €
- davon vsl. durch den LKR zu finanzieren ³	85.000 €
Personalkosten	120.000 €
Marketingkosten	45.000 €
Fahrplanauskunft	15.000 €
Gesamtkosten für Umsetzung bis Verbundbeitritt ³ / Anteil LKR ³	1,05 Mio. € / 265.000 €

Abbildung 2: Kostenübersicht bis Verbundeintritt (2025)

Investive Kosten, z. B. Entwerfer, Automaten und Bordrechner etc. werden vom Freistaat mit 90% gefördert. Nicht gefördert werden Personalkosten, Marketingkosten oder Fahrplanauskunft, diese müssen vom Landkreis zu 100% finanziert werden. Für 2025 werden deshalb 265.000€ für die Umsetzung des Verbundbeitritt in den Haushalt eingestellt.

4.2. Kostenübersicht Verbundbeitritt ab 2026

4.2.1. Kostenübersicht Regiekosten

Basisaufgaben	333.000 €
Personalkosten (0,8 Planer, 0,4 BW)	102.000 €
Zusatzaufgaben (1€/Einw.)	90.000 €
Regiekosten gesamt (Prognose für 2026) ⁴	525.000 €

Abbildung 3: Kostenübersicht Regiekosten

Die Regiekosten beziffern die Kosten für laufende Basisaufgaben, Personalkosten und Zusatzaufgaben des MVV bei einem Beitritt des Landkreises Garmisch-Partenkirchen.

4.2.2. HDV-Kosten

Tarifrahmen	
Tarifzonen im LKR	8 – 12
Davon neue Tarifzonen	8 – 12
Erhebungen / Mindereinnahmen SPNV	
Zeitraum der Befragung	06.2021 – 06.2022 und 12.2022 – 12.2023
Mindereinnahmen SPNV (10%, mit D-Ticket) ¹	5.000 €
Mindereinnahmen Busverkehr	
Mindereinnahmen gesamt mit D-Ticket (ohne Schülerverkehr) ²	390.000 €
Mindereinnahmen Schülerverkehr LKR	vsl. keine

Abbildung 4: Kostenübersicht HDV-Kosten

HDV-Kosten fallen für den Landkreis Großteiles für den Busverkehr an. Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen profitiert von einer Neuregelung der Verträge auf dem Werdenfelsnetz – es fallen dem Landkreis dadurch hier keine Kosten für die Integration des Schienenverkehrs an. Lediglich 5.000€ beziffert der MVV als Kosten, die durch eine Tarifanerkennung für die Talstrecke der BZB durch den Landkreis zu begleichen wären.

5. Verträge Vereinbarungen und allgemeine Vorschriften

Damit der Landkreis Garmisch-Partenkirchen Gesellschafter der MVV GmbH werden kann, müssen bei Verbunderweiterung Verträge und Vereinbarungen unterzeichnet werden. Darüber hinaus müssen zur Finanzierung der HDV sowie zur Ausweitung des 365-Euro-Tickets allgemeine Vorschriften erlassen werden.

Der Landrat soll ermächtigt werden alle für die Verbunderweiterung notwendigen Maßnahmen umzusetzen bzw. sämtliche rechtserheblichen Erklärungen abzugeben, insbesondere die Unterzeichnung aller notwendigen Verträge und Vereinbarungen gemäß Sachverhalt. Dem Kreistag ist zum nächstmöglichen Zeitpunkt Bericht zu erstatten.

III. Zuständigkeit/Vorbehandlung in Ausschüssen

Nach GeschO KT beraten Umwelt- und Landwirtschaftsausschuss und der Kreisausschuss vor. Der Kreistag entscheidet.

| Finanzielle Auswirkungen? Ja

1	2	3		
Gesamtkosten der Maßnahmen (Beschaffungs-/ Herstellungskosten) €	Jährliche Folgekosten/-lasten 2025: 265.000€ 2026 – 2029: ca. 920.000 € „abschmelzend“ Ab 2029 dauerhaft 525.000 €	Projektbe- zogene Einnahmen (Förderung, Zu- schüsse) €		
<input checked="" type="checkbox"/> Im Verwaltungshaushalt	<input checked="" type="checkbox"/> Im Vermögenshaushalt			