

Leistungen des MVV und möglicher Beitritt des Lkr Oberallgäu und der Stadt Kempten

Kempten, 10.12.2025



Foto: Simon Schneider / Landratsamt Bad Tölz-Wolfratshausen

Der MVV: Derzeitiges Organisationsmodell im MVV – heutige Gesellschafter sind Freistaat, LHM und Landkreise



Die MVV GmbH ist eine Regie- und Managementgesellschaft in öffentlicher Hand, die den Verkehr im Verbundraum organisiert

MVV im Überblick

- Mai 1972 | Start des Münchener Verkehrs- und Tarifverbunds (MVV)
- MVV GmbH = **Regie und Managementgesellschaft** für den ÖPNV im Ballungsraum München
- Kernaufgaben: Tarif, Vertrieb, Fahrplanabstimmung, Reisendeninformation, Regionalbusausschreibungen...
- MVV ist sog. Aufgabenträgerverbund; **MVV-Gesellschafter** sind:
 - Freistaat Bayern
 - LH München
 - 10 Landkreise; Kreisfreie Stadt Rosenheim
- Organisiert für die Landkreise den **Regionalbusverkehr**;
- Den **Stadtverkehr** fährt die **MVG**, die **S-Bahn München** die **Deutsche Bahn**, die Busse **Privatunternehmen oder die Deutsche Bahn**



1

1 Netz
1 Fahrplan
1 Tarif
1facher geht's nicht.

- 800 Mio. Fahrgäste p.a.
- Mehr als 2 Mio. Fahrten pro Tag
- Mehr als 240 Fahrten je Einwohner p.a.

Wirkung für den Fahrgast

1

1 Netz
1 Fahrplan
1 Tarif
1facher geht's nicht.

Einheitliche Benutzeroberfläche für den ÖPNV

- ⌚ Ein Ticket für die ganze Reise – 1 Fahrschein für alle Verkehrsmittel
- ⌚ Ein Tarifsystem
- ⌚ Ein einheitlicher Vertrieb (auch digital, z.B. Handy-Ticket und E-Tarif)
- ⌚ 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, Semesterticket, Kombi-Tickets, ...)

Verbünde bieten dem Fahrgast ein einheitliches ÖPNV-System: „Alles aus einer Hand“

Ein attraktiver ÖPNV führt zum Umstieg und damit zur Entlastung der Straße, der Städte und der Umwelt.

Außerhalb von Verbundräumen häufig umständlicher Zugang zum ÖPNV, insbesondere bei intermodaler Verkehrsmittelnutzung

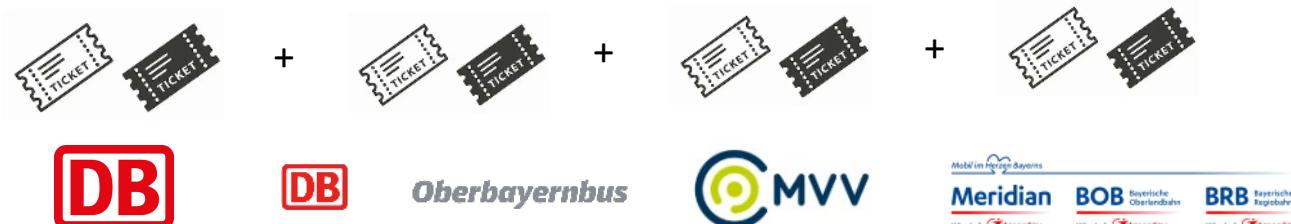


Der arme Herr Sailer brauchte für 20 Kilometer Luftlinie:

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

Häufige Situation für ÖPNV-Nutzer außerhalb von Verbünden

- Verschiedene Tarife → viele Fahrkarten nötig → insg. meist höhere Preise
- „Tarifdschungel“ verkompliziert bislang die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel



Beispiel von Hr. Sailer

Zudem:

- Häufig keine aufeinander abgestimmten Fahrpläne
- Keine übergreifende Fahrgast- und Tarifinformation
- Etc.

Verbunderweiterung trotz Deutschlandticket sinnvoll ?! Weiterhin 80 Mio. Fahrkarten im Bartarif im Verkauf

Tarifliche Rahmenbedingungen zielen auf regelmäßige ÖPNV-Nutzer / Pendler mit höheren Reiseweiten

- Verkauf nur als Monatskarte im Abonnement, monatlich kündbar, keine Mitnahme
- Verkauf ausschließlich über digitale Vertriebswege: Smartphone oder Chipkarte
- Preissteigerung ab Januar 2026 = 63 Euro/Monat

Deutschlandticket in Hinblick auf die MVV-Verbundraumerweiterung

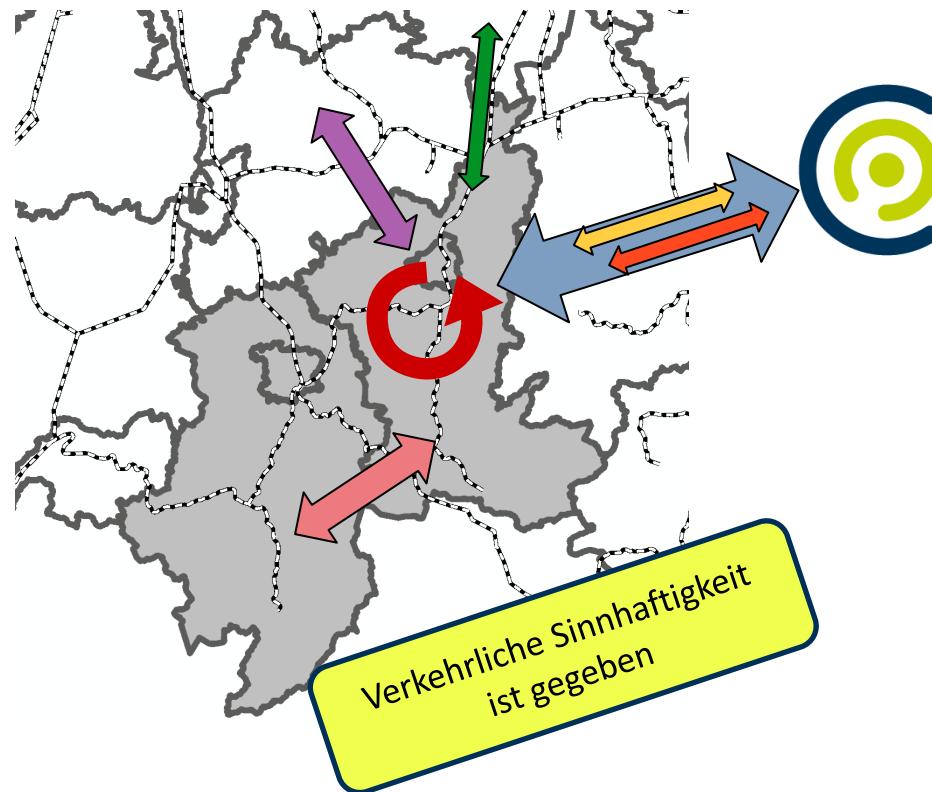
- Erste Erfahrungen zeigen: Die Möglichkeit der Mitnahme / Übertragbarkeit ist vielen MVV-Stammkunden wichtig: fünfstellige Anzahl von MVV-Abonnenten sind nicht ins D-Ticket gewechselt
- Rund 95% der verkauften Fahrkarten im „Bartarif“ für Gelegenheitsnutzer: (z.B. Streifenkarte, Einzelfahrkarte, Tageskarte) – 80 Mio. Stück

→ Für viele Fahrgäste („Selten-Fahrer“, „regelmäßig, aber nicht täglich Nutzer“, Touristen) ist ein einfaches, landkreisübergreifendes Tarifsystem notwendig.



D-TICKET

2.2 Pendlerverflechtung



	Lk Ostallgäu + Stadt Kaufbeuren			Prozentualer Anteil am jeweiligen Gesamtverkehr			Schlussfolgerung
	Arbeit	Bildung	Freizeit	Arbeit	Bildung	Freizeit	
Lk Ostallgäu + Stadt Kaufbeuren	64.800	29.100	228.700	65%	86%	87%	Hoher Binnenverkehrsanteil
Lk Oberallgäu + Stadt Kempten	10.000	1.500	10.000	10%	4%	4%	Verflechtung im Berufs-, Bildungs- und Freizeitverkehr
VVM Verkehrsverbund Mittelschwaben	7.300	1.400	10.700	7%	4%	4%	Verflechtung im Berufs-, Bildungs- und Freizeitverkehr
AVV Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund	4.600	200	1.300	5%	1%	0%	Es gibt Überlegungen zum MVV-Beitritt
LVG Lk Landsberger	5.200	800	6.500	5%	2%	2%	Verflechtung im Berufsverkehr In MVV integriert
Lk Weilheim-Schongau	3.100	900	6.000	3%	3%	2%	In MVV integriert
MVV Münchener Verkehrs- und Tarifverbund	5.100	<100	100	5%	0%	0%	13 % Pendlerverflechtung, hohes Potential für Verbund
Summe	100.100	33.900	263.300	100%	100%	100%	

2.3 Empfehlung der Gutachter PTV

***Aus gutachterlicher Sicht empfehlen wir die Umsetzung eines gemeinsamen Verkehrsverbundes**

- für die Städte Kaufbeuren und Kempten sowie die Landkreise Oberallgäu und Ostallgäu
- aufgrund der verkehrlichen Struktur mit einem hohen Anteil Fahrten im Allgäu und wichtigen Relationen mit kombinierten SPNV-Bus-Verbindungen
- aufgrund der möglichen Synergien der Aufgabenbündelung im Allgäu und des höheren politischen Gewichtes im Land
- aufgrund der verringerten Zugangshürden im ÖPNV durch einen gemeinsamen Tarif mit durchgehendem Vertrieb

* Originaltext aus der Präsentation zur Beschlussvorlage für die Verbunderweiterungsstudie Allgäu vom Dezember 2024

Umsetzung MVV

Die Ergebnisse der Allgäu-Studie würden mit dem MVV-Beitritt umgesetzt

- Kempten und Oberallgäu werden in ein leistungsfähiges System integriert
- Die verkehrliche Verflechtung Richtung MVV vorhanden
- Wichtige Bahnverbindungen Oberstdorf-Kempten und München
- Synergien-Bündelung im MVV
- Im MVV sind die Systeme bereits aufgebaut

Beispiel: Der Landkreis Garmisch-Partenkirchen wird in den Zonen 8 bis 12 liegen

Eintarifierung unterliegt verschiedenen Vorgaben:

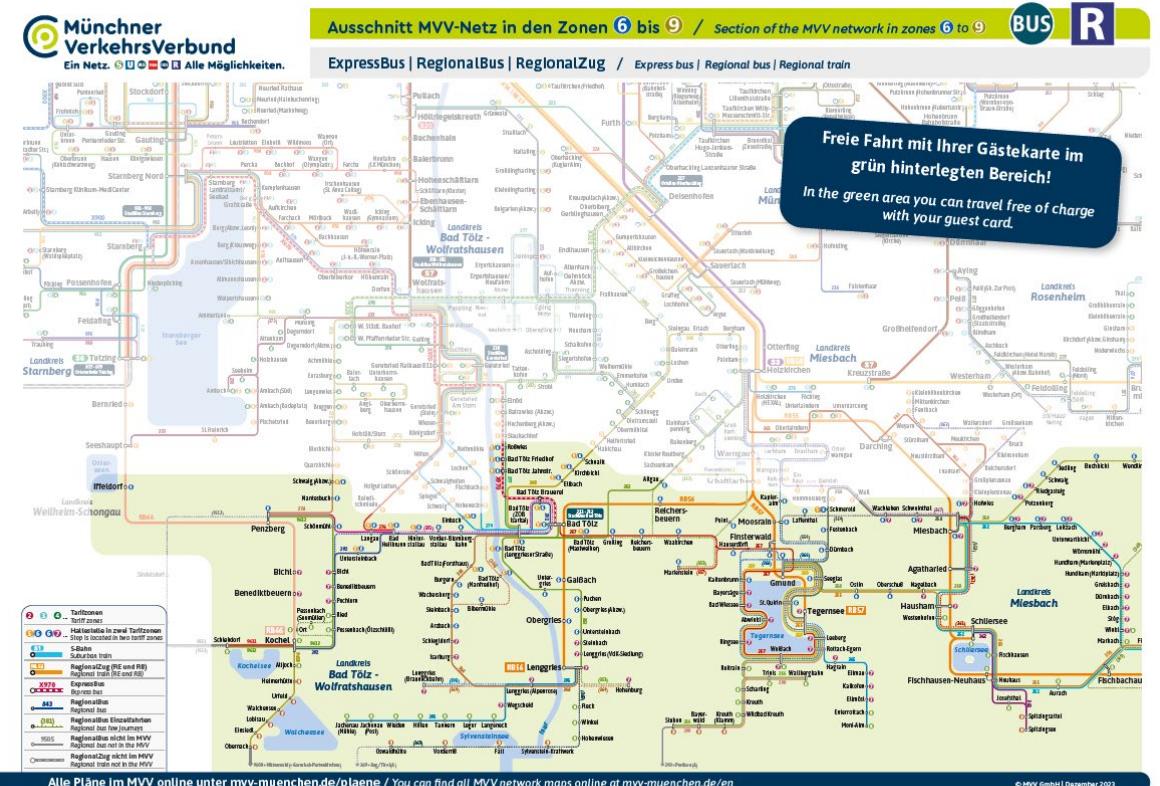
- Fortführung des bestehenden Zonenmodells mit Zone M in der Mitte
- Keine Änderungen im MVV-Bestandsraum sowie nach Möglichkeit von bereits eintarifierten Gebieten im Beitrachtsraum
- **Erreichen einer Tarifergiebigkeit im SPNV von 90%**
- Keine Zerschneidung von Gemeinde-/Siedlungsgebieten



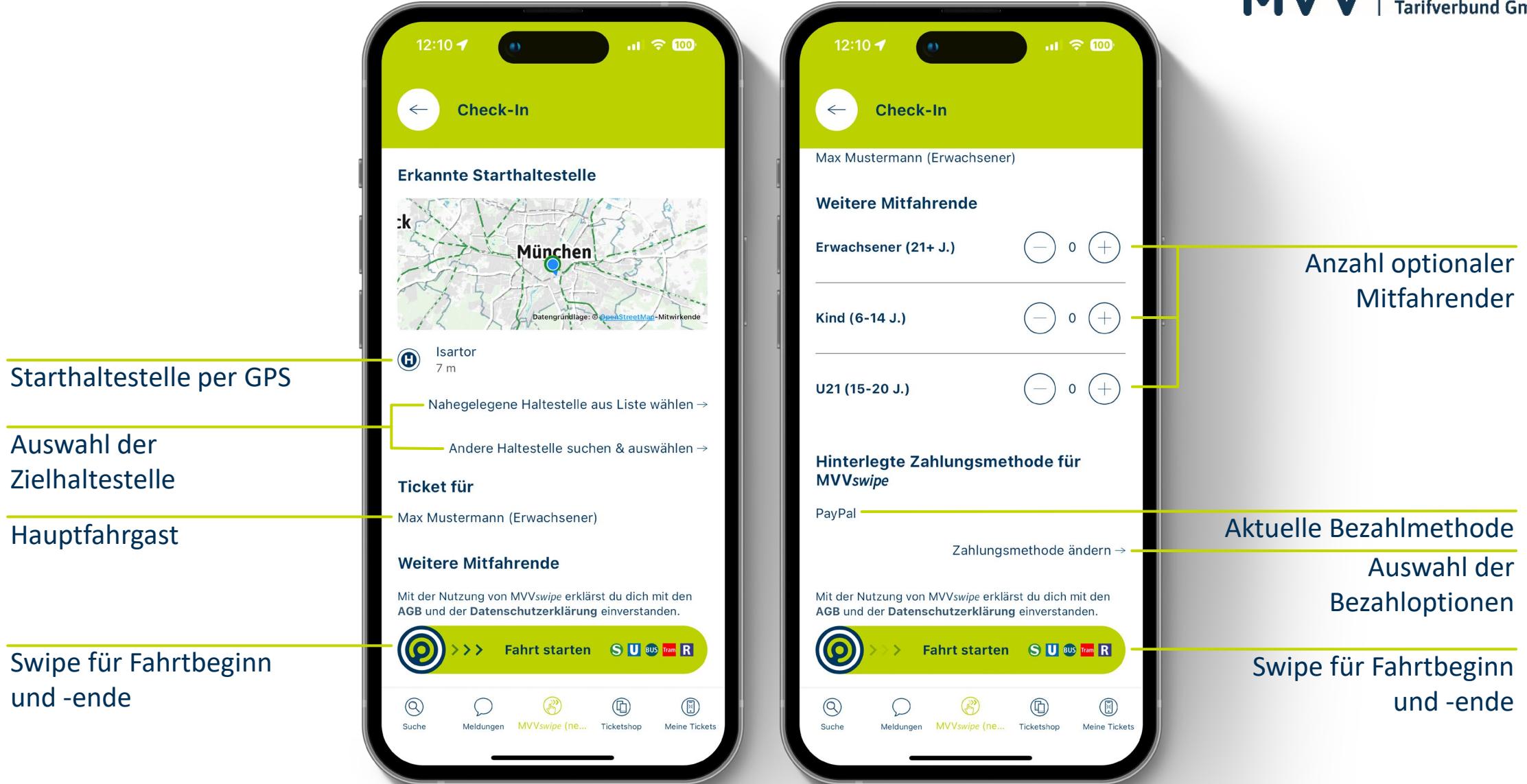
Vsl. keine Voll-Integration der BZB-Talstrecke; nur Anerkennung MVV-Tageskarte

Gästekarten im VRE-Raum werden zur ÖPNV-Nutzung im MVV als Fahrberechtigung anerkannt

- MVV bietet Kommunen im Beitrittsraum die Möglichkeit einen Vertrag zur Anerkennung der Gästekarte als Fahrberechtigung abzuschließen
- Der Geltungsbereich (Zone x – Zone y des MVV-Zonensystems) der Gästekarte ist von jeder Kommune für all ihre Gästekarten festzulegen
- Die Gästekarte gilt im gewählten Geltungsbereich in allen MVV-integrierten Verkehrsmitteln als Fahrberechtigung: Ortsbus, Regionalbus, Regionalzug, etc.
- Die Abrechnung erfolgt nach Nutzungstagen zwischen Kommune und MVV auf Basis der MVV-Wochenkarte zu rabattierten Großabnehmer-Preisen



Der Vertrieb muss einfacher werden: MVVSwipe



Der MVV deckt den Abovertrieb für die Kommunen ab: Bereits heute bekommen ca. 100.000 Kunden jeden Monat ein Abo Produkt

- **Deutschland-Ticket:** klassisches Abonnement ohne definiertes Laufzeitende. Monatlich kündbar. Aktuell ca. 45.000 Kunden. Vertrieb über Handy Online Shop
- **365-EURO-Ticket für den kostenfreien Schülerverkehr:** Muss regelmäßig (jährlich) erneuert werden, muss vom Kunden beantragt, behördlich auf Berechtigung geprüft und vom MVV ausgegeben werden. Seit Schuljahr 24/25 als Chipkarte ausgegeben. Aktuell ca. 54.000 Kunden / Schüler

Kein Abo, aber Zeitkarte:

- **Wochenkarten/Monatskarten (bis 31.12.2024 „IsarCards“)** lediglich als zeitlich begrenztes Angebot mit der angegebenen Laufzeit (Woche/Monat) über den Handy-Online-Ticket-Shop bzw. die MVV-App als Handy-Ticket



Wir entwickeln den MVV zum Mobilitätsverbund - flexible, inter- und multimodale Mobilität aus einer Hand für interessierte Kommunen



Mobilitäts-
punkte



DFI-Anzeiger



Mobilitätsplattform



Bikesharing und geteilte
Mikromobilität



On Demand Services



Carsharing



Beispiel: Verbund bedeutet Preisauskunft für alle Verkehrsmittel – ab 2028 möglich

17:05 – 18:03 | 58min | 2 Umstiege

Bus 45 Bus 48 Bus 49

Busbahnhof, Oberstdorf Bruck, Bad Hindelang

Details ▾

17:33 – 18:33 | 1h | 2 Umstiege

RE 75 Bus 48 Bus 49

Oberstdorf Bruck, Bad Hindelang

Geringe Auslastung erwartet ☰

ab 6,00 €
Teilstreckenpreis¹

Weiter

15:00 – 17:38 | 2h 38min | 4 Umstiege

15:00

Bus 48 RE 17 RE 72 S 4 Bus

Busbahnhof, Bad Hindelang Landratsamt, Fürstenfeldbruck

Geringe Auslastung erwartet ☰

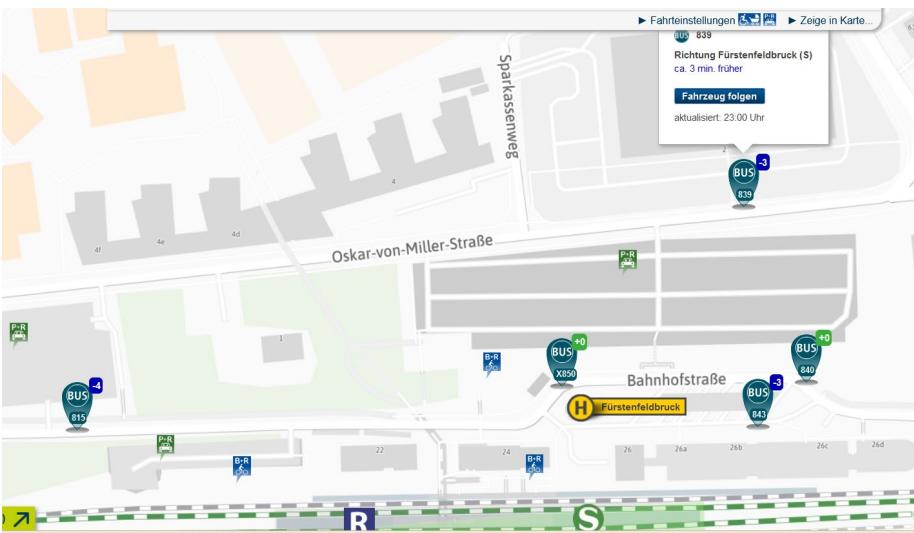
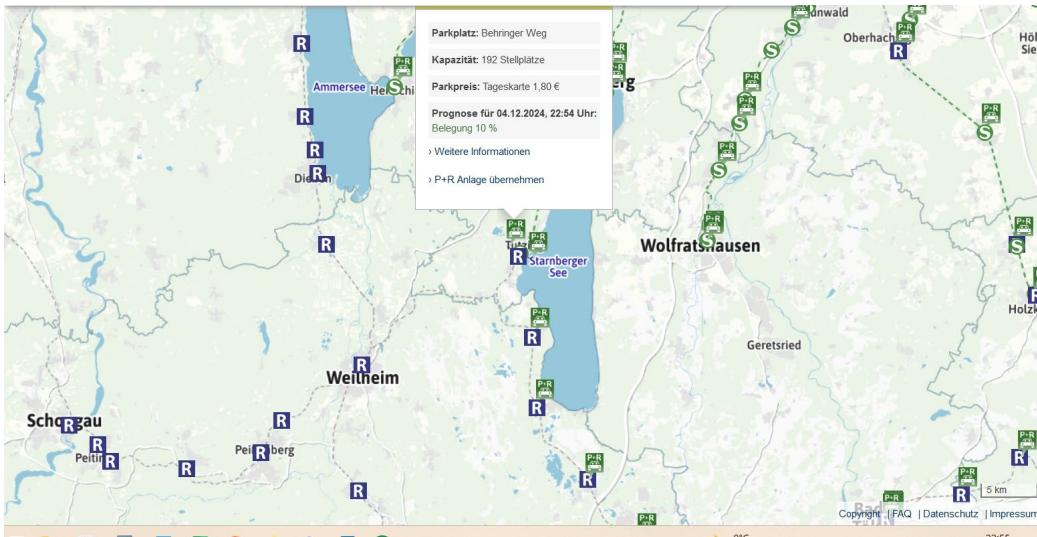
ab 32,00 €
Teilstreckenpreis¹

Weiter

+ Rückfahrt hinzufügen

von Rosenheim nach Spitzingsee, Kirche		
› früher	› Weiterfahrt	› Details für alle Fahrten zeigen
› später	› Rückfahrt	› Zwischenhalte einblendend
Fahrten am 13.12.2023		
▼ 1 08:37 bis 10:19 (01:42 Std.)	 	› 11.60 €
► 2 09:44 bis 11:22 (01:38 Std.)	 	› 11.60 €
► 3 10:40 bis 12:32 (01:52 Std.)	 	› 11.60 €
<p>▼ 1 08:37 bis 10:19 (01:42 Std.)</p> <p>Live  R-Bahn RB 58 Holzkirchen</p> <p>08:37 ab Rosenheim</p> <p>Gleis 6</p> <p>09:21 an Holzkirchen</p> <p>Gleis 5</p> <p>► Hinweis</p> <p>► vsl. benötigte Umsteigezeit ca. 2 Minuten</p>		
<p>Live  R-Bahn RB 55 Bayrischzell</p> <p>09:32 ab Holzkirchen </p> <p>Gleis 1</p> <p>09:56 an Schliersee</p> <p>Gleis 2</p> <p>► Hinweis</p> <p>► vsl. benötigte Umsteigezeit ca. 3 Minuten</p>		
<p>Live  Regionalbus 362 Spitzingsee, Stümpflingbahn</p> <p>10:00 ab Schliersee, Bahnhof</p> <p>10:19 an Spitzingsee, Kirche</p>		

Die Fahrgastinformation verbessert sich deutlich: Haltestellen, Fahrpläne und P+R Infos und ODM sind online

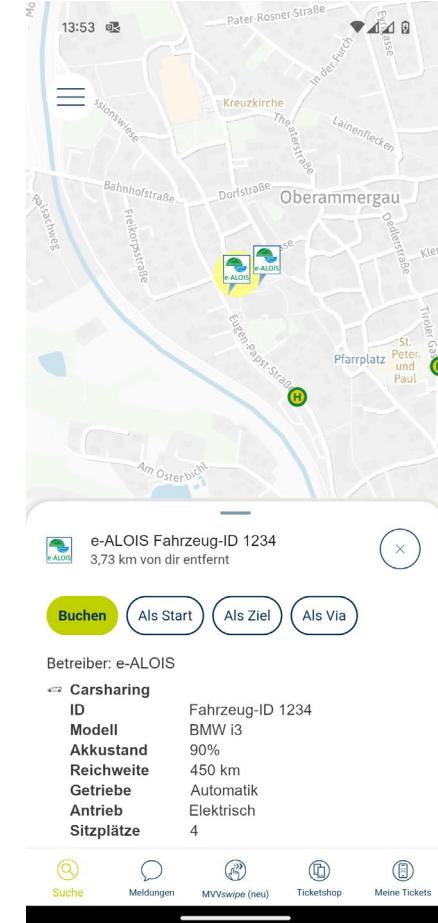
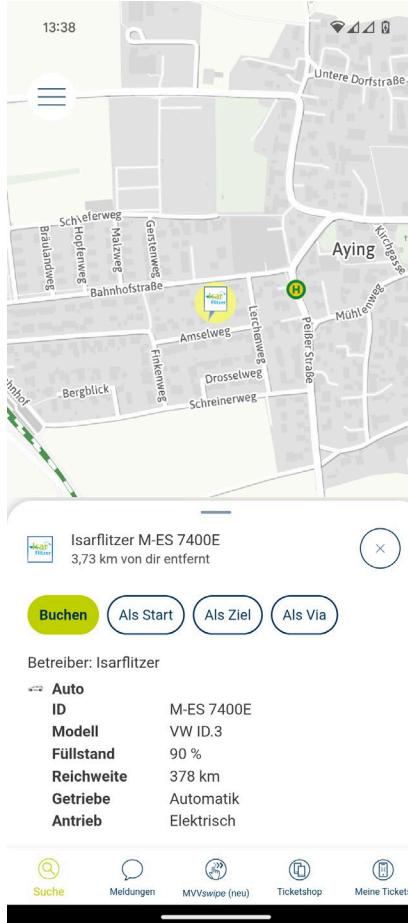
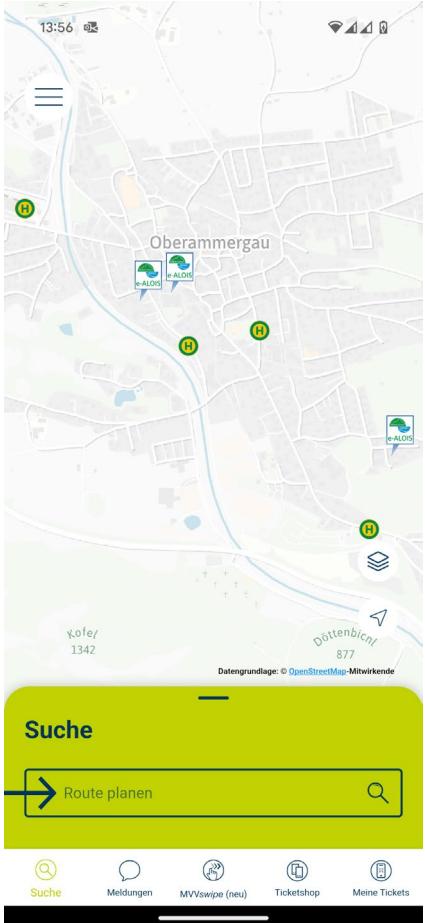


23:08		ISARTOR, MÜNCHEN
ISARTOR, MÜNCHEN		ISARTOR, MÜNCHEN
BergTierPark Blindham, Aying		↓
Abfahrt, Morgen, 10:07 Uhr		
 Maximale Fußwegzeit: 20 min 		
 Nur ÖPNV 46 Min.	 alle Mobilität angebote O.	 P+R O.
 Früher		
10:10 - 10:56 46 Min. 	 >  > 	 49,00 €
10:26 - 11:16 50 Min. 	 >  > 	 49,00 €
10:30 - 11:18 48 Min. 	 >  > 	 9,70 €
10:46 - 11:34 48 Min. 	 >  > 	 49,00 €

23:09		...
o	Isartor, München	↑
●	BergTierPark Blindham, Aying	↓
Abfahrt, Morgen, 10:09 Uhr ⓘ		...
	Ohne MVV-RufTaxi und FLEX, Maximale Fußweg... →	...
Nur ÖPNV	alle Mobilität angebote	P+R
1 St. 8 Min.
Früher
11:50 - 13:53 2 St. 3 Min.	...	M - 4
> > >	...	11,80 €
<hr/>	<hr/>	<hr/>
11:59 - 13:53 1 St. 54 Min.	...	M - 4
> > > >	...	11,60 €
<hr/>	<hr/>	<hr/>
13:10 - 14:18 1 St. 8 Min.	...	M - 3
> >	...	9,70 €
<hr/>	<hr/>	<hr/>
14:50 - 16:05 1 St. 15 Min.	...	M - 3
> >	...	9,70 €

<p>12:50 – 17:07 4h 17min 3 Umstiege</p> <p>Murnau</p> <p>Statt RB 59156 fährt heute RB 39546. Tickets behalten weiterhin ihre Gültigkeit.</p>	<p>RB 6</p> <p>RE 1</p> <p>Bus 9226</p> <p>ZOB Volksfestplatz, Beilngries</p>	<p>RB 16</p> <p>Bus</p> <p>Weiter</p>
		<p>ab 29,00 €</p> <p>Teilstreckenpreis²</p>

Einbindung der Moqo-Schnittstelle – damit ist der e-Alois in der Auskunft und über Deeplink buchbar; auch im intermodalen Routing



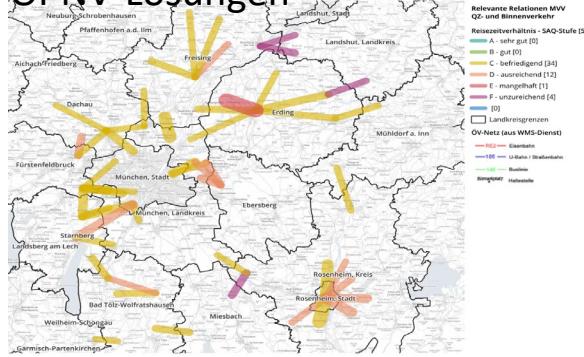
MZM Projekte analysieren, entwickeln Maßnahmen und bieten Unterstützung – Umsetzung obliegt den Aufgabenträgern

P+R Konzept für Region München
Leitfaden & Kompetenzcenter zur
Unterstützung der Kommunen



Projekt Intermodale Navigation
will ÖPNV-Auskunft und P+R Info
in PKW-Navigation bringen

Zukunfts Bild ÖV 2030+X“
analysiert übergreifende
Schwachstellen und entwickelt
ÖPNV-Lösungen



Projekt Autonomes Fahren
im ÖPNV



AG Finanzierung
beschäftigt sich mit den
Möglichkeiten
der ÖPNV-Finanzierung



AG Mobilitätskultur
beschäftigt sich mit
Mobilitätsbildung;
Schulprojekt ist in
Umsetzung

Projekt Mobility Data Analytics
führt Mobilitätsdaten zusammen
und bietet Basis für fundierte
Mobilitätsplanung in der Region



Welche Aufgaben übernimmt der MVV für seine Gesellschafter?

Leistungen des MVV

für alle Aufgabenträger/Gesellschafter

- ✓ Marketing (MVV/VU/AT)
- ✓ Tarifgestaltung (MVV)
- ✓ Einnahmenaufteilung (MVV)
- ✓ Verkehrsforschung/Verkehrserhebungen (MVV)
- ✓ Marktforschung (MVV)
- ✓ Erstellung des Regionalen Nahverkehrsplans (MVV)

Weitere Leistungen des MVV

für einzelne Aufgabenträger/Gesellschafter

- ✓ Planung neuer Strecken/neuer Angebote (AT)
- ✓ Fortschreibung des Linien-Angebots (AT)
- ✓ Ausschreibung neuer Strecken/Linien (AT)
- ✓ Qualitätskontrollen Fahrpersonal (AT)
- ✓ Fahrgastinformation vor Ort (VU)
- ✓ Informationsstellen bereitstellen (VU/AT/Gem.)
- ✓ Informationsmedien bereitstellen (MVV/AT)
- ✓ Abrechnung Regionalbusverkehr (MVV)
- ✓ Optimierung von Bus-Schiene-Verknüpfung (MVV)
- ✓ Planung P+R, B+R, Fahrradabstellanlagen (Gem./DB)
- ✓ Verbindung mit Carsharing, Bike-Sharing, ... (Carsharing-/Bikesharing-Anbieter) Erstellung
- ✓ MVV-Datenbasis (MVV)
- ✓ Betrieb Verkehrsmodel (MVV)

- ✓ Beratung/Begleitung bei Infrastrukturmaßnahmen (MVV)

- ✓ Begleitung der Erstellung der Nahverkehrspläne (MVV)

- ✓ Unterstützung bei Förderprojekten (MVV)
- ✓ Vernetzte Mobilität/Sharing (MVV)

- ✓ Organisation Fahrgastbeirat (MVV)

Bei diesen Themen gibt der MVV

Stellungnahmen ab und ist beratend tätig

- ✓ Genehmigung neuer Strecken/Linien (AT/VU)
- ✓ Einrichtung neuer Infrastruktur, wie Haltestellenmasten (VU)
- ✓ Einrichtung neuer Infrastruktur, wie Bushäuschen, Haltestellenbucht (Gem.)
- ✓ Koordination des Betriebsablaufes auch mit mehreren Busunternehmen (MVV)
- ✓ Haltestellen Reinigung und Pflege (Gem./VU)
- ✓ Überprüfung max. Fahrzeugalter von 10 Jahren im Linienverkehr (AT)
- ✓ Planung Barrierefreiheit Haltestellen (Gem.)
- ✓ Planung Barrierefreiheit Fahrzeuge (AT/VU bei Eigenwirtsch.)
- ✓ Bedarfsermittlung für P+R- und B+R-Anlagen (Gem./VU)

Sonderleistungen des MVV

- ✓ Marketing (MVV/VU/AT)

- ✓ Unterstützung bei Förderprojekten (MVV)
- ✓ Vernetzte Mobilität/Sharing (MVV)

- ✓ Unterstützung bei Einführung von Betriebsleitsystemen (AT/VU)

- ✓ Bekanntmachung des Angebots vor Ort (VU/AT/Gem.)

- ✓ Fahrgastinformation wie Aushangfahrpläne und Baustelleninformationen vor Ort (VU)

- ✓ Vertriebsgestaltung - digital (MVV/VU)
- ✓ Vertrieb Schülerfahrkarten (AT)

- ✓ Informationsmedien bereitstellen (MVV/AT)

Aufgaben, die nicht bei der MVV GmbH liegen

- ✗ Genehmigungsverfahren neuer Strecken/Linien (ROB)
- ✗ Störungsmanagement (VU)
- ✗ Suche nach Fahrpersonal (VU)
- ✗ Abstimmung ÖPNV-Angebot mit Schulen (AT)
- ✗ Bereitstellung von Ticketverkaufsstellen (VU/AT/Gem.)

Politischer Einfluss

In Klammern sind die jeweils Zuständigen genannt: AT = Aufgabenträger; VU = Verkehrsunternehmen, Gem. = Gemeinde

2. Der bewährte MVV-Tarif wird erweitert und löst Unternehmertarife im Landkreis und der Stadt ab

Bekanntes MVV-Zonensystem mit Zone M in der Mitte seit 12/2023 ausgeweitet

→ MVV-Tarif für die neuen Zonen 7 bis 12 fortgeschrieben

Einführung und Anwendung des MVV-Tarifs in allen Verkehrsmitteln im Landkreis

→ MVV-Zonentarif löst Unternehmertarife im aÖPNV (bspw. RVO-Tarif oder Ortsbus-Tarif) und Deutschland-Tarif im SPNV ab; Ausnahme: ggfs. On-Demand-Verkehre und zunächst starker touristischer Einzellinien (Eibsee-Ausnahme)

→ Im MVV-Tarif gibt es keine Sondertarife oder Sondertickets für einzelne Städte oder Gemeinden; für Busfahrten innerhalb der Gemarkungsgrenzen gilt immer Kurzstreckentarif. Gemeindeübergreifend ggf. Großvaterrechte

→ Preis für Fahrscheine richtet sich immer nach der Anzahl der befahrenen (auch durchfahrenen) Zonen auf der befahrenen Strecke

→ MVV-Fahrschein gilt im gewählten Geltungsbereich (= Zonen) in allen MVV-Verkehrsmitteln

→ Günstiger Kinderfestpreis: Einzelfahrt oder Tageskarte Kind immer im gesamten MVV-Gebiet gültig

Gültigkeit des 365-Euro-Ticket MVV für Schüler im gesamten MVV-Gebiet (derzeit günstigstes Ticket für Schülerinnen)

→ Ausgabe des 365-Euro-Tickets durch den Schulaufwandsträger für Schüler mit Kostenfreiheit

→ Bestellung des 365-Euro-Tickets bei MVG oder S-Bahn München für Selbstzahlerinnen – ggf. Kosteneinsparung im Kreishaushalt

MVV-Modell zur Anwendung von Freifahrten mit Gästekarten



Anwendung des MVV-Tarifs auf ausgewählten Beispielrelationen (SPNV) in GAP: Teils deutliche Preissenkungen

Beispielstrecke		Ticket(s) heute	Preis heute* in €	Ticket künftig MVV	Preis MVV* in €
Mittenwald – Garmisch-Partenkirchen	Einzelfahrt	Einzelfahrt DTV	6,60	Einzelfahrt Kurzstrecke (2 Haltestellen SPNV)	1,90
	Hin- Rückfahrt	Hin- und Rückfahrt DTV	13,20	2 x Einzelfahrt Kurzstrecke	3,80
Mittenwald – Murnau	Einzelfahrt	Einzelfahrt DTV	14,90	Einzelfahrt Zonen 8-12 (5 Zonen)	9,70
	Hin- Rückfahrt	Bayern-Hopper**	16,80	Tageskarte Zonen 8-12 (5 Zonen)***	12,70
Murnau – Weilheim	Einzelfahrt	Einzelfahrt DTV	8,80	Einzelfahrt Zonen 6-8 (3 Zonen)	5,80
	Hin- und Rückfahrt	Bayern-Hopper**	16,80	Tageskarte 6-8 (3 Zonen)***	10,50
Oberammergau – Murnau Ort	Einzelfahrt	Einzelfahrt DTV	9,00	Einzelfahrt Zonen 8-10 (3 Zonen)	5,80
	Hin- und Rückfahrt	Bayern-Hopper**	16,80	Tageskarte 8-10 (3 Zonen)***	10,50
Garmisch-Partenkirchen – Murnau	Einzelfahrt	Einzelfahrt DTV	9,20	Einzelfahrt Zonen 8-11 (4 Zonen)	7,70
	Hin- und Rückfahrt	Bayern-Hopper**	16,80	Tageskarte 8-11 (4 Zonen)***	11,50

* Preisstand 2024 ** Gültig Mo-Fr ab 9 Uhr; Sa, So, Feiertage ganztägig *** Gültig ohne zeitliche Einschränkung am Tag der Entwertung

Anwendung des MVV-Tarifs auf ausgewählten Beispielrelationen (SPNV) in GAP

Fahrpreissenkung bleibt im Wesentlichen als Wertschöpfung im Landkreis

Beispielstrecke		Ticket(s) heute	Preis heute* in €	Ticket künftig MVV	Preis MVV* in €
Murnau – München Marienplatz	Einzelfahrt	Einzelfahrt DB Normalpreis	22,30	Einzelfahrt Zonen M-8 (10 Zonen)	18,80
	Hin- und Rückfahrt	Regio-Ticket Werdenfels	26,00	Tageskarte Zonen M-8 (10 Zonen)**	20,20
	Hin- und Rückfahrt Gruppe (3 Personen)	Regio-Ticket Werdenfels 3 Personen	46,00	Gruppen-Tageskarte M-8 (10 Zonen)**	34,20
Garmisch-Partenkirchen – München Marienplatz	Einzelfahrt	Regio-Ticket Werdenfels	26,00	Einzelfahrt Zonen M-11 (13 Zonen)	23,90
	Hin- und Rückfahrt	Regio-Ticket Werdenfels	26,00	Tageskarte Zonen M-11 (13 Zonen)**	25,50
	Hin- und Rückfahrt Gruppe (3 Personen)	Regio-Ticket Werdenfels 3 Personen	46,00	Gruppen-Tageskarte M-11 (13 Zonen)**	36,80
Mittenwald – München Marienplatz	Einzelfahrt	Regio-Ticket Werdenfels	26,00	Einzelfahrt Zonen M-12 (14 Zonen)	25,50
	Hin- und Rückfahrt	Regio-Ticket Werdenfels	26,00	Tageskarte Zonen M-12 (14 Zonen)**	27,30
	Hin- und Rückfahrt Gruppe (3 Personen)	Regio-Ticket Werdenfels 3 Personen	46,00	Gruppen-Tageskarte M-12 (14 Zonen)**	37,40

* Preisstand 2024 ** Gilt in allen MVV integrierten Verkehrsmitteln, z.B. U-Bahn; Gruppentagesticket für bis zu 5 Personen

Anwendung des MVV-Tarifs auf ausgewählten Beispielrelationen (aÖPNV) in GAP

Beispielstrecke		Ticket(s) heute	Preis heute* in €	Ticket künftig MVV	Preis MVV* in €
Mittenwald – Kochel a. See	Einzelfahrt	Bus Einzelfahrt (RVO)	8,90	Einzelfahrt Zonen 8-12 (5 Zonen)	9,70
	Hin- und Rückfahrt	RVO Tageskarte	13,10	Tageskarte Zonen 8-12 (5 Zonen)	12,70
Ettal, Klostergasthof – Garmisch-Partenkirchen, Rathaus	Einzelfahrt	Bus Einzelfahrt (14 km) (RVO)	6,20	Einzelfahrt Zonen 10-11 (2 Zonen)	3,90
	Hin- und Rückfahrt	Bus Hin- und Rückfahrt (RVO)	12,40	2x Einzelfahrt Zonen 10-11 (2 Zonen)	7,80
Großweil, Rathaus – Murnau, Unfallklinik	Einzelfahrt	Bus Einzelfahrt (8 km) (RVO)	4,50	Einzelfahrt Zonen 8-9 (2 Zonen)	3,90
	Hin- und Rückfahrt	Bus Hin- und Rückfahrt (RVO)	9,00	2x Einzelfahrt Zone 8-9 (2 Zonen)	7,80
Fahrt im Ortsgebiet Garmisch-Partenkirchen	Einzelfahrt	Einzelfahrt Ortsbus GAP/ 10-Fahrtkarte	2,80 / 2,10	Kurzstrecke (Gemein-Kurzstrecke) / 1 Streifen Streifenkarte	1,90 / 1,70
	Hin- und Rückfahrt	Tageskarte Ortsbus GAP	5,40	2x Kurzstrecke / je 1 Streifen Streifenkarte	3,80 / 3,40
Farchant, Maibaum – Garmisch-Partenkirchen, Rathaus	Einzelfahrt	Einzelfahrt Ortsbus GAP / 10-Fahrtkarte	2,80 / 2,10	Einzelfahrt Zonen 10-11 (2 Zonen) / 2 Streifen Streifenkarte	3,90 / 3,40
	Hin- und Rückfahrt	Tageskarte Ortsbus GAP	5,40	2x Einzelfahrt Zonen 10-11 (2 Zonen) / 2 x 2 Streifen Streifenkarte	7,80 / 6,80

*Preisstand2024

3. Abschätzung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungskosten (HDV) auf Basis vorliegender Erhebungsdaten

Linien: RE ...

Grundlagendaten und -zeitraum:

- Erhebungsdaten der BEG von 2xxx

Datenaufbereitung und Auswertung: MVV GmbH

Harmonisierungsverluste (HV)

→ Entstehen, da MVV-Tarif durch andere Zonenlogik bzw. degressivere Preiskurve häufig günstiger als bestehender Tarif ist

Durchtarifierungsverluste (DTV)

→ Entstehen durch den Wegfall des Kaufs mehrerer Tickets in einem Verkehrsverbund und dem darin enthaltenen Grundpreis

Berechnungsverfahren:

Berechnung Ist-Fall:

- Auf ein Jahr hochgerechnete Einnahmen vor Beitritt, also mit dem vor Beitritt gültigen Tarif

Wandlung und Verschmelzung der Tickets des aktuellen Tarifs in die Tickets des neuen Verbundtarifs

Berechnung Plan-Fall:

- Auf ein Jahr hochgerechnete Einnahmen nach Beitritt

HDV =

- $(\text{Einnahmen Plan-Fall}) - (\text{Einnahmen Ist-Fall})$

Datengrundlage zur Abschätzung der Mindererlöse im Busverkehr im Landkreis Oberallgäu und der Stadt Kempten sind Verkaufsdaten der Verkehrsunternehmen des Jahres 2025 (Jan-Dez).

Harmonisierungsverluste (HV)

→ Entstehen, da MVV-Tarif durch andere Zonenlogik bzw. degressivere Preiskurve häufig günstiger als bestehender ÖPNV-Tarif

Durchtarifierungsverluste (DTV)

→ Entstehen durch den Wegfall des Kaufs mehrerer Tickets in einem Verkehrsverbund und dem darin enthaltenen Grundpreis

→ Die Mindereinnahmen auf Grundlage **der Daten 2025** werden mit den Tarifsteigerungen (MVV-, Haustarife) und der Preiserhöhung des Deutschlandtickets **zum Jan 2027** fortgeschrieben. Dadurch erhöhen sich die Mindereinnahmen gegenüber der ursprünglichen Kalkulation.

Bsp. GAP Erhebungen SPNV: Fast alle HDV werden vom Freistaat getragen – ohne Mehrverkehrseffekte

Der richtige Zeitpunkt:
Neuer Vertrag
Werdenfelsbahn

Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (HDV)

	Einnahmen Istfall (inkl. D-Ticket)	Einnahmen Planfall (inkl. D-Ticket)	HDV	Kommunaler Eigenanteil
Lkr. GAP	27.684.000 €	25.077.000 €	2.607.000 €	260.700 €
davon: DB Regio	20.388.000 €	17.901.000 €	2.487.000 €	248.700 €
davon: BZB (bei Vollintegration)	7.296.000 €	7.176.000 €	120.000 €	12.000 €
BZB bei MVV-Tarifanerkennung für einzelne Tickets				5.000 €

Die Tarifergiebigkeit für den Landkreis Garmisch-Partenkirchen liegt damit bei 90,58 %, ohne BZB bei 87,80 %.

Durch einen ab 01/25 gültigen Bruttovertrag im Werdenfelsnetz, übernimmt der Freistaat die Mindereinnahmen der Werdenfelsbahn (ca. 250.000 €) zu 100%.

Dem Landkreis GAP entstehen dann ausschließlich für die Tarifanerkennung auf der BZB-Talstrecke Kosten.

Mehrverkehrseffekte durch neuen Tarif und Vereinfachung sind nicht enthalten!

4. Mindereinnahmen Busverkehr: HDV liegen ohne Ortsbus GAP bei 390.000 Euro – ohne Mehrverkehrseffekte

Landkreis	HDV gesamt (mit D-Ticket) >> 100% LKR
GAP (mit Ortsbus GAP)	560.000 €
GAP (ohne Ortsbus GAP)	390.000 €

Werte sind gerundet und ergeben sich aus den Vertriebsdaten 2023, hochgerechnet auf das Umsatzniveau von 2019. Die **Eibseelinie** ist aufgrund der geplanten Neuvergabe (zum April 2026) **nicht enthalten**.

Ausgleichszahlungen der Kommunen für vergünstigte Tickets, Freifahrten, etc. müssen auf dargestellte HDV aufgeschlagen werden (d.h. sie fallen nicht weg!).

Die Aufwendungen verstehen sich als vorläufige Abschlagszahlung an die Verkehrsunternehmen für Jahr 1 nach Verbundbeitritt. Eine Spitzabrechnung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Mehrverkehrseffekte durch neuen Tarif und Vereinfachung sind nicht enthalten!

5. Kostenermittlung GAP: SPNV-Integration sehr günstig, Busintegration mit höherem Wert

Förderprogramm läuft
Ende 2026 aus

	Initialkosten (einmalig)			Regiekosten (jährlich)	Ausgleichszahlungen Tarif (HDV, jährlich)		Ausgleichszahlungen Schülerverkehr (jährlich)
Gefördert (bis zu 90%) Infrastruktur Bus und Schiene. Angaben Eigenanteil Landkreis ¹	Nicht gefördert Personal- und Marketingkosten	Gesamt (bei Abzug von 90%-Förderung)	Mindest-Kostenansatz 2025 ohne Personalkosten und ohne optionale Leistungen. Untere Zahl jeweils mit Annahmen hierzu (siehe Fußnoten)	Bus Struktur und Preisstand 2023 -Umsatzvolumen 2019 – inkl. D-Ticket, ohne Eibseelinie	SPNV ² 10%- Eigenanteil Landkreis (mit D-Ticket)	vsl. keine Zahlungen für den LK GAP erforderlich	
GAP (mit Ortsbus GAP)	102.000 €	180.000 €	282.000 €	Basiswert 352.000 € ³ Mittel 570.000 €	560.000 €	5.000 €	-----
GAP (ohne Ortsbus GAP)	83.000 €	180.000 €	263.000 €	Basiswert 332.000 € ⁴ Mittel 525.000 €	390.000 €	5.000 €	-----

1) Ausstattung Ortbusse mit Entwertern (50% Förderung), Regionalbusse mit Handstempel (90% Förderung);
Keine Umrüstung Vertriebsinfrastruktur BZB, dort ggfs. Umrüstung Kontrollgeräte für Tarifanerkennung

2) Durch einen ab 01/25 gültigen Bruttovertrag im Werdenfelsnetz, übernimmt der Freistaat die Mindereinnahmen der Werdenfelsbahn (ca. 250.000 €) vsl. zu 100%.
Dem Landkreis GAP entstehen dann ausschließlich für die Tarifanerkennung auf der BZB-Talstrecke (ca. 5.000 €) Kosten.

3) Annahmen: 2,00 Mio. NWKm/a, 1,5 P + 1€/Einw. für Zusatzleistungen (1 P = 85.000 €)

4) Annahmen: 1,69 Mio. NWKm/a, 1,2 P + 1€/Einw. für Zusatzleistungen

MVV-Beitritt Oberallgäu / Kempten zum 1. Januar 2028 möglich – dazu müssen Arbeiten im März 2026 starten – Beschlüsse müssen Ende 2026 erfolgen



Münchener Verkehrs- und
Tarifverbund GmbH

Bis Mitte Januar 2026: Angebot für Untersuchung durch MVV

nur Stufe 2 = insbesondere Eintarifierung und Kostenabschätzungen; Stufe 1 = verkehrliche Sinnhaftigkeit bereits abgearbeitet

Bis Ende Februar 2026: Beauftragung MVV durch Lkr. Oberallgäu und Stadt Kempten

März 2026: Start der Untersuchung

Vsl. April / Mai 2026: Erste Information der Verkehrsunternehmen in Präsenz

Dezember 2026: Abschluss der Untersuchung

Dezember 2026: Beschluss des MVV-Beitritts durch Lkr. Oberallgäu und Stadt Kempten

Februar / März 2027: Start der Umsetzungsarbeiten

Juli 2027: Zustimmung der MVV-Gesellschafterversammlung

Dezember 2027: Abschluss der Umsetzungsarbeiten

01. Januar 2028: MVV-Beitritt von Landkreis Oberallgäu und Stadt Kempten



**Vielen Dank für
Ihre Aufmerksamkeit**



Blick in die Zukunft: Warum wird ÖPNV wichtiger? Autofahren wird teurer werden

Verkehrsprognose des Bundes vom Okt. 2024:

- Die direkten CO₂-Emissionen des Verkehrs in Deutschland sinken bis 2040 um 78 % (gegenüber 2019) bzw. 77 % (gegenüber 1990).
- Der Personenverkehr wird um rund 8 Prozent auf 1.323 Milliarden Personenkilometer in 2040 ansteigen. Auch hier wächst die Bahn am stärksten (+60 Prozent) vor dem Luftverkehr (+30 Prozent). Der Straßenverkehr geht gemessen an den Personenkilometern leicht zurück (-1 Prozent).
- **Mit dem Zuwachs der Bahn, vor allem im Nahverkehr, wird auch der Bus, Tram und U-Bahn Verkehr stark ansteigen**



Durch zunehmende Elektromobilität müssen über 60 Mrd. Euro Mineralölsteuer kompensiert werden – eine Mehrbelastung der Elektromobilität ist aufgrund schon jetzt hoher Abgaben auf Strom kaum möglich:

- Autofahren wird teurer werden, auch durch die CO₂ Abgabe die deutlich bis massiv steigen können (wenn es nicht anders kompensiert wird, weil sich die nächste Bundesregierung Umsetzung des EU Rechts nicht traut...). Autos an sich werden zumindest in einer Übergangszeit teurer
- Das politische Berlin ist sich einig, dass eine Kompensation über die vorhandenen Steuern nicht kommen wird
- Daher rechnet das politische Berlin mit einer Autobahn/Bundesstraßen/Straßenmaut
- **Autofahren wird in den nächsten Jahren teurer werden**

Kompensation zukünftiger
Einnahmeausfälle des Staates aufgrund
der Antriebswende im Straßenverkehr

Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesminister
für Digitales und Verkehr Gutachten 01/2022

<https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Pressemitteilungen/2024/091-bmdv-legt-umfassende-verkehrsprognose-2040-vor.html>

https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/kompensation-zukuenftiger-einnahmeausfaelle.pdf?__blob=publicationFile

Karmasin betonte: „Der ÖPNV ergibt nur Sinn, wenn er richtig gut ist.“ Das sahen alle anderen Kreisräte auch so, sodass die Ausschreibungen auf den Weg gebracht wurden

Das ist ein richtig guter ÖPNV:

- Ein attraktiver Takt, möglichst eng
- Qualitativ hochwertig
- Pünktlich, zuverlässig, störungsfrei
- Ein leichter Zugang im Vertrieb und bei Haltestellen etc.
- Bequem und sauber
- Preiswert
-

Öffentlicher Verkehr ist mehr als Daseinsvorsorge, es ist Teilhabe für:

- Jugendliche
- Auszubildende, nur so können sie eine Ausbildung annehmen
- Mit steigenden Benzin- und Autokosten für nicht Gutverdienende
- Anzahl der ukrainischen Bewohner und Migranten steigt
- Rentnerinnen und Rentner – Anzahl steigt
- Schüler

Tabelle S7: Verfügbarkeit über einen Pkw
Wie oft haben Sie normalerweise einen Pkw zur Verfügung?

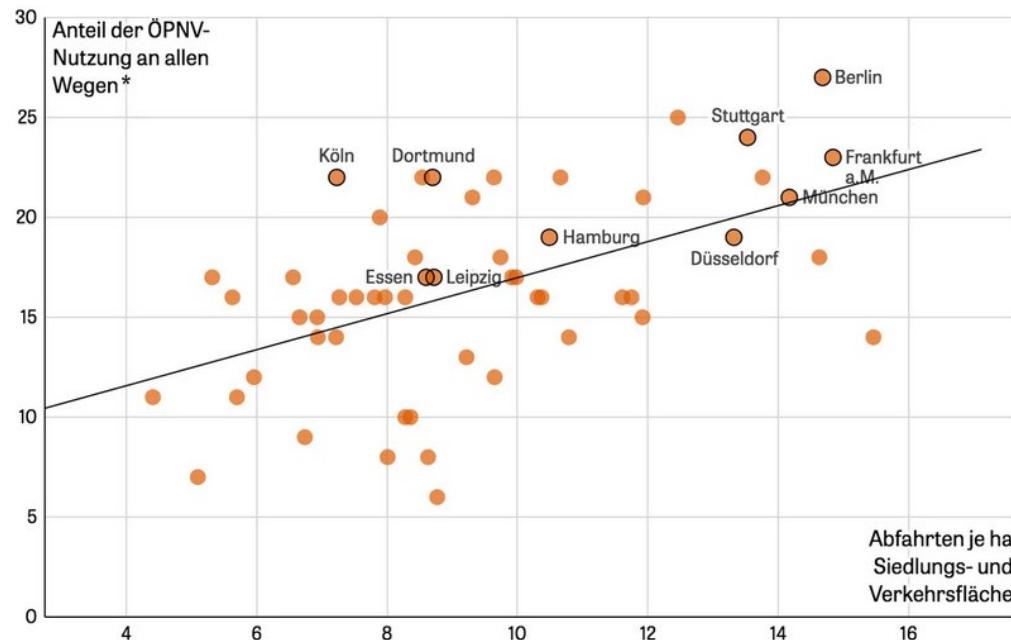
	Total		Wohnort									
	Stadt München	Lkr gesamt	LH München	Lkr Dachau	Lkr Ebersberg	Lkr Erding	Lkr Freising	Lkr Fürstenfeldb.	Lkr München	Lkr Starnb.	Lkr Tölz Wolfr.	
Basis ungewichtet	2213	984	1229	984	128	123	105	120	365	160	140	88
Basis gewichtet (=100%)	2292	1278	1014	1278	107	87	73	113	224	266	98	45
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
immer	63	55.5	72.6	55.5	80.4	67.7	76.5	75.9	68.1	75.3	68.6	63.2
meistens	12.9	11.7	14.4	11.7	9	22.6	16.4	9.2	16.5	12	14.8	23.3
gelegentlich	12.2	14.9	8.7	14.9	6.7	7.2	6.4	12.6	10.5	7.3	10.4	6.6
nie	11.9	17.9	4.3	17.9	3.9	2.4	0.7	2.3	4.9	5.3	6.2	6.9
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 11.01.-13.12.2023

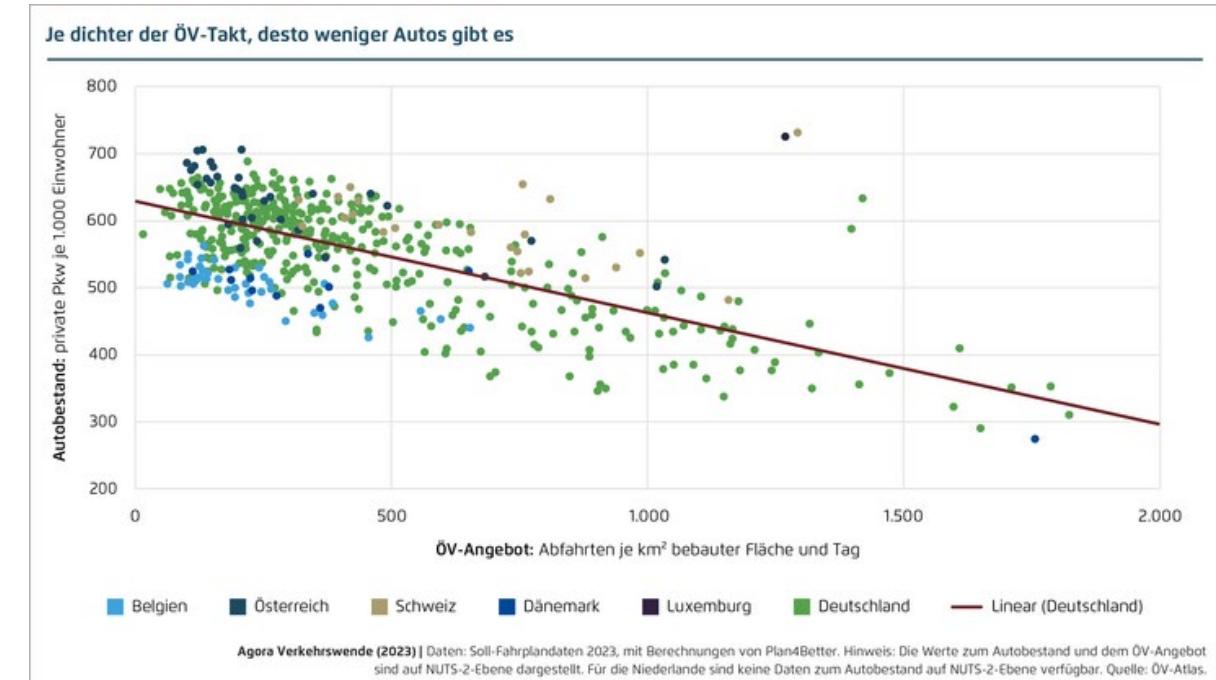


Es bleibt die Erkenntnis: Das Verkehrsangebot ist entscheidend für einen Umstieg

Das Verkehrsangebot ist entscheidend: Je mehr Angebot, desto höher die Nutzung, desto eher kann auf PKW-Besitz verzichtet werden. Die Flexibilität wie das Auto als Benchmark – P+R und B+R als Ergänzung



* Erhebungen: Stadt, KONTIV, MiD Mobilität in Deutschland, Mobilität in Städten - SrV 2013 & 2008



Agora Verkehrswende (2023) | Daten: Soll-Fahrplänen 2023, mit Berechnungen von Plan4Better. Hinweis: Die Werte zum Autobestand und dem ÖV-Angebot sind auf NUTS-2-Ebene dargestellt. Für die Niederlande sind keine Daten zum Autobestand auf NUTS-2-Ebene verfügbar. Quelle: ÖV-Atlas.

Weiter langfristiges Denken wichtig – ÖPNV ist Standortvorteil und für viele Bürger weiter wichtig

- Bei allen anstehenden Entscheidungen, die aufgrund der multiplen Krisen und den damit verbundenen Finanzschwierigkeiten extrem schwierig sind, am ÖPNV-Angebot sinnvoll und strategisch arbeiten
- Ein guter ÖPNV ist wichtig für die Zufriedenheit der Bürgerinnen und Bürger, gewährt Teilhabe am Leben und Arbeitsleben und ist Standortvorteil – der in wirtschaftlichen Krisenzeiten wichtig ist
- Landrat: "Wir müssen jetzt zwei Jahre durchtauchen..."
- Allianz: „Wir haben heute durch unsere Lage in Unterföhring einen Standortnachteil zu Firmen in der Innenstadt (Google etc.), wir brauchen einen guten und stabilen ÖPNV um das auszugleichen“....12.000 MA bei 2.500 gebührenpflichtigen Parkplätzen am Standort...Schichtbetrieb für Kundenhotline..."

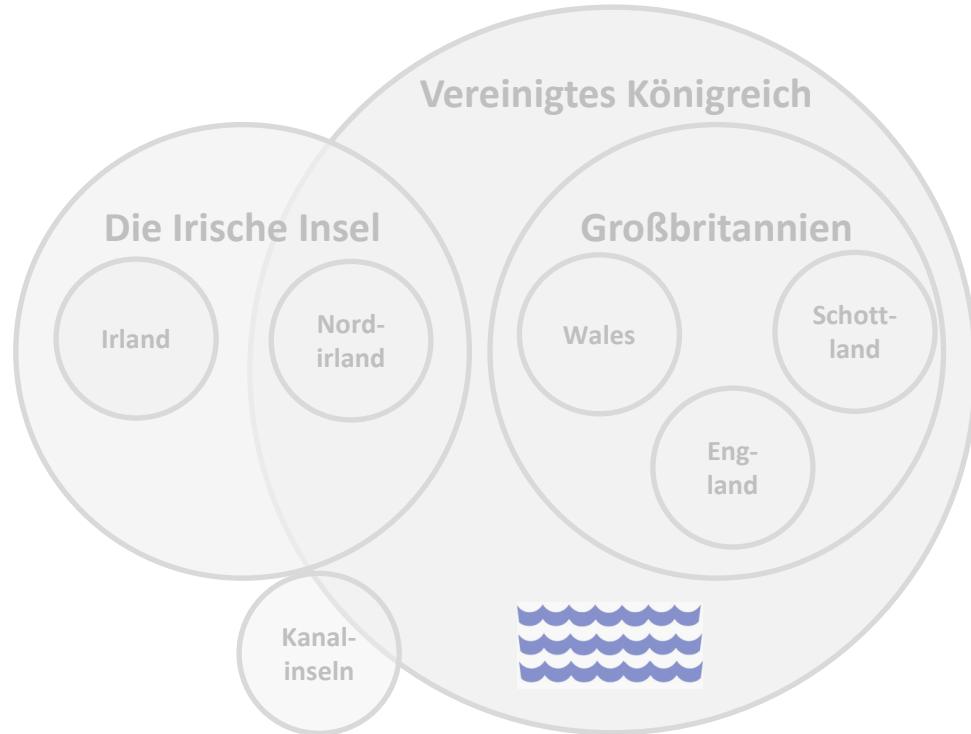
Merkur 6.11.2024:

„Als jemand, der selbst einen Betrieb geführt hat, denke ich an die vielen Mobilitätsbedürfnisse der Wirtschaft“, sagte Niedermaier. Arbeitnehmer sollten flexibel an ihren Arbeitsplatz kommen. „Das kann entscheidend für die Besetzung von Stellen sein.“ Gerade Auszubildende könnten sich kein eigenes Auto leisten. Ein gut ausgebauter ÖPNV trage dazu bei, dass Unternehmen im Landkreis weiter Nachwuchskräfte fänden. Zur Attraktivierung zähle für ihn

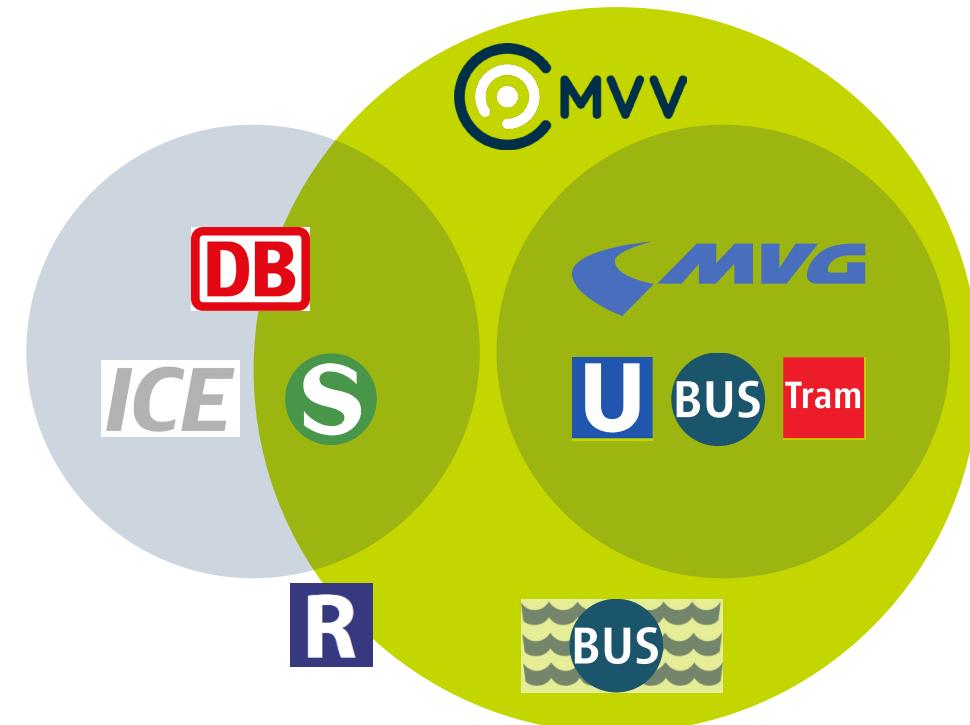
„Das sind für mich die Hauptgründe, weswegen ich mich derart für den ÖPNV einsetze. Für mich ist das die Standortförderung und Zukunftsorientierung schlechthin, die nur der Landkreis tätigen kann.“ Zur Wahrheit gehöre allerdings auch, „dass es uns eine Stange Geld kosten wird in Zeiten, in denen die Kosten an allen Ecken und Enden hoch sind“.

Wer macht was: So hängen Verbünde und Verkehrsunternehmen zusammen

Das Prinzip „Vereinigtes Königreich“...



...und das Prinzip „MVV“



Erste Beitrittswelle der MVV-Erweiterung umgesetzt, zweite Welle startet 2025, Berechnungen laufen für dritte Welle

1. Beitrittswelle: TÖL, MB, RO (Stadt und LKR), Kochelseebahn (Teile WM)

- Seit 10.12.2023 Teil des MVV-Gebiets

2. Beitrittswelle: LL, WM

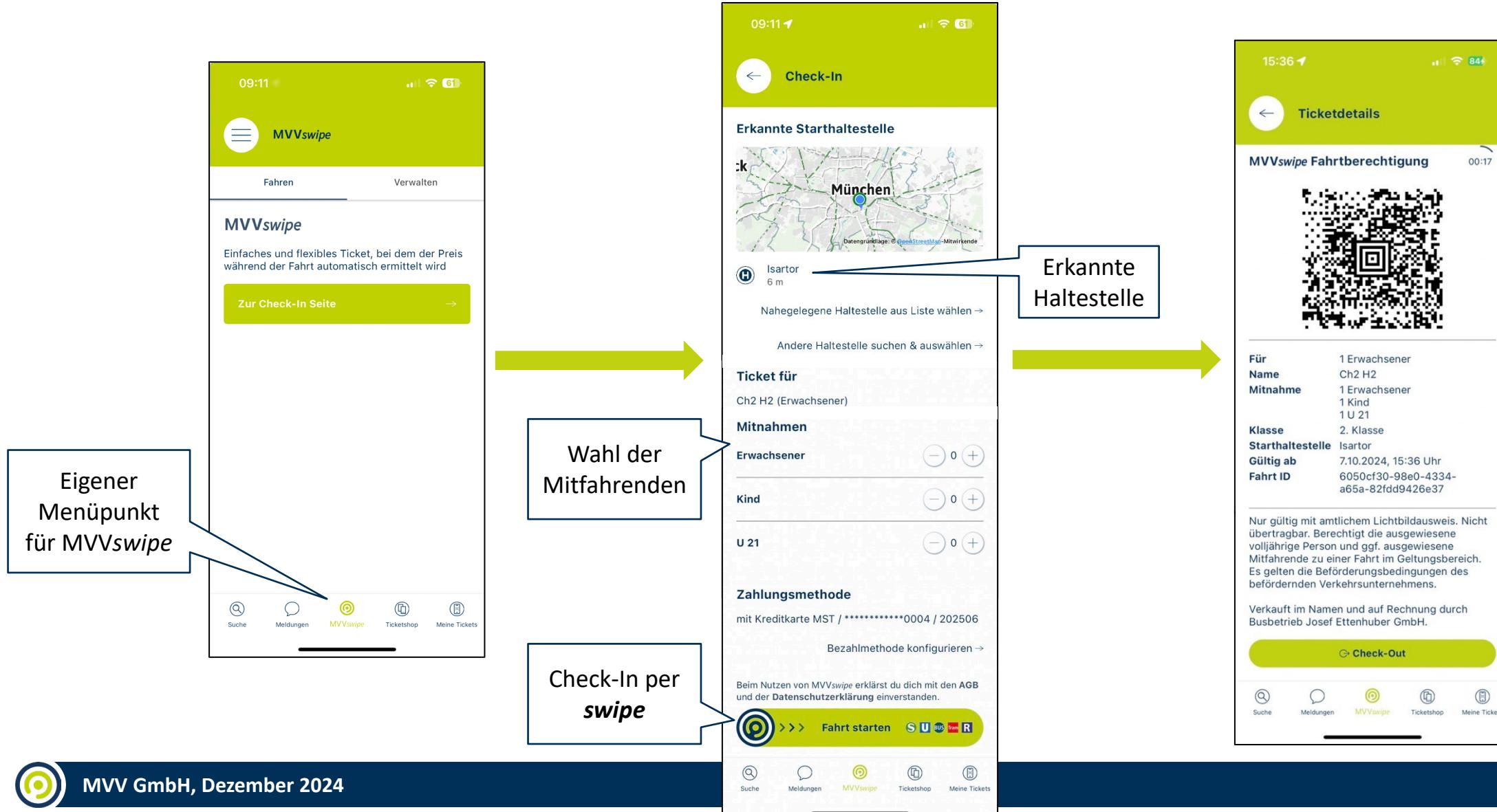
- **Beitritt zum 1.1.2025**
- Beschlüsse in Landkreisen in **Q4/2023** bzw. **Q1/2024**
- „Aufnahmebeschluss“ durch MVV-GV im Juli **2024**
- Umsetzungsarbeiten laufen weiter intensiv (siehe eigene Folie)

3. Beitrittswelle: GAP, MÜ, LA (Stadt und LKR)

- Möglicher Beitritt zum 1.1.2026
- Eintarifierung erfolgt und mit Aufgabenträgern diskutiert
- Finalisierung HDV-Berechnung sowie Kostenermittlung für Infrastruktur
- Gremienläufe für Beschlüsse im Winter 24/25



MVVswipe wurde bereits im September 2024 testweise in die MVV-App integriert und wird seitdem stetig weiterentwickelt





1

In der MVV-App registrieren.



2

Vor Fahrtbeginn mit einem *Swipe* einchecken.



3

Einstiegen und losfahren.



4

Nach Fahrtende mit einem *Swipe* auschecken.



5

Am Tagesende wird abgerechnet.

Ausbau Mobilitätspunkte als Teil des Mobilitätsbaukastens in MoveRegioM



Projekt Dynamische Fahrgastinformation DFI im MVV-Regionalbusverkehr: Roll-Out schreitet voran – knapp 500 Anzeiger vor Ort

Im Auftrag der beteiligten Kommunen organisiert der MVV die DFI Anzeiger und betreibt das Hintergrundsystem:

Ende des ersten Quartals 2024 werden gut 500 DFI-Anzeiger der unterschiedlichen Bautypen installiert sein. Damit nähern wir uns bald der Hälfte der geplanten 1150 Anlagen des laufenden Projekts

Auslieferungsstand Ende Februar 2024:

- 24 Zugangsanzeiger
- 104 Bussteiganzeiger mittel
- 107 Anzeiger „Haltestellentaschen“ (E-Ink)
- 252 Anzeiger integrierte Lösung

Aktuelle Herausforderungen:

- zeitlicher Verzug auch wegen noch gestörter Lieferketten
- komplexe Abstimmung der Beteiligten im Projekt
- Umstrukturierung bei Lieferanten
- bislang keine validen Daten der DB (für Zugangs- und Bussteiganzeiger mittel) – Ursache interne Verzögerungen der DB



Mit dem Pilotprojekt FLEX testen wir im südlichen Landkreis München einen vollintegrierten On-Demand-Service

MVV | Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH

VGN übernimmt
Software

Nachtverkehr



Tagverkehr



Information und Buchung über die Mobilitätsplattform: Intermodale Tiefenintegration umfassende Fahrgastinformation



Die neue MaaS App kommt gut an und wird stetig verbessert

→ 4,4 bei der Bewertung im Store, sehr gut bei connect



Intermodalität Straße

- Für ODM Verkehre komplette Software im Verbund verfügbar
- P+R Auskunft wo möglich in Echtzeit
- BMW Projekt
- Mitfahrzentralen



Intermodal & multimodal

- Integration Mobilitätspunkte
- Regionales Bikesharingsystem
- Information zu Roller etc.



Vertrieb

- Handy-Online-Ticket für Fahrkartenkauf per App oder Internet
- Swipe and Ride
- Chipkarten
- Schülerchipkarten



Digitale Daten

- Automatische Fahrgaszählgeräte
- Digitale Fahrgastinformation an Haltestellen
- ...

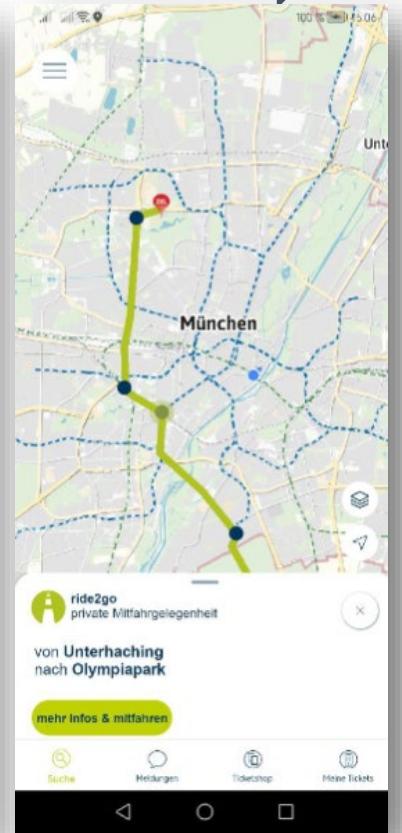
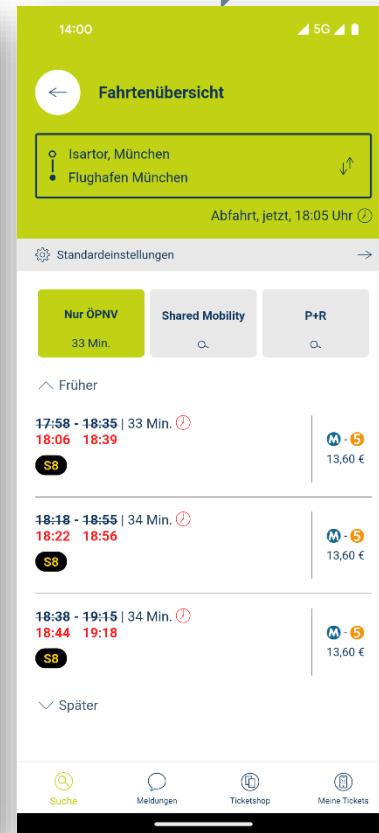
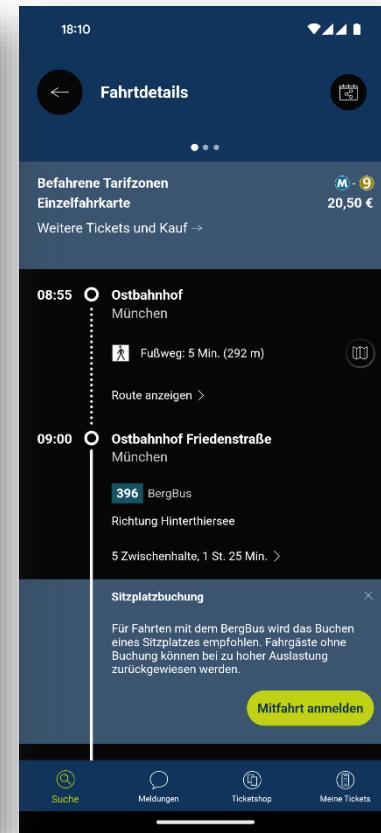
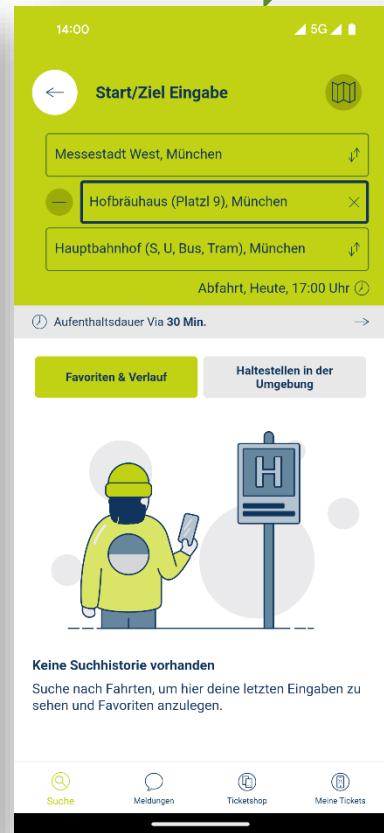
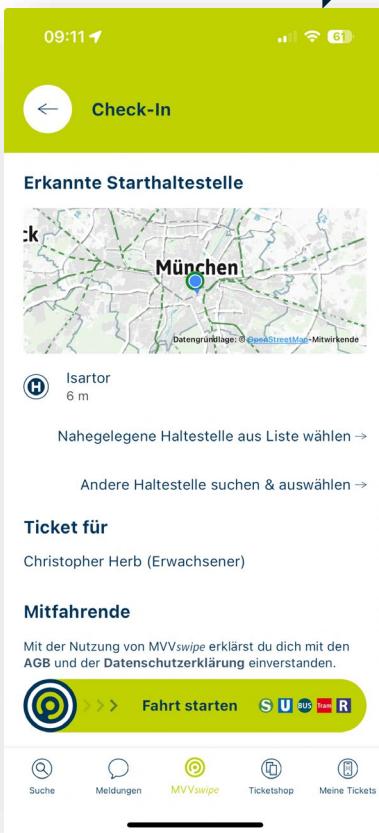
Ausbau der bestehenden Fahrgastinformation zur Mobilitätsplattform – schrittweise, gezielt und ressourcenschonend

DEFAS als ÖPNV
Datendrehscheibe

Integration von Mobilitätsangeboten –
Routing und Information in M-DEFAS

Ausbau der MVV-App/MVV-Auskunft
zur MaaS-Plattform: Identity-
Management und Tiefenintegration

DEFAS als
bayernweite MaaS
Plattform



1. Zentrale Ergebnisse aus Projektphase 1

	
Gebiet	
Fläche	1.012,2 km ²
Anzahl Kommunen	22
Bevölkerung	
Einwohner, 31.12.2019	88.424
Einwohner Entwicklung 2011-2019	+4.190 (+ 5,0%)
Einwohner Prognose 2019-2031	+1.576 (+ 1,8%)
Einwohner 2011-2031	+5.766 (+6,8%)
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte (SVB)¹	
Beschäftigte am WO (Wohnort), 30.06.2019	33.658
Entwicklung Beschäftigte am WO 2011-2019	+5.677 (+20,3%)
Beschäftigte am AO (Arbeitsort), 30.06.2019	29.252
Entwicklung Beschäftigte am AO 2011-2019	+4.835 (+19,8%)
Arbeitsplatzbesatz (SVB AO / SVB WO)	0,87
Berufspendlerbewegungen (SVB)	
Auspender über Kreisgrenze:	MVV-Raum: 4.145 (12,3%)
9.330 (Anteil an SVB WO: 27,7%), davon in:	VRE-Gebiete²: 3.260 (9,7%) andere Räume: 1.925 (5,7%)
Einpendler über Kreisgrenze:	MVV-Raum: 1.252 (4,3%)
5.074 (Anteil an SVB AO: 17,3%), davon aus:	VRE-Gebieten*: 2.609 (8,9%) anderen Räumen: 1.213 (4,1%)
Tourismus- und Freizeit	
Übernachtungen insg. (2019)	3.535.921
Tourismusintensität (Übernachtungen / 1.000 EW)	40.072
Hin- und Rückfahrten aus der / in die LHM am Sa + So im Aug. 20 pro Einwohner	1,8
Schülerverkehr	
Ausgegebene Schülerfahrkarten 20/21 gesamt	2.050
Kreisüberschreitender SV (Anzahl / Anteil alle Schüler)	6 (0,1%)
Davon Fahrten in MVV-Raum (Anzahl / Anteil kreisü. S.)	0 (0%)
ÖPNV-Rahmenbedingungen	
Anzahl Buslinien	19 (inkl. landkreisübergreifenden Linien)
Anzahl Tarife im Bus ³ - und Schienenverkehr	6 Bus, 1 Schiene
Kooperationen für den ÖPNV	VG GAP (nur Teil des Landkreises, keine Schieneneintegration)

Fazit:

- **Sehr starke Verkehrsverflechtungen im Freizeitverkehr mit der Stadt München und dem bestehenden MVV-Raum.**
 - **Bedeutende Pendlerbeziehungen mit den beiden Nachbarlandkreisen WM und TÖL (auch MVV-Gebiet)**
 - **Weiterer Bevölkerungsanstieg prognostiziert**
 - **Meist hohes Niveau und in Zukunft noch weiter zunehmende Beschäftigtenzahlen**
- **Hohe verkehrliche Sinnhaftigkeit einer MVV-Integration des Landkreises Garmisch-Partenkirchen**

3. Erhebungen SPNV: Auf Basis der Befragungen ergeben sich die Harmonisierungs- und Durchtarifierungskosten (HDV)

Folgendes Erhebungsdesign wurde durchgeführt:

Linien: RB 6, 60, 63, 64, RE 61, RE 62

Erhebungsdurchführung und -zeitraum:

- O.trend: 13.06.2021 – 11.06.2022, München – Murnau
- QiV: 11.12.2022 – 09.12.2023, südlich von Murnau

Datenaufbereitung und Auswertung: MVV GmbH

Datenbasis:

- O.trend (ca. 470 Fahrten, ca. 4.500 Interviews, nur Fahrgäste im Abschnitt München - Murnau)
- QiV (ca. 965 Fahrten, ca. 14.000 Interviews)

Berechnungsverfahren:

Berechnung Ist-Fall:

- Auf ein Jahr hochgerechnete Einnahmen vor Beitritt, also mit dem vor Beitritt gültigen Tarif

Wandlung und Verschmelzung der Tickets des aktuellen Tarifs in die Tickets des neuen Verbundtarifs

Berechnung Plan-Fall:

- Auf ein Jahr hochgerechnete Einnahmen nach Beitritt

HDV

- $(\text{Einnahmen Plan-Fall}) - (\text{Einnahmen Ist-Fall})$

4. Mindereinnahmen Busverkehr: Auf Basis von Verkaufsdaten werden DHV berechnet

Datengrundlage zur Berechnung der Mindererlöse im Busverkehr im Landkreis Garmisch-Partenkirchen waren Verkaufsdaten der Verkehrsunternehmen *RVO GmbH* sowie *der GW-GAP* des Jahres 2023 (Jan-Dec). *Vorgehensweise RVO (GW-GAP ähnlich):*

Harmonisierungsverluste (HV)

→ Entstehen, da MVV-Tarif durch andere Zonenlogik bzw. degressivere Preiskurve häufig günstiger als bestehender ÖPNV-Tarif

- Fahrten wurde **Start- und Zielgemeinde** zugeordnet
- Festlegung **MVV-Kurzstrecke** (innerhalb einer Gemeinde sowie gemeindeübergreifend bis 4 Haltestellen)
- Zuweisung eines MVV-Tickets für das RVO-Produkt (siehe Wandlungstabelle) und des Preises je nach Zonenzahl
- Bildung der Preisdifferenz von MVV-Preis und RVO-Preis
→ Summe Preisdifferenz entspricht Mindereinnahmen
- **Hochrechnung Mindereinnahmen** aus 2023 mit linienspezifischem Faktor (Umsatz Linie 2019/Umsatz 2023)

Durchtarifierungsverluste (DTV)

→ Entstehen durch den Wegfall des Kaufs mehrerer Tickets in einem Verkehrsverbund und dem darin enthaltenen Grundpreis

- **Schritt 1:** Bestimmung **Umsteigeranteile** von/auf SPNV an Bahnhöfen → Kategorisierung der Bahnhöfe nach MVV-Erhebungswerten in **zentral** (45% Umsteiger), **dezentral** (60%) und **peripher** (90%) → Anwendung auf alle Fahrten von/zu Bahnhöfen der jeweiligen Linie (Anwendung des höchsten Umsteigeranteils auf die gesamte Linie)
- **Schritt 2:** Ermittlung **zukünftige Erlösniveaus** → je nach Erlös aus Schritt 1 pauschal 50% auf („Umsteigererlös“ unter 10.000€) oder separate Betrachtung höherer Erlöse. Berechnungsgrundlage: Fahrten von/bis München Hbf

4. Mindereinnahmen Busverkehr: Ticketwandelung (ausgewählte Tickets) notwendig

RVO-Tickets	MVV-Ticket
RVO Einzelticket Erwachsene	Mischpreis MVV-EK-Erw. + MVV-Str.-Erw. *
RVO Einzelticket Erwachsene Bahncard	MVV-Str.-Erw.
RVO Einzelticket Kind	Mischpreis MVV-EK-Kind + MVV-Str.-Kind *
RVO Einzelticket Kind Bahncard	MVV-Str.-Kind
RVO Hin- und Rückfahrt Erwachsene/Kind	2x MVV-EK-Erw.*/Kind *
RVO Hin- und Rückfahrt Erwachsene/Kind Bahncard	2x MVV-Str.-Erw./Kind
RVO Hin- und Rückfahrt Gruppe	MVV-Gruppen-Tageskarte-Erw.
RVO 4 Fahrten Karte	4x MVV-Str.-Erw.
RVO 10 Fahrten Karte	10x MVV-Str.-Erw.
RVO Tagesticket ERW	MVV-Single-Tageskarte-Erw.
RVO Tagesticket Kind	MVV-Tageskarte-Kind
RVO Tagesticket Senioren	MVV-Single-Tageskarte-Erw.
RVO Wochenkarte / Monatskarte	MVV-IsarCard Woche / Deutschlandticket
RVO Schülerwochenkarte	MVV-Ausbildung Woche
RVO Schülermonatskarte	MVV-Ausbildung Monat **
Einzelfahrt GW-GAP Erw.	Mischpreis MVV-EK-Erw. + MVV-Str.-Erw. Kurzstrecke
Senioren 31 Tage GW-GAP	MVV-Monatskarte 65, 1 Zone
RVO PendlerTicket	10x MVV-Single-Tageskarte-Erw.

* Mischpreis aus MVV-EK und MVV-Str., um HDV nicht zu unterschätzen

Beispiel:

Heute Fahrgast mit einer RVO-ERW-Einzelkarte für 1 Zone → Wandlung in Mischpreis aus **Preis MVV-EK und Preis 2 Streifen (MVV-Streifenkarte)**

** Preis entspricht 365€-Ticket / 10 (für alle Zonen), da Annahme, dass 365€-Ticket gekauft wird

5. Mindereinnahmen Schülerverkehr: Ausgabe des 365 Euro Tickets dürfte Kosten ggü. heute reduzieren

- Neben den HDV, sind auch Mindereinnahmen im Schülerverkehr durch die Einführung des 365€-Tickets zu berücksichtigen, welche durch eine „AV-365€-Ticket“ den VU ausgeglichen werden müssen. Die Mindereinnahmen werden zu 2/3 durch den Freistaat ausgeglichen zu 1/3 durch den Landkreis.
- Durch den geringeren Kaufpreis beim 365€-Ticket im Vergleich zu den aktuell meist ausgegebenen 49€-Tickets (zukünftig 58€) werden wiederum Kosten eingespart, sodass sich **in Summe vsl. keine Mehraufwendungen** für den Landkreis ergeben werden. → Durch den ÖPNV-Haushalt sind vsl. Mindereinnahmen auszugleichen, welche aber durch Einsparungen im Bereich Schulwesen kompensiert werden.
- Unklar ist die Entwicklung der allgemeinen Finanzierungstöpfe des Freistaats für den Schülerverkehr (Gesamthöhe und Aufteilungsschlüssel)
- Freigestellter Schülerverkehr ist nicht relevant

Mögliche Ausgleichzahlungen an Verkehrsunternehmen
für reduzierte §45a-Mittel sind nicht berücksichtigt!

7. Verträge und Allgemeine Vorschrift sind von den Beitrags-Landkreisen zu unterschreiben

- **MVV-Gesellschaftsvertrag:** regelt Aufgaben und Organisation der Gesellschaft / der Gesellschafter
- **Konsortialvereinbarung:** behandelt Finanzierung der MVV GmbH durch ihre Gesellschafter, v.a. Prozedere der Regiekosten
- **MVV-Kooperationsvertrag:** enthält Regeln der Zusammenarbeit zwischen Verbundpartnern (MVV mit Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern/Gesellschaftern)
- **Partnervertrag**, in dem die **Zusammenarbeit speziell zwischen Landkreis GAP und MVV GmbH** detailliert geregelt ist
- Weitere Vereinbarungen betreffen spezielle Themen, z.B. eTicketing, Einnahmenaufteilung, QMS, AFZS u.v.m., und kommen teilweise erst zur Anwendung, wenn Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden
- Es bietet sich eine gesonderte Vereinbarung mit den lokalen Aufgabenträgern an, z.B. Alpenwelt Karwendel (Wallgau, Krün, Mittenwald)
- Für die rechtskonforme Finanzierung der DHV durch den zuständigen Aufgabenträger an eigenwirtschaftliche VU hat der Kreis rechtzeitig vor Dezember 2025 eine **Allgemeine Vorschrift** aufzustellen

Exkurs: Der Gesellschaftsvertrag schreibt die Aufstellung eines Wirtschaftsplans pro Jahr vor, die Gesellschafterversammlung entscheidet über den Wirtschaftsplan

- Gemäß § 26 Abs. 3 des Gesellschaftsvertrages erstellt die MVV GmbH für das folgende Geschäftsjahr ihren Wirtschaftsplan einschließlich Erfolgs-, Finanz- und Stellenplan.
- Der Wirtschaftsplan der Verbundgesellschaft unterliegt entsprechend § 31 Abs. 2 Nr. 14 des Gesellschaftervertrages der Entscheidung der Gesellschafterversammlung.
- Nach Freigabe des Wirtschaftsplans hat die MVV GmbH somit ein freigegebenes Budget für EIN Jahr, nicht genutztes Budget fließt an die Gesellschafter zurück.
- Die Abrechnung eines Wirtschaftsplans erfolgt in der Regel im Folgejahr über die sogenannte Regiekostenabrechnung.
- Kein wirklich akutes wirtschaftliches Risiko für die Gesellschafter.

Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (HDV)

	Berechnungsergebnisse (Stand 28.11.2025)			
	HDV LKR Ostallgäu	Kommunaler Eigenanteil	HDV Stadt Kaufbeuren	Kommunaler Eigenanteil
Gesamtnetz*	000.000 €	0 €	000.000 €	0 €
Bruttoverkehrsverträge	000.000 €	0 €	000.000 €	0 €
Nettoverkehrsverträge	000.000 €	0 €	000.000 €	0 €

Die berechneten HDV sind Bruttowerte, denen der Preisstand 20xx zu Grunde liegt.

*Der Verkehrsduurchführungsvertrag ist ein Nettovertrag mit zweijähriger Brutto-Anlaufphase. Bei Beitritt zum 1.1.2026 können die HDV vollständig vom Freistaat Bayern übernommen werden. Bei späterer Integration wäre voraussichtlich ein 10-prozentiger Eigenanteil durch den Landkreis zu finanzieren.

5. Mindereinnahmen Busverkehr - Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste (HDV)

Kommune	Harmonisierungsverluste (HV)	Durchtarifierungsverluste (DTV)	HDV gesamt (inkl. D.-Ticket)
LKR Oberallgäu	*	*	000.000-000.000 €
Stadt Kempten	*	*	000.000-000.000 €

Die Werte sind gerundet und ergeben sich aus den Vertriebsdaten 2025, hochgerechnet auf das Umsatzniveau von **2019** unter Berücksichtigung der Preisanpassungen **bis 2026**.

Die Aufwendungen verstehen sich als vorläufige Abschlagszahlung an die Verkehrsunternehmen für Jahr 1 nach Verbundbeitritt. Eine Spitzabrechnung erfolgt durch Initialerhebungen im SPNV und ÖPNV im ersten Jahr der MVV-Mitgliedschaft.

Sollte das Deutschlandticket nicht fortgeführt werden, werden sich die HDV – konservativ geschätzt – verdoppeln.

** Eine Differenzierung nach Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverlusten ist aufgrund der fehlenden Umsteigeranteile und Wegeketten mit den vorliegenden Daten nicht möglich. Durch das Deutschlandticket hat die Bedeutung der Durchtarifierungsverluste durch die Verbundweiterung deutlich abgenommen.*