



# Zwischenbericht aus dem Projekt Zusammenarbeit AVV-MVV

22.11.2024

# Agenda

A Gesamtüberblick über das Projekt

B Berichte aus den Teilprojekten

- Teilprojekt 1: Strategie und Marketing
- Teilprojekt 2: Einnahmen und Finanzen
- Teilprojekt 3: Betriebs- und Datenmanagement
- Teilprojekt 4: Organisation und Recht

C Zusammenfassung und Diskussion

# Agenda

## A Gesamtüberblick über das Projekt

### B Berichte aus den Teilprojekten

- Teilprojekt 1: Strategie und Marketing
- Teilprojekt 2: Einnahmen und Finanzen
- Teilprojekt 3: Betriebs- und Datenmanagement
- Teilprojekt 4: Organisation und Recht

### C Zusammenfassung und Diskussion

# Enge Verkehrsbeziehungen zwischen AVV und MVV bergen Potentiale auf dem Fahrgastmarkt: Verkehrsverlagerung als Ziel

Auspendler von Augsburg, Stadt



Einpendler nach Augsburg, Stadt



Augsburg, Stadt

In der Region "Augsburg, Stadt" wohnen **129.512** sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Von ihnen pendeln **56.840** oder **43,9%** zur Arbeit in einen anderen Kreis (Auspender). Gleichzeitig pendeln **77.251** Beschäftigte, die in einem anderen Kreis wohnen, zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in die Region "Augsburg, Stadt" (Einpendler). Der Saldo von Aus- und Einpendlern beläuft sich auf **+20.411** (Pendlersaldo). Ihren Arbeitsort in der Region "Augsburg, Stadt" haben damit **149.923** sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, von ihnen sind **51,5%** Einpendler.

# Auch zwischen den Landkreisen im AVV und MVV gibt es enge Verflechtungen, der Gesamtverbundraum deckt dabei Pendlerstrecken wie auch Freizeitverkehre ab

An der Spitze bei den Berufspendlern in den MVV-Raum stand 2022 der Raum Augsburg mit 23.134 Pendlern, gefolgt von Rosenheim mit 22.685 Pendlern; es folgen Stadt und Landkreis Landshut mit 19.131 sowie die Landkreise Pfaffenhofen an der Ilm (siehe folgende Tabelle). Insgesamt hat das Pendleraufkommen aus den umliegenden Landkreisen in den MVV-Raum von 1998 bis 2022 um 72 Prozent zugenommen.

	AIC	ND	IN	PAF	KEH	LA	MÜ	RO	MB	WM	LL	A	Summe
1998	5.979	1.547	2.445	10.542	2.594	9.558	6.774	14.200	7.821	8.016	8.713	10.091	88.280
2009	7.893	1.858	2.731	12.296	3.228	14.126	7.549	16.243	9.431	9.779	10.981	13.649	111.773
2016	9.630	2.211	3.363	13.267	3.819	16.811	8.010	19.200	11.498	11.863	13.100	19.084	131.856
2022	11.148	2.733	4.655	14.816	4.186	19.139	9.307	22.685	12.959	12.713	14.387	23.134	151.862

Abb. 6: Entwicklung der Berufspendlerströme in den MVV-Raum 1998 bis 2022 (nur SVB)<sup>20</sup>

<sup>20</sup> Quelle: Pendlerstatistik Bundesagentur für Arbeit, 30.6.2019; Darstellung MVV GmbH



Mit dem Zusammenschluss von AVV und MVV entsteht für den Fahrgast ein gemeinsames Verbundgebiet, das Wohn- und Arbeitsorte, sowie Freizeitziele miteinander verbindet.



# Synergien und Standardisierung zwischen Verbänden können Finanzierung des öffentlichen Verkehrs unterstützen – Einfluss kann steigen

## Synergien und Standardisierung

- Synergien vor allem im IT-Bereich könnten die Regiekosten in Verbänden langfristig senken und damit Kosten des ÖV positiv beeinflussen
- Zusammenschluss bietet Möglichkeit zur Prozessoptimierung
- Standardisierung ermöglicht Kostensenkung
- Größere Einkaufsmacht kann Vorteile erwirtschaften
- Zusammenarbeit zeigt Handlungswillen der Kommunen gegenüber Landes- und Bundespolitik und bietet andere Gesprächsgrundlage über Finanzierung

## Einfluss

- Ein größerer Verbund hat mehr Einfluss auf die Bundespolitik
- Ein größerer Verbund kann leichter Projekte entwickeln, die bayernweit ausgerollt werden, um hier Synergien zu heben
- Für die potentiellen Erweiterungsgebiete macht ein gemeinsames Verbundgebiet AVV-MVV den Beitritt ggf. attraktiver

# Ziele der beauftragten Projektstudie

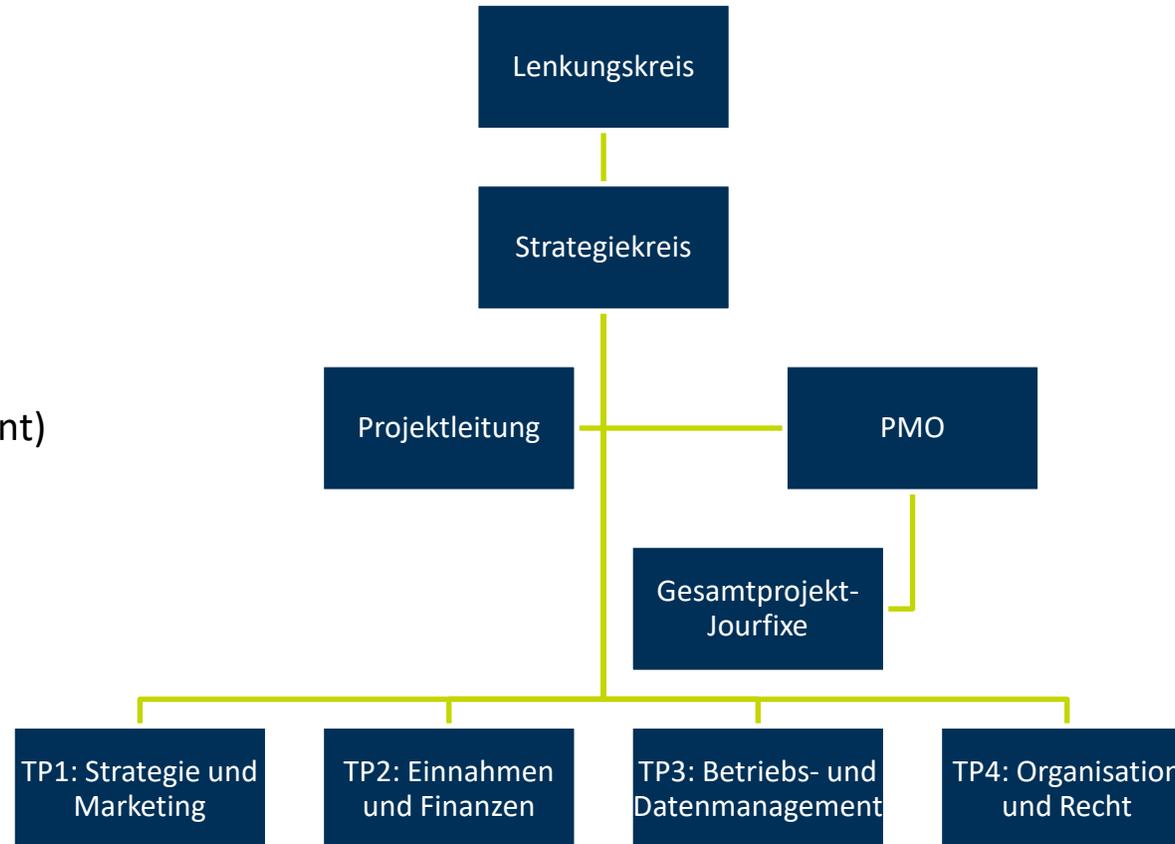
Bis **Dezember 2024** Prüfung der finanziellen Folgen und Abgleich der strategischen Konsequenzen eines Zusammenschlusses der beiden Verbände AVV und MVV:

- Aufbau Projekt Management Office
- Abschätzung der **finanziellen Folgen**:
  - Überschlägige Berechnung HDTV mit entsprechender Tarifsystematik
  - Überschlägige Berechnung Kosten der Umstellung Vertrieb
  - Monetäre Abschätzung Synergiepotentiale (Investitions-/Betriebs-/Personalkosten) in allen Bereichen der Gesellschaften
  - Abschätzung Auswirkung auf Förderprojekte
- **Abgleich der Strategien**
- **Grundsätzliche rechtliche Klärung**

Vorlage Endbericht bis 11.12.2024

# Die gewählte Projektstruktur und -organisation bindet alle Ebenen ein und fördert direkten Austausch zwischen Experten

- Lenkungskreis  
(Ebene Gesellschafter)
- Strategiekreis als Vorbereitung zum Lenkungskreis  
(Ebene Vertreter der Gesellschafter)
- Austauschformate Arbeitsebene
  - Gesamtprojekt-Jourfixe  
(Format: Shopfloor Management)
  - Direkter Austausch und Verantwortlichkeit innerhalb der Teilprojekte und Themen



Die Teilprojekte wurden in Themen untergliedert, die dann von den jeweiligen Fachexperten aus beiden Häusern ausgearbeitet werden können



# Projektauftrag (mit Aktualisierungen, Stand 8.11.2024)

Zusammenarbeit AVV-MVV		Legende		Wahl-/Eingabefeld		Kein Eingabefeld									
Datum: 08.11.2024															
<b>Zielsetzung</b> bis zum Dezember 2024: Prüfung der finanziellen Folgen und Abgleich der strategischen Konsequenzen eines Zusammenschlusses der beiden Verbände AVV und MVV: • Aufbau Projekt Management Office • Abschätzung der finanziellen Folgen: • Überschlägige Berechnung HDTV mit entsprechender Tarifsystematik • Überschlägige Berechnung Kosten Vertriebsinfrastruktur • monetäre Abschätzung Synergiepotentiale (Investitions-/Betriebs-/Personalkosten) in allen Bereichen der Gesellschaften • Abschätzung Auswirkung auf Förderprojekte • Abgleich der Strategien • Grundsätzliche rechtliche Klärung	<b>Projektteam</b>		<b>Erfolgsmessung</b>												
	Auftraggeber:	AVV-Aufsichtsratsvorsitzender			ist	Soll	Delta								
	Projektleitung:	Linda Kisabaka, AVV; Bernd Rosenbusch, MVV	Beschluss Projektauftrag durch AVV-Gesellschafter	1	1	0									
	Fachbereich:	AVV & MVV	1. Zwischenbericht für AVV-Aufsichtsratssitzung am 2.10.2024	1	1	0									
	Personentage (PT):	239,0	2. Zwischenbericht bis 22.11.2024	0	1	1									
			Endbericht mit Empfehlung und Entwurf Umsetzungsplan für AVV-Aufsichtsratssitzung am 11.12.2024	0	1	1									
	<b>Übersicht Projektkostenaufteilung (in %)</b>		<b>Invest- und Sachkosten (in TEUR)</b>					Wert							
	Projektpartner														
	AVV-Gesellschafter	100	Bereitstellung Schnittstelle Rohdatenverarbeitung				50.000								
	AVG		optional: Rechtsberatung				25.000								
SIMB															
BEG															
SPNVU															
MVV-Gesellschafter															
<b>Gesamt</b>	<b>100,0</b>														
<b>Hintergrund</b> • Großräume Augsburg und München bilden die größte Verkehrsregion in Bayern • Verkehrlich trotz Deutschlandticket nicht für alle Kunden einfach und einheitlich zu nutzen • Deutschlandticket mit deutlichem Eingriff auf die Verbundlandschaft • Digitalisierung verändert Aufgaben der Verbände stark, ist aber mit hohen Kosten verbunden • Knappheit kommunaler Kosten erfordert Kosteneinsparung im ÖPNV und damit Hebung von Synergien	<b>Meilensteine (M) / Aktionen</b>														
	<b>Aktion (K)</b>	<b>Fachbereich</b>	<b>PT</b>	<b>Verantwortliche M</b>	<b>PT</b>	<b>Verantwortliche A</b>	<b>PT</b>	<b>abJahr</b>	<b>abKW</b>	<b>Dauer</b>	<b>M</b>	<b>AbwSta</b>	<b>AbwEnd</b>	<b>Abw</b>	
	Planung														
	Kickoff	AVV & MVV	3,0	Bernd Rosenbusch	2,0	Linda Kisabaka	1,0	2024	32	1					
	Aufbau PMO	MVV	3,0	Stefan Härer	3,0			2024	32	2					
	Erstellung Projektauftrag	AVV & MVV	2,0	Stefan Härer	1,0	Linda Kisabaka	1,0	2024	32	3					
	Beschluss Projektauftrag	AVV-Gesellschafter	1,0				1,0	2024	35	1	35				
	<b>TP-Arbeiten (TOP-Priorität)</b>														
	Basisentwurf gemeinsames Tarifsystem	AVV & MVV	10,0	Anton Sammler	5,0	Sabine Frede	5,0	2024	33	6	38				
	Basisabschätzung HDTV	AVV & MVV	25,0	Michael Schulze	15,0	Manuela Schaar	10,0	2024	33	7	39			8	8
	Erstellung 1. Zwischenbericht	AVV & MVV	6,0	Stefan Härer	3,0	Manuela Schaar	3,0	2024	39	1	39				
	<b>TP-Arbeiten</b>														
	Iteration Tarifsystem mit HDTV	AVV & MVV	14,0	Anton Sammler, Michael Schulze	7,0	Manuela Schaar, Sabine Frede	7,0	2024	40	4	43			4	4
	Abschätzung Kosten Umstellung Vertrieb	AVV & MVV	4,0	Julia Wüst	2,0	Sabine Frede	2,0	2024	38	7	44			1	1
	Abgleich Strategie & Marketing	AVV & MVV	6,0	Bernd Rosenbusch	3,0	Irene Goßner	3,0	2024	35	8	42			3	3
	Synergien Betriebs-/Datenmanagement	AVV & MVV	60,0	Stefan Härer	30,0	Garold Fux	30,0	2024	35	8	42			3	3
	Synergien Organisation	AVV & MVV	60,0	Martin Schenck	30,0	Andreas Mayr	30,0	2024	35	8	42			3	3
	Grundsätzl. rechtl. Klärung	AVV & MVV	10,0	Martin Schenck	5,0	Andreas Mayr	5,0	2024	35	10	44			1	1
	Erstellung 2. Zwischenbericht	AVV & MVV	4,0	Stefan Härer	2,0	Manuela Schaar	2,0	2024	45	2	46				
	Zusammenführung aller wirtschaftlichen Effekte	AVV & MVV	10,0	Sofie Borstorff	5,0	Manuela Schaar	5,0	2024	44	3	46	2		1	1
<b>Finale Arbeiten</b>															
Erstentwurf Umsetzungsplanung	AVV & MVV	12,0	Stefan Härer	7,0	Linda Kisabaka	5,0	2024	45	3	47	1				
Erstellung Endbericht	AVV & MVV	8,0	Stefan Härer	5,0	Linda Kisabaka	3,0	2024	45	3	47					
Vorstellung Endbericht	AVV-Gesellschafter	1,0				1,0	2024	50	1	50					
<b>Summe (K)</b>		<b>239,0</b>		<b>125,0</b>		<b>114,0</b>									



# Agenda

A Gesamtüberblick über das Projekt

## B Berichte aus den Teilprojekten

Teilprojekt 1:	Strategie und Marketing
Teilprojekt 2:	Einnahmen und Finanzen
Teilprojekt 4:	Organisation und Recht
Teilprojekt 3:	Betriebs- und Datenmanagement

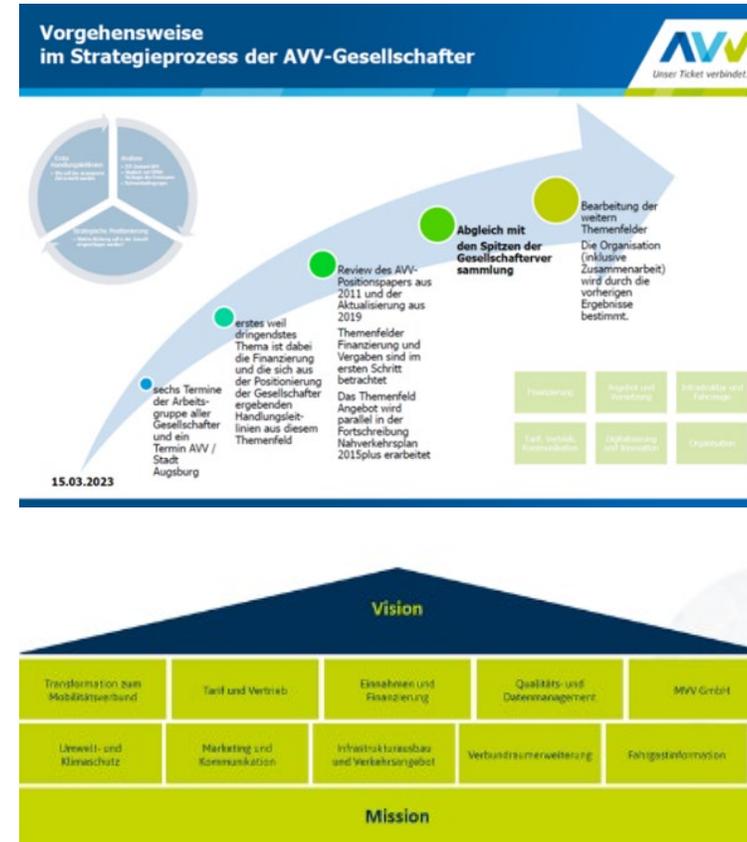
C Zusammenfassung und Diskussion



# Keine Widersprüche in der Strategie – Vorgehen im Regionalbusverkehr ist kompatibel

Der Abgleich der Strategien der AVV GmbH und der MVV GmbH zeigt eine hohe Übereinstimmung:

- Beides sind Aufgabenträgerverbünde
- Beim Regionalbusverkehr werden grundsätzlich Bruttoverträge in wettbewerblichen Verfahren vergeben
- Die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes obliegt immer dem territorial zuständigen Aufgabenträger
- Unterschiedliche Stoßrichtungen in Hinblick auf Finanzierung bzw. Ausbau des Angebotes können aufgabenträgerspezifisch umgesetzt werden
- Beide Verbundgesellschaften haben das Ziel der Transformation zum Mobilitätsverbund



# Mögliche Zusammenarbeit im Bereich „Verkehrskonzepte“ und „vernetzte Mobilität“ betrifft eine große Bandbreite an Themen

Verkehrskonzepte

b

Vernetzte Mobilität

c



Bereits Thema bei AVV und MVV	Potential Zusammenarbeit	ab
Regionaler NVP (RNP)	hoch	2031
Verkehrsmodell	hoch	2026
externe Daten für Verkehrsplanung	hoch	2026
Mobilitätspunkte	hoch	2026
Infrastruktur- und Angebotsuntersuchungen	mittel	2026
On-Demand	mittel bis hoch	2031
Mitfahren	gering	2026
Elektromobilität / emissionsfreie Antriebe	mittel	2026

bislang keine AVV-Aufgabe	Potential Zusammenarbeit	ab
Bedarfsermittlungen P+R & B+R	hoch	vsl. 2026
Beratung P+R und B+R	mittel	vsl. 2026
Untersuchungen Busbeschleunigung	hoch	vsl. 2026
Umsetzung Bikesharing	hoch	vsl. 2026
Beratung Carsharing	mittel	vsl. 2026
Verkehrsmodell	hoch	2026
Datenbasis für Infrastrukturuntersuchungen (NKU)	hoch	vsl. 2026

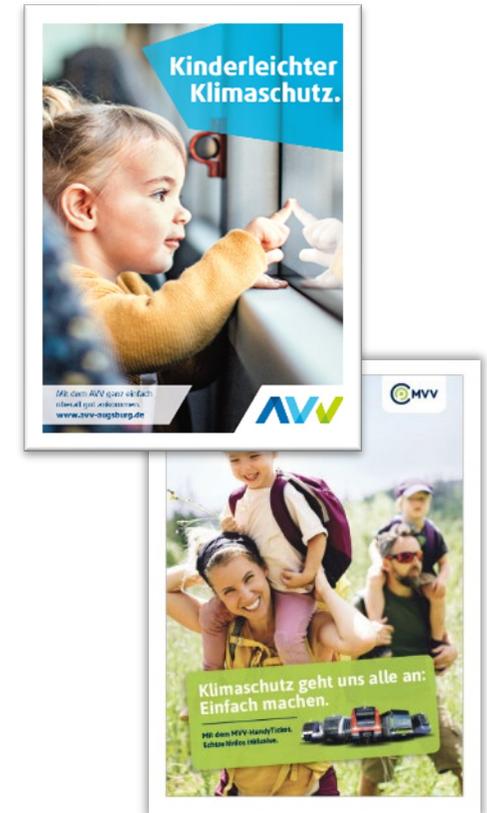
# Der Abgleich von Marketing und Kommunikation zeigt ähnliche Strategien und Ziele

## Themencluster:



## Ergebnis:

- Keine nennenswerten Unterschiede in den Strategien und Kommunikationszielen
- **Kurzfristige Synergien** bei der Ausschreibung von Mediaplanung und Agenturleistungen
- **Mittelfristige Synergien** werden insbesondere im Bereich der **Professionalisierung** und Bündelung der Kompetenzen erwartet



# Im Kundenservice bietet der gemeinsame Verbund dem Fahrgast den jeweils passenden Kontaktpunkt: persönlich, telefonisch oder im Internet

## Zukünftiger Kundenservice im Verbund



- Gemeinsames Team an zwei Standorten (Augsburg und München)
- Gemeinsames Kundencenter in Augsburg
- Mögliche Etablierung einer gemeinsamen Verbund-Servicehotline mit sehr guten Reaktionszeiten und erweiterter Servicezeit
- Erweiterung der Beratungs- und Serviceleistung für den Kunden im MVV u.a. Support zu Digitalprodukten (z.B. MVVswipe/AVV AktiVVo)
- Synergien bei gemeinschaftlicher Nutzung von technischer Ausstattung des AVV wie CallCenter-Telefonanlage, CRM-Tool und On-Demand-Buchungsplattform

▶ Bereits bestehende Infrastruktur und Prozesse im AVV könnten in Abhängigkeit der strategischen Ausrichtung auf das gesamte Verbundgebiet skaliert werden.

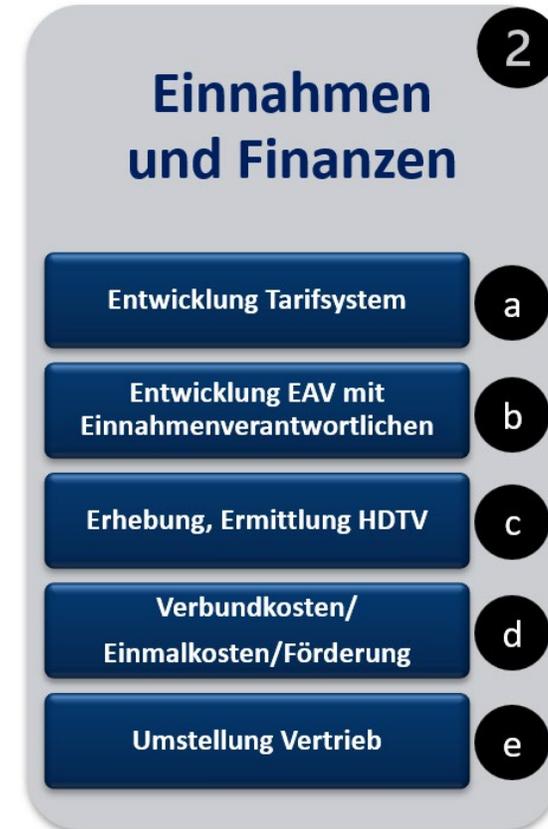
# Agenda

A Gesamtüberblick über das Projekt

**B Berichte aus den Teilprojekten**

- Teilprojekt 1: Strategie und Marketing
- Teilprojekt 2: Einnahmen und Finanzen**
- Teilprojekt 3: Betriebs- und Datenmanagement
- Teilprojekt 4: Organisation und Recht

C Zusammenfassung und Diskussion



# Leitlinien der Tarifierung und Auszug der damit einhergehenden Tarifänderungen

Die tariflichen Grundstrukturen von AVV und MVV weisen große Ähnlichkeiten auf (u.a. Zonentarif, Fokussierung auf den Hauptort, preisliche Incentivierung von Zeitkarten), sind beide vor ca. 5 Jahren überarbeitet worden und sind daher grundsätzlich gut zu verschneiden.

## Leitlinien für die Eintarifierung

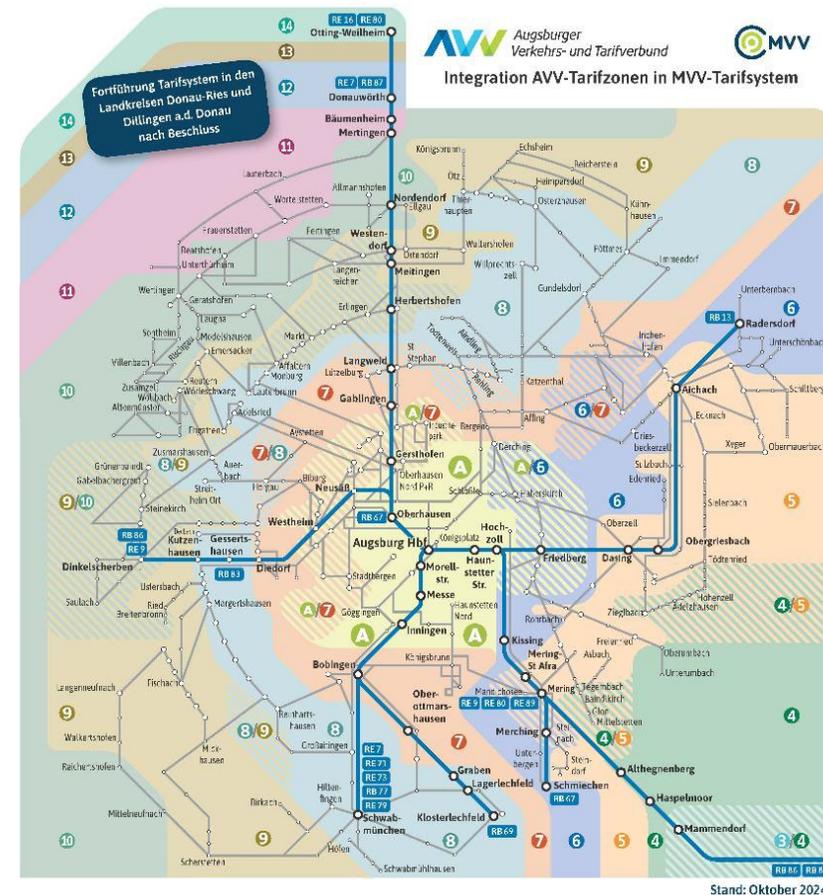
- Möglichst geringe Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste → Orientierung an der heutigen AVV-Preishöhe und -struktur
- Anpassung des AVV-Gebiets an die MVV-Tarifsystematik → Erweiterung des MVV-Tarifgebietes um das AVV-Gebiet mit MVV-Zonen
- Anwendung des MVV-Tarifs im gesamten Tarifgebiet → Anwendung MVV-Tarif auch im AVV-Gebiet

## Wesentliche Tarifänderungen im AVV durch Anwendung des MVV-Tarifs

- Als Basispreis wird immer der Preis für zwei Zonen bezahlt (heute: Einzelfahrt 3,90€) – gilt auch im On-Demand-Service AktiVVo
- Kappung der Preisberechnung bei 14 Preisstufen
- Anwendung Kurzstrecke (Einstieg plus 4 Haltestellen) gilt auch im SPNV (max. 2 Haltestellen ) und für Busfahrten innerhalb einer Gemeinde (ohne Begrenzung der Anzahl der Haltestellen) – gilt nicht im On-Demand-Service AktiVVo
- Für alle Tarifprodukte erfolgt die zonengenaue Festlegung des Geltungsbereichs
- Die Gruppentageskarte ist grundsätzlich ohne zeitliche Einschränkung (d.h. auch Wochentags vor 9 Uhr) für 5 Personen (oder 10 Kinder) gültig

# Der Tarifzonenplan setzt auf bekannten Einzonierungen auf

- Vorläufiger Tarifzonenplan für das heutige AVV-Tarifgebiet auf Basis der vorgegebenen Leitlinien – Darstellung dient lediglich als Arbeitsgrundlage
- Keine Umtarifierung von Haltestellen in heutigem MVV-Gebiet (z.B. Mammendorf, Althegnenberg etc.)
- Erweitertes Augsburgs Stadtgebiet / AVV Tarifzonen 10/20 werden eigene „Zone“
- Eintarifierung dient als Grundlage zur Berechnung von HDV → Änderungen möglich in Abhängigkeit der Berechnungsergebnisse
- Eintarifierung des AVV-Erweiterungsgebietes (Dillingen a.d.Donau, Donau-Ries) ist auf Basis des AVV-Entwurfsvorschlags erfolgt.



# Auszug der Vor- und Nachteile des MVV-Tarifs für AVV-Bürger:innen – kurz zusammengefasst

## Vorteile

### Für Jedermann:

- Ein einheitlicher Tarif für alle in fast ganz Südbayern
- Kurzstrecke gilt auch für 2 Haltestellen im Regionalzug, sowie Gemeindekurzstrecke für Fahrten im Bus
- Gleitende Gültigkeit von Wochen- und Monatskarten
- Gruppentageskarte für 5 Personen ohne zeitliche Einschränkungen

### Für Kinder:

- Kostenlose Kindermitnahme bei fast allen Zeitkarten
- Sehr günstiges Kindertagesticket für das gesamte Tarifgebiet
- Gruppentageskarten können auch von Kindern gekauft werden; zwei Kinder entsprechen hierbei 1 Erwachsenen.

### Für Schüler, Jugendliche, Auszubildende:

- Geltungsbereich des 365-Euro-Tickets wird deutlich größer
- Deutlich vergünstigte U21-Streifenkarten

## Nachteile

### Für Jedermann:

- Der MVV-Tarif ist an Kundengruppen orientiert / stärker ausdifferenziert d.h. für den Fahrgast komplexer.
- Tarifstand 2025 im Bartarif leicht höher als AVV-Tarif
- Wegfall der rabattierten Handystreifenkarte
- Keine individuelle Gruppengröße bei Tagesticket (1 Person / 5 Personen) und keine zusätzliche, kostenlose Mitnahme von Kindern
- Wochen- und Monatskarten immer min. 2 Preisstufen
- Teilweise deutliche Abo-Verteuerung, da statt Abo-Geltungsbereichen die Berechnung nach Zonen erfolgt

### Für das Stadtgebiet Augsburg:

- Keine kostenfreie City-Zone im Stadtgebiet Augsburg
- Keine verlängerte Stadtteilkurzstrecke in Augsburg

### Für das Umland:

- Basispreis immer zwei Zonen, wenn Kurzstreckenregelung nicht greift

Kompensation  
in Prüfung

Kritische Themen werden als Varianten für die Tarifierung aufgenommen und bei der Berechnung der HDTV berücksichtigt. Anschließend ist eine politische Einschätzung möglich, welche Tarifalternativen finanzierbar sind.

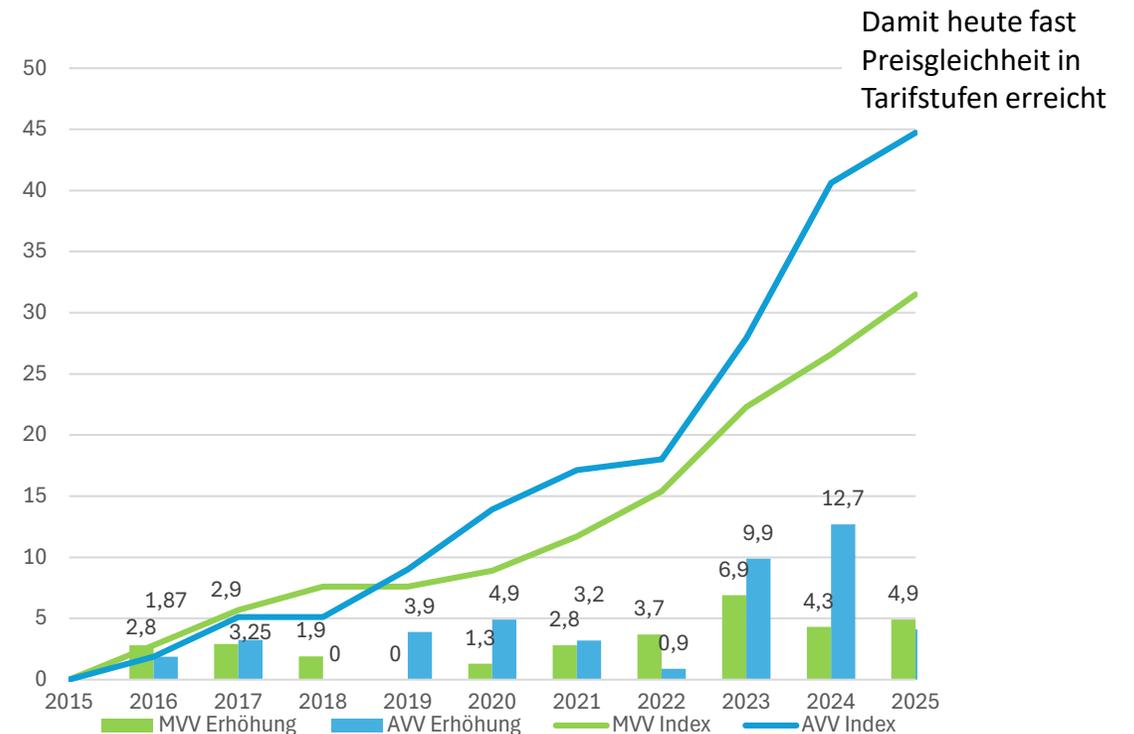
# Fazit Tarifsystem – Eintarifierung gut möglich, Tariffortentwicklung unterschiedlich

Bei der Eintarifierung des AVV-Gebietes in den MVV-Tarif ist es gelungen, die ursprüngliche AVV-Zoneneinteilung im Bartarif innerhalb des AVV-Gebietes weitestgehend beizubehalten.

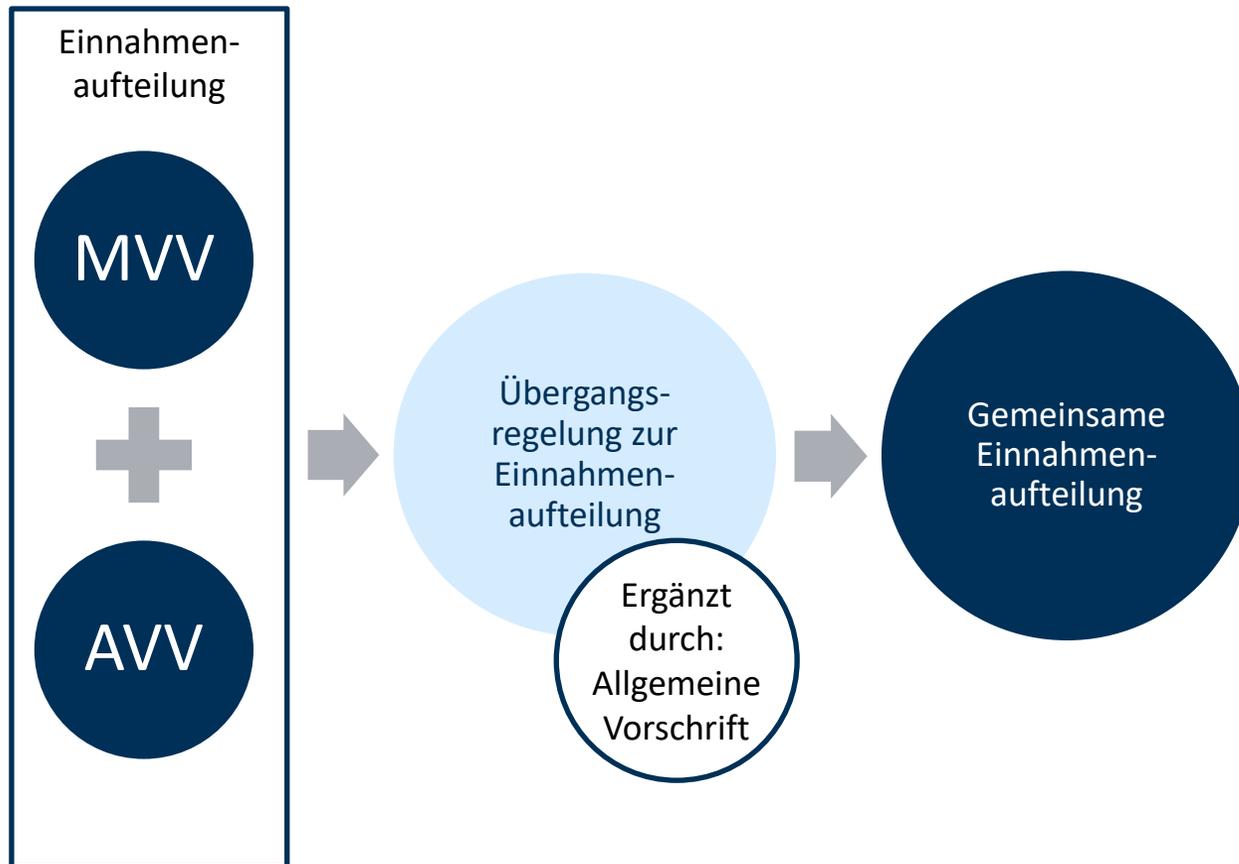
- Die mit Tarifreform 2018 vergünstigten Geltungsbereiche im Abo-Bereich des AVV werden mit Übernahme des MVV-Tarifs aufgelöst und durch Zonengültigkeit ersetzt
- Hauptaugenmerk bei der Eintarifierung lag auf nachfragestarken Relationen im AVV-Binnenverkehr sowie verbundübergreifenden Verbindungen (z.B. Augsburg – München, Königsbrunn – Augsburg, etc.)

## Preismaßnahmen

- sind im MVV eine politische Entscheidung auf Basis der Anforderungen der VU.
- werden im AVV indexbasiert berechnet



# Bis zur neuen Einnahmenaufteilung müsste Übergangsregelung und Allgemeine Vorschrift geschaffen werden



- Aktuelle unterschiedliche Verfahren in MVV und AVV
- neue EA-Verträge bis 01.01.2026 nicht umsetzbar, Harmonisierung mittel- bis langfristig möglich und nötig
- Übergangsregelung Einnahmenaufteilung für 2026 notwendig, wird ergänzt durch Allgemeine Vorschrift für HDTV
- Finanzflüsse und Abgeltungen bis zum Zusammenschluss zu klären
- Prüfung der notwendigen Voraussetzungen für zwei parallel laufende Einnahmenaufteilungen unter einem Verbundtarif für eine Übergangszeit
- Abstimmung mit den EA-Partnern in beiden Verbänden

# Notwendige Berechnungsschritte und benötigte Daten sind klar, aktuell laufen die Arbeiten zur Ermittlung der Harmonisierungs- und Durchtarifierungsverluste

## Prozess



- Erhebungsdaten aus der AVV-weiten Verkehrserhebung des Jahres 2023 bilden die Grundlage der Berechnungen
  - Erste Einschätzung: im Prinzip verwertbar, jedoch ohne Umstiege innerhalb des MVV
- Vertriebsdaten werden zur Kalibrierung eingesetzt
- Fahrgastzahlen von der BEG dienen als weitere Validierungsmöglichkeit

**Anmerkung:** Verbunderweiterungsgebiete im AVV werden in der Studie mitbetrachtet

# Agenda

A Gesamtüberblick über das Projekt

## B Berichte aus den Teilprojekten

- Teilprojekt 1: Strategie und Marketing
- Teilprojekt 2: Einnahmen und Finanzen
- Teilprojekt 3: Betriebs- und Datenmanagement**
- Teilprojekt 4: Organisation und Recht

C Zusammenfassung und Diskussion



# Beim Datenmanagement sind keine operationellen Probleme zu erwarten, kurzfristige Synergien bestehen insbesondere bei der Verkehrsforschung



## Automatische Fahrgastzählsysteme

### In beiden Verbänden:

- Kontinuierliche Erfassung der Fahrgastnachfrage im Regionalbusverkehr durch technische Zählgeräte
- Nutzung der Zählraten in der Angebotsplanung

### In MVV umgesetzt, in AVV geplant:

- Verwertung der Zählraten in Auslastungsanzeige der Auskunftsstellen

## Datenmanagement Verkehrsforschung

### Eigener Bereich im MVV:

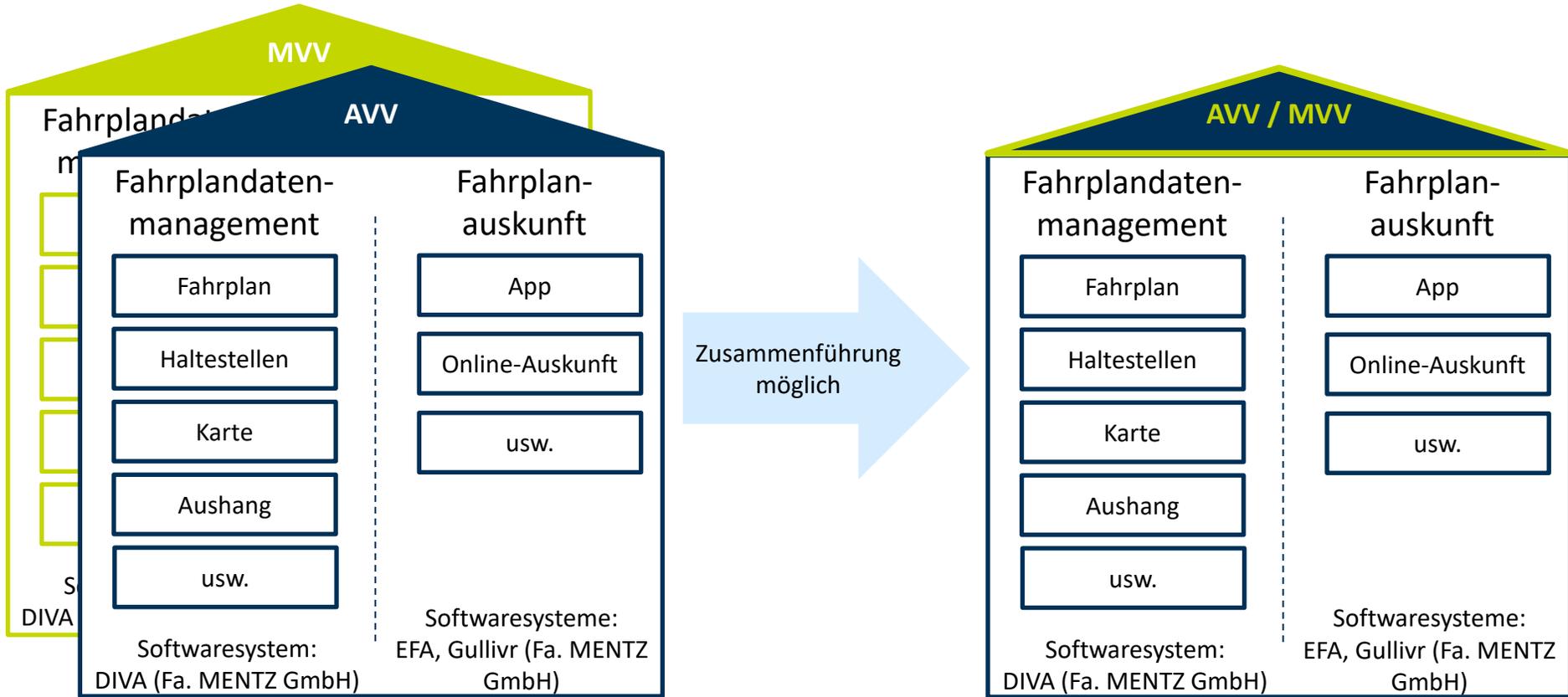
- Planung, Durchführung, Auswertung von Verkehrserhebungen (Zählungen/Befragungen)
- Kleines Team mit eigenem Erhebungspersonal (im AVV aktuell extern vergeben)
- Im Regionalbus:
  - Durchführung Erlösberechnung
  - Eigenes Qualitätsmesssystem
- Erhebungen und deren Auswertung für Anwendungsfälle im Gesamttraum sind entsprechend perspektivisch möglich.

## Datenmanagement Regionalbus

- Bordrechner- und ITCS-Systeme bei den Verkehrsunternehmen im Regionalbus unterschiedlich
  - standardisierte, definierte Datenformate (VDV-Standards)
- Eine durchgängige Fahrgastinformation ist bereits heute umsetzbar
- Nutzung eines Systems nach Übergangszeitraum sinnvoll

# Auch bei Fahrplandatenmanagement und Fahrgastinformation führt ein Zusammenschluss absehbar zu keinen operationellen Problemen

- Fahrgastinformation **c**
- Vertriebssystem **d**
- Regionalbusplanung **e**



AVV & MVV verwenden ähnliche zentrale Softwareprodukte. Synergieeffekte sind somit potenziell für das Datenmanagement wie auch die Fahrplanauskunft und App gegeben, Bindungsfristen von Förderungen sind dabei entsprechend zu beachten.

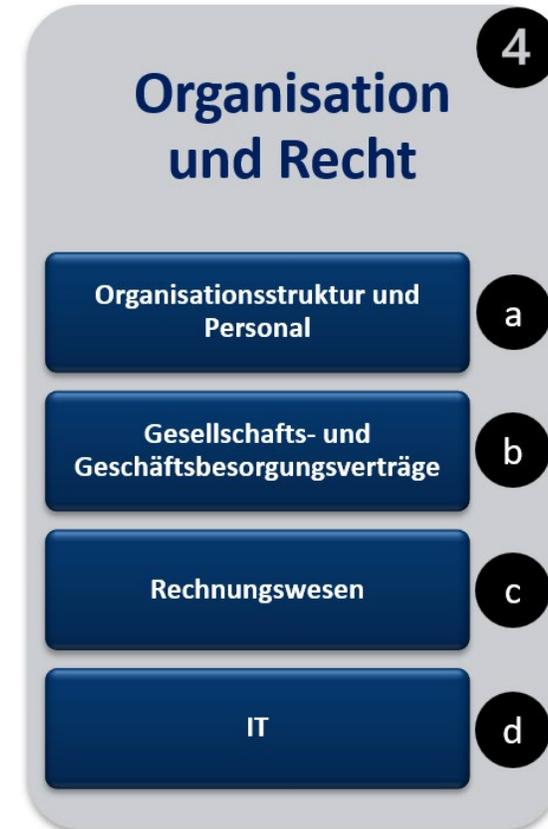
# Agenda

A Gesamtüberblick über das Projekt

## B Berichte aus den Teilprojekten

- Teilprojekt 1: Strategie und Marketing
- Teilprojekt 2: Einnahmen und Finanzen
- Teilprojekt 3: Betriebs- und Datenmanagement
- Teilprojekt 4: Organisation und Recht**

C Zusammenfassung und Diskussion



# Betrachtung der unterschiedlichen Organisationsstrukturen und Prozesslandschaften erst nach Zusammenarbeitsentscheidung

Standorte in München und Augsburg bleiben aufgrund nötiger Regionalität und Mitarbeiterbindung bestehen

## Synergien ergeben sich z.B. durch:

- Umstellung auf interne Lohnbuchhaltung im AVV
- gemeinsame Personalsoftware (im AVV besteht digitale Personalakte bereits)
- Vereinheitlichung outgesourcter externer Dienstleistungen (z.B. ext. Datenschutzbeauftragter, Fachkraft für Arbeitssicherheit etc.)



Analyse der unterschiedlichen Organisationsstrukturen und Prozesslandschaften grundlegend erst nach Grundsatzentscheidung sinnvoll.

# Erste Betrachtung zeigt einige politische Fragen, rechtlich erscheinen alle Fragen als regelbar

## Wesentliche Gemeinsamkeiten

- AVV und MVV sind Aufgabenträgerverbünde, trotz Unterschiede haben beide im Detail ähnliche Struktur

## Wesentliche Unterschiede und Besonderheiten

- AVV: Freistaat ist kein Gesellschafter ⇔ MVV: Freistaat ist Gesellschafter; BEG hat Gastrecht in GV und VR  
⇒ Chance für den AVV durch Zusammengehen
- AVV: Kontrollorgan *Aufsichtsrat* mit zwei politisch besetzten Mitgliedern neben den „geborenen“ Mitgliedern (3 Landräte und OBin) ⇔ MVV: kein Aufsichtsrat, es gibt nur die Gesellschafterversammlung als Entscheidungsorgan  
⇒ Politische Frage, rechtlich lösbar
- In beiden Verbänden Verbundrat, wesentliche VU-bezogene Fragen werden im Verbundrat vorberaten – final aber keine Entscheidungskompetenz
- AVV: Finanzierung der Regionalbusverkehre und der Kosten der Gesellschaft erfolgt in einer Art Solidarmodell, über „Gesellschafterbeitragsvereinbarung zur *Finanzierung* der Investitionskosten und des Regionalbusdefizits“ ⇔ MVV: jeder AT finanziert seine Verkehre selbst; Finanzierung der Verbundgesellschaft über Konsortialvereinbarung  
⇒ Zunächst politische Frage, rechtlich lösbar, ggf. mit Übergangszeiträumen

# Erste Betrachtung zeigt einige politische Fragen, rechtlich erscheinen alle Fragen als regelbar

## Wesentliche Unterschiede und Besonderheiten

- *AVV: Einstimmigkeitsprinzip* in GV ⇔ *MVV: Einstimmigkeit* auf Basis von Abstimmungsgruppen, außer bei Aufstellung des Verbundtarifs: hier *Vetorecht* der Landeshauptstadt München und des Freistaates Bayern; Abstimmungsgruppen sind „Freistaat“/„LHM“/„Landkreise und kreisfreie Städte“, es kommt auf die Mehrheit in der Abstimmungsgruppe an  
⇒ Politische Frage, rechtlich lösbar
- *AVV: kein Kooperationsvertrag* ⇔ *MVV: seit 2023 MVV-Kooperationsvertrag* (gesamthafte Zusammenarbeitsregelung aller Verbundpartner)  
⇒ Beitritt erforderlich; *AVV-spezifische Sonderinteressen* können im Nachgang im Rahmen der Evaluationsklausel eingebracht werden

# Erste Betrachtung zeigt einige politische Fragen, rechtlich erscheinen alle Fragen als regelbar

## Wesentliche Unterschiede und Besonderheiten:

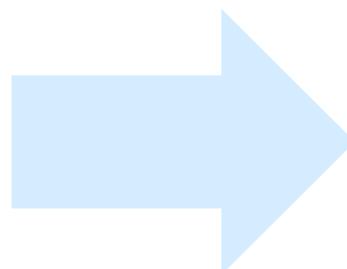
- AVV: Sonderrolle der Stadt Gersthofen als Aufgabenträger gemäß Art. 9 BayÖPNVG
- MVV: Stadt Freising, Stadt Dachau, Gemeinden Pliening/Poing/Anzing, Gemeinde Vaterstetten, Stadt Kolbermoor, Markt Holzkirchen (ferner im künftigen VRE-Gebiet noch weitere Kommunen, aber tlw. gerade im Fluss)  
⇒ Politische Frage

- 
- MVV-Gesellschaftsvertrag als Basis sinnvoll; Anpassungsbedarf ist politisch zu diskutieren.
  - Einige der aufgeworfenen Fragen benötigen politische Lösung, rechtlich dürften aber alle Fragen regelbar sein, teilweise auch erst mit Übergangszeiten.
  - Übernahme der Verträge einer Partei oder Harmonisierung der bestehenden Verträge.
  - Besondere Herausforderung Einnahmenaufteilung.

# Im Rechnungswesen liegen die Synergiepotentiale unter anderem in der Einmalbeauftragung von externen Dienstleistern

## Potentiale / Synergien vorhanden

Thema bei AVV <u>und</u> MVV	Synergien	ab
Steuerberatung / Wirtschaftsprüfung	hoch	2026
Buchhaltung und Jahresabschluss	mittel	2026
Regionalbus-Abrechnung	mittel	2031
Kontoführung und Banken	hoch	2026
Prozesse / Softwareprogramme	mittel	2026



- Prozessoptimierung über beide Gesellschaften hinweg nötig
- Einmalbeauftragung von externen Dienstleistern (Steuerberater, Wirtschaftsprüfer, Banken)
- Zusammenlegung/ Vereinheitlichung von Software
  - Buchhaltung
  - Rechnungsein-/ -ausgang
  - Bestellung
  - Reisen und Auslagen
- Zusätzliche Zeitersparnis durch Prozessdigitalisierungen, die erst ab einer bestimmten Unternehmensgröße bestehen

## Höhere Effizienz ist bei gleichzeitig höherer Sicherheit im IT-Bereich möglich

Bei der Evaluation der Systemlandschaft von AVV und MVV konnten mehrere Systeme und Services ermittelt werden, die mittel- bis langfristig unter Einhaltung von Laufzeitverträgen konsolidiert werden können. Dies würde einige positive Effekte auf Kosten, Effizienz und Sicherheit der IT-Infrastruktur haben:

- **Kosteneinsparungen:** Zusammenlegung der beiden IT-Infrastrukturen eliminiert redundante Systeme und Ressourcen (Hardware)
- **Verbesserte Effizienz:** konsolidierte IT-Umgebung ermöglicht zentralisierte Verwaltung und Überwachung, erhöht Effizienz der IT-Abteilungen und ermöglicht Prozessstandardisierungen und -automatisierungen
- **Erhöhte Sicherheit:** zentralisierte und standardisierte Sicherheitsmaßnahmen erhöhen Gesamtsicherheit
- **Optimierte Ressourcennutzung:** Zusammenlegung der Einzelsysteme ermöglicht bessere Auslastung der vorhandenen Ressourcen (Server, Speicher und Netzwerkkapazitäten), mit Effizienz auch bessere Performance bei geringeren Betriebskosten
- **Verbesserte Zusammenarbeit:** einheitliche IT-Infrastruktur fördert die Zusammenarbeit, gemeinsame Plattformen und Tools erleichtern den Austausch

Durch die Konsolidierung der IT-Systemen können Prozesseffizienz und Sicherheit erhöht werden.

# Agenda

A Gesamtüberblick über das Projekt

B Berichte aus den Teilprojekten

- Teilprojekt 1: Strategie und Marketing
- Teilprojekt 2: Einnahmen und Finanzen
- Teilprojekt 3: Betriebs- und Datenmanagement
- Teilprojekt 4: Organisation und Recht

C Zusammenfassung und Diskussion

# Mit den bisherigen Arbeiten wurde erste Meilensteine/Ziele der Projektstudie erreicht

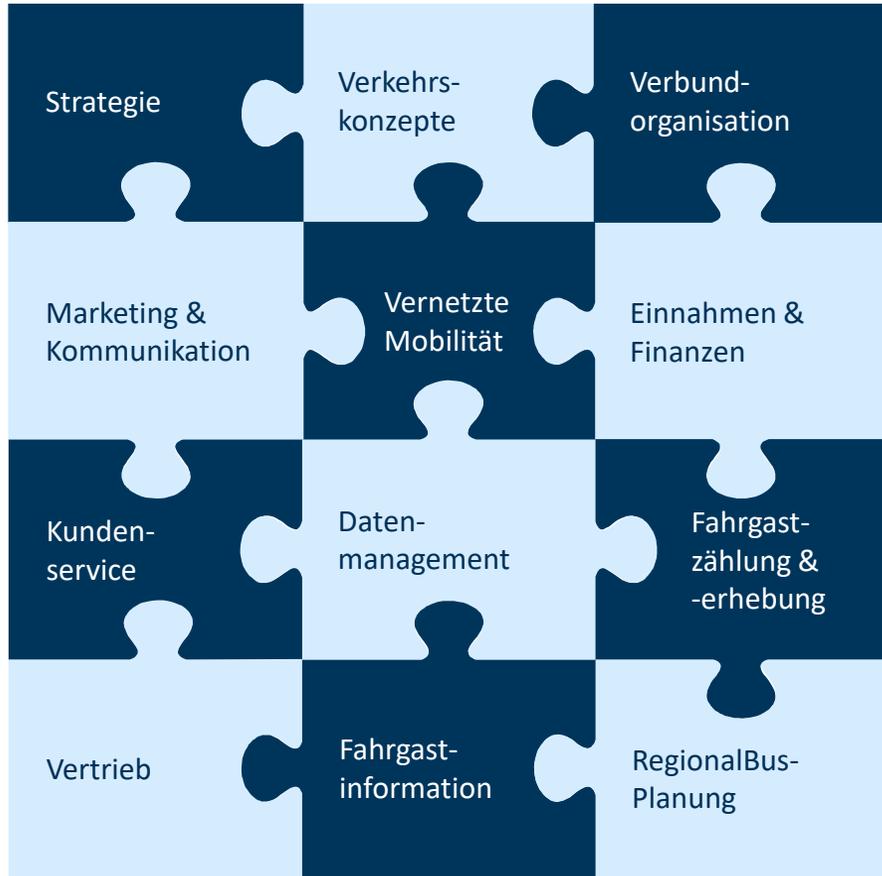
Bis **Dezember 2024** Prüfung der finanziellen Folgen und Abgleich der strategischen Konsequenzen eines Zusammenschlusses der beiden Verbände AVV und MVV:

Aufbau Projekt Management Office

Abschätzung der **finanziellen Folgen**:

- Überschlägige Berechnung HDTV
- mit entsprechender Tarifsystematik
- Überschlägige Berechnung Kosten der Umstellung Vertrieb
- monetäre Abschätzung Synergiepotentiale (Investitions-/Betriebs-/Personalkosten) in allen Bereichen der Gesellschaften
- Abschätzung Auswirkung auf Förderprojekte
- Abgleich der Strategien**
- Grundsätzliche rechtliche Klärung**

# Die Puzzleteile AVV und MVV fügen sich zusammen





**Vielen Dank!**