

## Chronik:

seit 1937 – 31.12.2022 Stadtverkehrsvertrag mit der Firma Angele GmbH & Co KG

22.04.1996 Gründung des Verkehrsverbunds Mittelschwaben VVM mit dem Ziel die Leistungsfähigkeit des ÖPNV auszubauen und weiter zu stärken. Ein Fahrschein, ein Tarif und ein Fahrplan

13.06.1996 Erstellung Nahverkehrsplan Landkreis Unterallgäu und der Stadt Memmingen

09.1998 Einführung Rufbus und Mobilitätszentrale (AST Memmingen?)

01.08.1999 Kooperationsvertrag zwischen VVM und NUM – Nahverkehrsgesellschaft Unterallgäu-Memmingen

2005 Fortschreibung Nahverkehrsplan

06.12.2010 Gründung des ÖPNV Arbeitskreises Memmingen aufgrund eines CRB-Antrags

12.12.2011 Erste ÖPNV Arbeitskreissitzung nach der Gründung. Über ein Jahr wurde der Arbeitskreis völlig ignoriert. Erst nach der dritten schriftlichen Anfrage mehrerer Stadträte fand das Treffen statt. Aussage OB Holzinger: „Im Hinblick auf die Nahverkehrsanalyse in anderen Städten gebe es offensichtlich ein Missverständnis. Einen umfassenden Vergleich mit benachbarten Kommunen könne die Verwaltung nicht ausarbeiten, dazu bräuchte man einen Gutachter.“ und „Es gehe hier nur darum, einzelne Punkte der ÖPNV-Konzepte zu vergleichen. Holzinger ist zuversichtlich, eine Verbesserung beim Nahverkehr im nächsten Jahr zu erreichen. Geplant sind **Anzeigetafeln mit Busabfahrtszeiten**. Die Regierung von Schwaben müsse das Vorhaben allerdings noch „endgültig genehmigen“.  
(Zeitungsartikel vom 23.11.2011)

### 27.05.2014 I.Senat Beschluss:

Der I. Senat beauftragt den Oberbürgermeister mit der Umsetzung von Maßnahmen zur **Fortschreibung des Nahverkehrsplanes** zusammen mit dem Landkreis Unterallgäu.

Es wurden folgende **Zielsetzungen** formuliert:

1. Erneuerung der Bestandsanalyse
2. Feststellen der strukturellen Veränderungen
3. Erfolgskontrolle des alten NVP von 2005 und seines Maßnahmenkatalogs
4. Formulierung neuer Zielvorstellungen
5. Einarbeitung von Ergebnissen aus den Arbeitskreisen.....
6. Berücksichtigung der Verordnung EU1370/2007
7. Anpassung an das neue Personenbeförderungsgesetz PbefG
8. Ausdehnung der Bedarfsorientierten Verkehre
9. Berücksichtigung des S-Bahn-Konzeptes im Rahmen der Regio-S-Bahn Donau Iller, insbesondere auf der Illertalbahn
10. Bildung von Linienbündeln
11. **Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten**
12. Weiterentwicklung der Tarife usw.

Geplante Umsetzungsdauer 1 ½ – 2 Jahre (Erfahrungswerte aus anderen Landkreisen)

Anmerkung: **Es wurden alle Punkte außer der Punkt Harmonisierung der**

**Konzessionslaufzeiten berücksichtigt.** Daraus resultiert, dass während der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes, also während laufender Verhandlungen, Konzessionen um 5 oder sogar 10 Jahre verlängert wurden. **Dieser Punkt wurde erst am 28.11.2019 im I. Senat thematisiert.** (siehe dort)

Juli 2014: Erstellung eines Leistungskatalogs durch den ÖPNV-Arbeitskreis Memmingen (siehe <https://www.oedp-memmingen.de/partei/stadtrat-mm/>)

In 2015 folgten 3 weitere private Treffen der Arbeitskreismitglieder (parteiübergreifendes Gremium, ein Vertreter aus jeder Fraktion)

Februar 2015: **Bürgerbeteiligung (Fragebögen)** **Der ÖPNV Arbeitskreis schreibt Bürgerausschüsse und Elternbeiräte der weiterführender Schulen an** um im Vorfeld verlässliche Anregungen zum Bedarf zu ermitteln. Wir erhielten etliche Rückmeldungen von Einzelpersonen, vom ADFC, allen Bürgerausschüssen und umfangreiche, detaillierte Mängellisten der Elternbeiräte. Diese wurden direkt an den Gutachter zur Auswertung weitergegeben.

**Juli 2015: Auftaktveranstaltung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplan** Landkreis Unterallgäu und Memmingen sowie Vertreter der Busunternehmen. Es folgten in 2016 vier weitere Arbeitskreissitzungen. Abschluss des Nahverkehrsplanes am 09.07.2018.

Januar 2016: Erste Arbeitskreissitzung Schwachstellenanalyse, Schülerverkehr

April 2016: Zweite Arbeitskreissitzung Rahmenbedingungen, Schwachstellenanalyse  
Auswertung der Fragebögen, Barrierefreiheit

Juli 2016: Dritte Arbeitskreissitzung Bestandsaufnahme Schwachstellenanalyse

Oktober 2016: Vierte Arbeitskreissitzung Maßnahmen, Rahmenkonzeption

März 2017: ÖPNV Arbeitskreissitzung nur Memmingen Die Gutachter stellen die Verbesserungsmaßnahmen für Memmingen im Nahverkehrsplan vor. Ergebnis: Die **Forderungen aus dem Leistungskatalog des ÖPNV- Arbeitskreises insbesondere 30 Minutentakt in alle Stadtteile wurden nicht berücksichtigt.** Begründung: Ein Halbstundentakt für die Stadt lässt sich in das bestehende Liniennetz nicht integrieren! Deshalb Beschluss: Ausarbeitung eines Ergänzungsgutachtens zur Neukonzeption eines Stadtbusverkehrs in Memmingen. Mit den Kreisräten und Busunternehmern wird abgeklärt ob sie damit einverstanden sind, dass der Nahverkehrsplan erst verabschiedet wird, wenn das Ergänzungsgutachten erstellt ist und somit eingearbeitet werden kann. Antwort Ja

13.12. 2017: ÖPNV Arbeitskreissitzung nur Memmingen Die Gutachter stellen das neue Stadtbuskonzept für Memmingen vor. (Siehe 23.04.18 Plenum)

Dezember 2017: Abschlusssitzung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Landkreis Unterallgäu und Memmingen sowie Vertreter der Busunternehmen

**23.04.2018 Vorstellung des Stadtverkehrskonzeptes im Plenum:** Beschluss Wortlaut: Das vorgestellte Stadtverkehrskonzept wird als **Grundlage** für die zukünftige Umsetzungsplanung herangezogen. Hierzu wird das Planungsbüro für Verkehr Bornkessel & Markgraf PBV Berlin in der Folge beauftragt. Dem ÖPNV Arbeitskreis wird über den weiteren Fortgang regelmäßig Bericht erstattet. **Einstimmig mit 38 Ja-Stimmen beschl..**

Anmerkung:

Die **Kostenschätzung** für das vorgestellte **Stadtbuskonzept** mit 8 Linien, 9 Bussen plus 3 Kleinbussen ergab 2,81Mio €/Jahr ohne Abzug der Erlöse aus dem Ticketverkauf.

Als grober Anhaltspunkt wird, nach Abzug der Erlöse von einem jährlichen Zuschussbedarf von **2-2,3 Millionen € ausgegangen.**

Eine **grobe Erlösabschätzung** im **Jedermannverkehr** anhand der Verkehrserhebung im Mai-Juni ergab, folgende Szenarien: Es wurde mit einem Durchschnittserlös von 1,16 € pro Fahrgast gerechnet.

Szenario 1: Sicherung und Kontinuität. Wachstumsfaktor 1,05	Erlöse 250.000 €/Jahr
Szenario 2: Wandel. Stadtbuskonzept wird gut angenommen	Erlöse 477.000 €/Jahr
Szenario 3: Wachstum. Überdurchschnittlicher Erfolg (analog anderen vergleichbaren Systemen z.B. Lemgo)	Wachstumsfaktor 3,00 Erlöse 716.000 €/Jahr

Die Erlöse aus dem Schülerverkehr waren nicht bekannt, kommen aber noch dazu.

Dem Stadtrat wird ein **modular aufgebautes Grundkonzept** mit folgenden Zielsetzungen vorgestellt:

1. Erschließung aller Gemeindeteile
2. Einführung eines 30 Minuten-Takt bzw. 60 Minuten-Takt an Sa, So und Feiertagen
3. Durchgehender täglicher Bedienungszeitraum ca. 6 -20 Uhr bzw. 7 -17 Uhr Sa und ca. 10 -20 Uhr So und Feiertage
4. Takt- und Umsteigeknotenpunkt ZOB (auch zur Bahn) und Weinmarkt

Im Zusammenhang mit der Konzeptentwicklung bzw. zur Ermittlung der Ausgangssituation wurde eine **Verkehrserhebung** (Istzustand) für den Stadtverkehr während der Schulzeit von Mai – Juni, an den aufkommensstärksten Haltestellen durchgeführt.

ZOB: ca. 700 Ein- und Aussteiger/Tag,

Weinmarkt: ca. 400

Steinheim: ca. 260

**Summe Fahrgäste pro Buslinie Mo – Fr** (Fahrten laut Fahrplan bis 12.12.2020):

**Linie 1: 520** (ca. halbstündlich Mo-Fr von ca. 6.30 – 20 Uhr) (stündlich Sa 7-17 Uhr, So 11-19 Uhr)

**Linie 2: 460** (ca. halbstündlich Mo-Fr von ca. 6.30 – 20 Uhr) (stündlich Sa 7-17 Uhr (So 11-19 Uhr)

**Linie 3: 180** (unregelmäßig stündlich bis 1 ½ stündlich bzw. AST Mo-Fr 7-19 Uhr) (Sa 8-14) (So nein)

**Linie 5: 40** (Mo-Fr Schulbus ab 16-18.35 Uhr stündlich Jedermann) (Sa 8.40 + 12.14 Uhr) (So nein)

**Linie 6: 50** (unregelmäßig stündlich bis 1 ½ stündlich Mo-Fr 6.30-18 Uhr) (Sa 7, 10 +13 ) (So nein)

**RBA: 120** (Steinheim Nord unregelmäßig 6-18.30) (Süd sehr eng getaktet, da drei Linien 4.45-21 Sa 7-12 Uhr) Sa + So 7.20 - 21 Uhr)

Bei den Linien 1 + 2 liegt der Schüleranteil bei etwa 30 %, beim Jedermannverkehr (Senioren 22 % sonstige Fahrgäste bei 45 %).

Bei den Linien 3, 5, 6 und RBA liegt der Schüleranteil bei 80-90 %, Senioren und sonstige unter 10 %.

Anmerkung: Anhand der Zahlen lässt sich unschwer ablesen, dass das **Angebot die Nachfrage ergibt**. Denn die Linien 1 + 2, die etwa halbstündlich angefahren werden, weisen die höchsten Jedermann-Fahrgastzahlen auf. Es gilt: Überall dort, wo in hoher Takthäufigkeit Bus und Bahn gebündelt zum Einsatz kommen, ist öffentlicher Personennahverkehr erfolgreich!

Für jede Linie wurden minutengenaue Musterfahrpläne ausgearbeitet, sodass jederzeit Betriebszeiten oder Anzahl der Fahrten verschoben werden können. Ebenso wurden für

**jede Linie die Fahrkilometer ermittelt** und mit einem **Kilometerpreis 3,50 €/km** (Kleinbus 3,15 €) multipliziert.

Beispiel Linie: ZOB – Amendingen – Eisenburg bis Haltestelle Söldnerweg und zurück.  
Auszug aus dem Fahrplan: Söldnerweg ab: 6.36, 7.06, 7.36, 8.06 Uhr usw.

ZOB an: 6.55, 7.25, 7.55, 8.25 Uhr

Linienlänge: 6,7 km – gesamte Fahrplankm: 106.000 km – Fahrzeugbedarf: 2 Busse  
Gesamtkosten für diese Linie: 106.000 km x 3,50 € = 371.000 €

**Anmerkung: Diese Kostenschätzung ist transparent und leicht nachvollziehbar!**

**09.07.2018 Abschluss Nahverkehrsplan im Plenum:** Beschluss Wortlaut:

1. Dem Nahverkehrsplan in der vorliegenden Fassung wird zugestimmt
2. Der Nahverkehrsplan ist im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Stadt MM umzusetzen
3. Der Nahverkehrsplan soll in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben werden.

Im Kapitel 6 – Maßnahmenkonzeption steht:

Über die im Nahverkehrsplan definierten Maßnahmen hinausgehend ist für die Stadt MM bis Ende 2018 seitens der Stadtverwaltung ein Stadtbuskonzept vorzulegen, welches in den Folgejahren sukzessive umgesetzt werden soll. **Dieses Konzept soll eine grundlegende Neuausrichtung** der bisherigen Angebote beinhalten und auf allen **wesentlichen Ästen einen 30 Minuten-Takt Mo-Fr** bzw. 60 Minuten-Takt Sa+So vorsehen.

**08.11.2018 Das Initiativangebot „Bus.Plus Memmingen“** wird dem ÖPNV Arbeitskreis durch Herrn Brandner vorgestellt. (Originaltext)

Bus.Plus Memmingen – Stadt & Region ( ÖPNV-Konzept Stadt und Umland Memmingen) für einen guten und ganzheitlichen, kundenorientierten, wirtschaftlichen und finanzierbaren öffentlichen Personennahverkehr.

Gemeinsames Konzept der folgenden Verkehrsunternehmen:

- Stadtverkehr Memmingen
- Verkehrsunternehmen Angele, Memmingen
- Brandner Unterallgäu, Babenhausen und Ottobeuren
- in Zusammenarbeit mit der Stadt Memmingen und dem Landkreis Unterallgäu
- mit dem Ziel eines kundenorientierten, wirtschaftlichen und finanzierbaren öffentlichen Personennahverkehrs in der Stadt Memmingen und dem regionalen Umland

Anmerkung:

Am 23.04.2018 wurde im Plenum das Stadtbuskonzept einstimmig beschlossen und am 09.07.2018 der Nahverkehrsplan inklusive Stadtbuskonzept verabschiedet

Der Unterschied des Bus.Plus Konzeptes zum Stadtbuskonzept besteht darin, dass die Regionallinien auch innerstädtische Haltestellen im Stundentakt bedienen sollen. Ein Halbstundentakt wird durch den Stadtverkehr ergänzt (Synergieeffekt). Der Halbstundentakt ist allerdings nicht durchgängig vorgesehen. (s. Protokoll 8.11.18) Ansonsten enthält das Bus.Pluskonzept genau die selben gesetzlichen Zielvorgaben wie der am 09.07.2018 verabschiedete Nahverkehrsplan.

Der jährliche **Kostenzuschuss** wird **vorgestellt** und bedarf einer **Gesamtsumme von ca. 1 Millionen €**. In dieser Summe sind jährliche Marketingmaßnahmen mit 50.000 € und der Unterhalt des neu zu gründenden Mobilitätsbüros am ZOB MM von 90.000 € angenommen.

Also auf den ersten Blick eine Kostenersparnis von 1,3 Mill. € gegenüber dem Stadtbuskonzept der Gutachter. Allerdings basiert die Berechnung auf Basis der gültigen Fahrpreise (s. Anlage 1: Fahrpreise) und vermutlich gleichbleibender Fahrgastzahlen. Eine konkrete Kosten und Leistungsberechnung erfolgt bis Frühjahr 2019, vorausgesetzt dem

Konzept wird zugestimmt.

**Diese Kostenschätzung ist für mich nicht wirklich nachvollziehbar.**

Ergebnis der Sitzung: Das vorgestellte Initiativangebot mit konkreter Kostenauflistung soll in das Stadtbuskonzept eingearbeitet werden.

10.05.2019 ÖPNV Arbeitskreis Empfehlung für den I. Senat: Dem vorgestellten Harmonisierungskonzept (Einarbeitung des „Bus Plus Memmingen“) wird zugestimmt. Zudem soll die Verwaltung die Umsetzung des Konzeptes im Rahmen einer „Allgemeinen Vorschrift“ rechtlich prüfen.

08.07.2019 Plenum Beschluss:

Wortlaut: Das vorgestellte **Harmonisierungskonzept (Bus Plus Konzept mit einem geschätzten Zuschussbedarf von 1,2-1,5 Mill. €)** wird im Rahmen der gesetzlichen und finanziellen Vorgaben schnellst möglich umgesetzt, Ziel ist Mitte 2020.

Zudem wird die Verwaltung beauftragt die Realisierungsschritte 1-4 in die Wege zu leiten.

1. Beitritt VVM insbesondere Tarifabstimmung im Verbundraum
2. Entscheidung zur rechtlichen Ausgestaltung  
Variante 1: Allgemeine Vorschrift = Satzung mit gemeinwirtschaftlicher Verpflichtung zur Festsetzung von Höchsttarifen für alle Fahrgäste.  
Variante 2: öffentlicher Dienstleistungsauftrag.
3. Grundlagenerhebung hinsichtlich der Infrastruktur Haltestellen etc.
4. Marketingkonzept
5. Abstimmung mit dem Landkreis Unterallgäu bei ggf. geänderter Linienführung der Stadtbuslinie 2 und 4 Trunkelsberg, MM-berg

28.11.2019 I. Senat Beschluss:

Der Stadtrat erklärt sein Einverständnis zur Begrenzung der Laufzeiten der Linien mit **einheitlichem Laufzeitende zum Ablauf des 30.04.2027**. Erklärtes Ziel ist hierbei die Schaffung eines zusammenhängenden Liniennetzes/Linienbündel, um **für den Zeitraum ab 2027 den Aufgabenträgern größtmöglichen Gestaltungsspielraum zu eröffnen**.

Die Vereinheitlichung der Genehmigungslaufzeiten ist bei der nächsten Fortschreibung entsprechend in den Nahverkehrsplan mit aufzunehmen.

Aufgrund der geringfügigen Auswirkungen der Linien 955 Engetried-Ottobeuren-Memmingen und 965 Bad Grönenbach-MM wird von der Aufnahme dieser Linien in das Lienenbündel abgesehen.

966 MM_Legau	bis 30.06.2020	verlängert bis 30.04.2027
1 Berliner Freiheit-ZOB-Kalkerfeld	bis 31.12.2022 *	Stadtverkehrsvertrag
2 Hühnerberg-ZOB-Memmingen	bis 31.12.2022 *	„
3 ZOB-Amendingen-Eisenburg	bis 31.12.2022 *	„
4 ZOB-Neubrunn	bis 31.12.2022 *	„
955 Engetried-Ottobeuren-Memmingen	bis 30.09.2023	
963 MM-Winterrieden-Babenhausen	bis 31.12.2024	
965 Bad Grönenbach-MM	bis 31.12.2024	
959 Kellmünz-MM	bis 30.06.2026 **	
964 Buxheim-MM	bis 30.04.2027 **	

Hintergrund:

**Nur eine Festschreibung im Nahverkehrsplan ermöglicht** es die angestrebte **Harmonisierung** der Konzessionen durchzusetzen. Wenn dies nicht erfolgt ist die Regierung von Schwaben verpflichtet, nach Auslaufen der Konzessionen, diese um weitere 10 Jahre zu verlängern. Wie bereits am 27.05.2014 beschrieben wurden während der laufenden Verhandlungen zum Nahverkehrsplan

\*\* Konzessionen um 10 Jahre verlängert.

\* Der Stadtverkehrsvertrag galt vom 01.01.2007 bis 31.12.2017 er verlängerte sich um 5 Jahre, weil nicht ein Jahr vor Ablauf des Vertragsverhältnisses gekündigt wurde.

#### 23.01.2020 ÖPNV Arbeitskreis:

1. Vorstellung rechtlicher Rahmenbedingungen zur Umsetzung des integrierten Stadtbuskonzeptes. Die „Allgemeine Vorschrift“ wurde vom Gremium favorisiert. Bei Erlass einer Allgemeinen Vorschrift durch die Stadt MM muss diese von den Verkehrsunternehmen akzeptiert werden. Die Firma Angele müsste einer vorzeitigen Vertragsbeendigung des Stadtverkehrsvertrages zustimmen.
2. Vorstellung der Voll-, Mittel- und Kleinvariante. **Die Mitglieder des Arbeitskreises favorisieren die Vollvariante (Halbstundentakt).**

#### 20.07.2020 Ausschuss für öffentliche Ordnung, ÖPNV und Verkehr:

##### Tagesordnungspunkte:

11. Harmonisierungskonzept Stadtbus – Regionalbus – Beschlussfassung
- 11.1 Variantenbetrachtung Groß- Mittel- Kleinvariante mit Kostenschätzung
- 11.2 Rechtliche Umsetzungsmöglichkeiten der Vollvariante
- 11.3 Flankierende Infrastrukturmaßnahmen
- 11.4 Marketingkonzept
- 11.5 Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM)
12. Studie zur Verbunderweiterung und Schienentarifintegration
13. Erstellen eines integrierten Mobilitätskonzeptes

##### Beschluss: zum Tagesordnungspunkt 11 (einstimmig beschlossen)

1. Die **Kleinvariante** mit Vertaktung der Regionalbuslinien 966 (Legau), 965 (Bad Grönenbach) und 955 (Ottobeuren) und Verdichtung der Stadtverkehre Linie 1, 2 und 3 (Eisenburg) sowie Anbindung der Ortsteile Eisenburg und Dickenreishausen soll als erste Stufe des Harmonisierungskonzeptes Stadtbus – Regionalbus zum bundeseinheitlichen Fahrplanwechsel **am 13.12.2020** mit einem voraussichtlichen jährlichen Zuschussbedarf von ca. 450.000 € für die Stadt Memmingen **in Betrieb gehen**.
2. Hierzu sind für die Stadtverkehrslinien 1, 2 und 3 (Eisenburg) entsprechende Nachträge innerhalb des bestehenden Stadtverkehrsvertrags zu beauftragen. Für die Anbindung des Ortsteils Dickenreishausen ist ein Vergabeverfahren (Kleinauftrag) durchzuführen.
3. Es besteht **Einigkeit über die Umsetzung der Vollvariante**. Die Verwaltung wird beauftragt, bis **zum 21.10.2020 die Gespräche mit den entsprechenden Partnern zu führen** und am 21.10.2020 einen endgültigen Beschlussvorschlag mit einem Umsetzungsdatum in den Ausschuss für öffentliche Ordnung, ÖPNV und Verkehr einzubringen

#### 21.10.2020 Ausschuss für öffentliche Ordnung, ÖPNV und Verkehr:

##### Tagesordnungspunkte:

3. Auswirkungen der Corona – Pandemie auf den Stadtverkehr und den freigestellten Schülerverkehr
4. Harmonisierungskonzept Stadtbus – Regionalbus – Sachstand
- 4.1 Übersicht zu den drei Betriebsstufen mit Kostenschätzung. Anmerkung: Wiederholung vom 20.07.2020. Da wurde die Betriebsstufen 1 noch Kleinvariante, Betriebsstufe 2 Mittelvariante und die Betriebsstufe 3 Vollvariante genannt.
- 4.2 Umsetzung nach Betriebsstufen
- 4.3 Flankierende Infrastrukturmaßnahmen wie:
  - Dynamisches Fahrgastinformationssystem DFI. Anmerkung: Siehe Chronik 12.12.2011 OB Holzinger hatte für 2012 die Anzeige in Aussicht gestellt.
  - Einrichtung der neuen Haltestellen
  - Infrastrukturmaßnahmen Bushaltestellen im Jahr 2021 mit Mindestausstattung
5. Erstellen eines integrierten Mobilitätskonzeptes

#### Anmerkung:

Das Mobilitätskonzept mit Gesamtkosten von 254.660 € und einem Eigenanteil der Stadt von 20%, entsprechen 54.660 €, soll die nächsten zwei Jahre bis Dezember 2022 erstellt werden. Zu dem Zeitpunkt läuft der Stadtverkehrsvertrag aus. Auch ich habe zugestimmt, stelle inzwischen aber die Sinnhaftigkeit in Frage.

Denn dem Nahverkehrsplan (Gutachterkosten von 81.000 € plus 11.000 € juristische Beratungskosten.) liegen meiner Meinung die gleichen Zielsetzungen zu Grunde wie dem Mobilitätskonzept. Es wurde ebenfalls eine umfassende Bestandsanalyse erarbeitet Chronik 27.05.2014 und BayÖPNVG es sieht seit 1996 auch Finanzierungshilfen vor)

Die Bürgerschaft, Elternbeiräte der weiterführender Schulen und Einzelpersonen haben im Zuge der Bürgerbeteiligung umfangreiche Mängellisten erstellt bzw. Anregungen formuliert. Diese wurden im Zuge des Nahverkehrsplanes bearbeitet.

Chronik Feb. 2015

#### 6. Empfehlungsbeschluss zur Umsetzung nach Betriebsstufen Wortlaut

Der Ausschuss für öffentliche Ordnung, ÖPNV und Verkehr empfiehlt dem Gesamtstadtrat (Plenum) im Endausbau, spätestens nach der angestrebten Harmonisierung der Regionalbuskonzessionen zum Ablauf des 30.04.2027, die Umsetzung der „Betriebsstufe Drei“ (Halbstundentakt) und beauftragt die Verwaltung die entsprechenden **Mittelanforderungen nach Betriebsstufen in die Haushaltsberatungen der Haushaltsjahre 2023 und Folgejahre einzubringen**. Hierbei sind die Veränderungen des Fahrgastaufkommens durch das zusätzliche Angebot bei der Umsetzung der „Betriebsstufe Eins“, sowie die Ergebnisse der Beteiligungsprozesse zur Anbindung der Ortsteile an den ÖPNV im Zuge des Projektes zur Mobilitätsregion mit zu berücksichtigen.

Mit folgender Ergänzung des Beschlusses im Protokoll, nachdem ich darauf bestanden habe.

**Dies erfolgt unter der Voraussetzung, dass die Beitrittsverhandlungen mit der Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM) erfolgreich sind.** Das mit dem VVM auszuarbeitende Marketingkonzept sowie die zukünftige Ausgestaltung der Verbundtarife sind dem Stadtrat vorzustellen. (siehe 08.07.2019 Plenumsbeschluss: Realisierungsschritte 1-4)

16.11.2020 Plenum nichtöffentlicher Tagesordnungspunkt: Wortlaut

**Beitritt** der Stadt Memmingen in die **VVM GmbH und Abschluss einer Zweckvereinbarung** mit dem Landkreis Unterallgäu gemäß Empfehlungsbeschluss des Ausschusses für öffentliche Ordnung, ÖPNV und Verkehr vom 20.07.2020

#### **Anlagen:**

Anlage 1: Fahrpreise Quelle: [www.vvm-online.de/tarifrechner](http://www.vvm-online.de/tarifrechner) Stand: 21.10.2020

Anlage 2: Auszüge aus dem BayÖPNVG

Anlage 3: Auszug aus dem Leistungskatalog des ÖPNV Arbeitskreises vom Juli 2014

## Anlagen zur Chronik Stand Dezember 2020

Anlage 1: Fahrpreise Quelle: [www.vvm-online.de/tarifrechner](http://www.vvm-online.de/tarifrechner) Stand: 21.10.2020

Start ....	Linie	Ziel ZOB	Preisstufe	Einzelfahrt Erw. / Kind €	6 er Karte Erw. / Kind € Einzelfahrt	Monatsk. Erw. / Kind €
Amendingen Hart Memmingerberg		3 966 1	1 Stadtverkehr	2,00 / 1,15	8,90 / 5,45 1,48 / 0,91	39,00 / 31,00
Eisenburg Westerhart Dickenreishausen Dickenreis		3 966 966 965	2 Stadtverkehr	2,30 / 1,35	10,50 / 6,55 <b>1,75 / 1,09</b>	48,80 / 38,40
Ferthofen Volkratshofen		966	3 Stadtverkehr	2,55 / 1,60	12,20 / 7,75 2,00 / 1,29	58,50 / 46,50
Trunkelsberg		967	2 VVM	2,05 / 1,55	10,25 / ----- 1,71 /	49,60 / 37,50
Steinheim		959 / 963	3 VVM	2,30 / 1,75	11,50 / ----- 1,92 /	58,00 / 46,50
<b>Buxheim</b>		<b>964</b>	<b>Ortstarif</b>	<b>1,00 / 0,50</b>	8,60 ???	43,10 / 34,80

### Erlösabschätzung für die Kleinvariante bzw. Betriebsstufe 1, die am 13.12.2020 eingeführt wird:

Grundlage ist die Erlösabschätzung der Gutachter vom 23.04.2018 bei der Vorstellung des Stadtverkehrskonzeptes im Plenum. Allerdings nicht mit einem durchschnittlichen Erlös pro Fahrgast von 1,16 € sondern von **1,75 €**. Wie Sie der Tabelle entnehmen können entspricht der Fahrpreis von 1,75 € der Einzelfahrt einer 6 er Karte in Preisstufe 2.

Szenario 1: Sicherung und Kontinuität. Wachstumsfaktor 1,05	Erlöse	371.249 €/Jahr
Szenario 2: Wandel. Stadtbuskonzept wird gut angenommen	Erlöse	707.140 €/Jahr
Szenario 3: Wachstum. Überdurchschnittlicher Erfolg (analog anderen vergleichbaren Systemen z.B. Lemgo)	Wachstumsfaktor 3	Erlöse 1.060.710 €/Jahr

### Anlage 2: Auszüge aus dem BayÖPNVG

**Bayerisches ÖPNV Gesetz** Fassung vom 30.Juli 1996, Änderung vom 22.Juli 2008

Art. 2 Abs. 1 BayÖPNVG:

**„Öffentlicher Personennahverkehr ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.**

Er soll im Interesse des Umweltschutzes, der Verkehrssicherheit, der Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur sowie der Herstellung und Sicherung gleichwertiger Lebensbedingungen im gesamten Staatsgebiet als eine möglichst **vollwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr** zur Verfügung stehen“.

Art. 3 Abs. 1 BayÖPNVG:

**„Dem ÖPNV soll vor allem in den Innenstädten bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden, soweit dies zur Ordnung der nahverkehrlichen Verbindungen erforderlich ist, dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entspricht und sich von der Nachfrage her rechtfertigt.“**

Art 7 BayÖPNVG **Verkehrskooperationen**

Absatz 1



„Die Aufgabenträger ...haben... im verkehrlich erforderlichen Umfang zusammenzuarbeiten“.

„Als Kooperation im Sinne dieses Gesetzes gilt insbesondere

3. die **tarifliche Zusammenarbeit** in Form eines Übergangstarifs oder einer Durchtarifizierung
4. die **Bildung einer Verkehrsgemeinschaft**
5. die **Bildung eines Verkehrs-oder Tarifverbundes“**

Absatz 2

„ Soweit es aus verkehrlichen oder wirtschaftlichen Gründen geboten ist, haben die Aufgabenträger auch mehrerer Nahverkehrsräume ... zusammenzuarbeiten.“

Art. 13 Abs. 2 BayÖPNVG ist der Nahverkehrsplan in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und fortzuschreiben. Die Landkreise und kreisfreien Städte als freiwillige Aufgabenträger sind für die Planung, Organisation und Durchführung des ÖPNV zuständig.

**„Die Aufgabenträger .... können.....Planungen zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV.... durchführen“.**

Die Gestaltung und der Umfang des ÖPNV ist eine politische Aufgabe.

Anlage 3: Auszug aus dem Leistungskatalog des ÖPNV Arbeitskreises vom Juli 2014

**Der ÖPNV - Arbeitskreis der Stadt Memmingen will einen Systemwechsel  
Der Umweltverbund soll deutlich gestärkt werden gegenüber dem motorisierten Individualverkehr.**

Der ÖPNV führt im Verhältnis zum MIV (motorisierter Individualverkehr) eher ein Schattendasein. Dabei sollte der Umweltverbund (Fußgänger, Fahrräder, ÖPNV, Carsharing und Mitfahrzentralen; siehe auch Wikipedia) in der Stadt- und Verkehrsplanung vorrangig sein.

Eine Stärkung des Umweltverbundes bedeutet aktive Klimapolitik. Feinstaub – und Lärmemissionen werden verringert, Gesundheit und Wohnqualität in der Stadt werden erhöht. So können auch Seniorinnen und Senioren bis ins hohe Alter mobil bleiben.

**Überall dort, wo in hoher Takthäufigkeit Bus und Bahn gebündelt zum Einsatz kommen, ist öffentlicher Personennahverkehr erfolgreich!**