

Beschlussvorlage

Ausschuss für Mobilität, Energie, Umwelt und Planung
am 06.07.2026
TOP öffentlich

**ÖM
Öffentliche Mobilität**

Aktenzeichen: ÖM-851 MEUPAS
2026-07-06

22.06.2026

Turnusmäßige Ausschreibung der MVV-Regionalbuslinie 832 zwischen Olching, Gröbenzell und Puchheim

Anlage(n):

Ausschreibungsfahrplan Linie 832

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität, Energie, Umwelt und Planung empfiehlt dem Kreisausschuss, dem Kreistag zu empfehlen,

- die Verwaltung zu beauftragen, die MVV-Regionalbuslinie 832 über die MVV GmbH für den Vertragszeitraum 09.12.2029 bis 10.12.2039 mit dem Fahrplanangebot wie in der Vorlage dargestellt ausschreiben zu lassen und für diesen Zeitraum auf einen Betrieb mit Batteriebussen umzustellen sowie hierfür entsprechende Bundesfördermittel innerhalb des 5. Förderaufrufes – ausgegangen wird dabei von einer Förderquote von bis zu 60 Prozent – zu beantragen,
- entsprechende Haushaltsmittel für die Haushaltsjahre 2029 bis 2039 bereitzustellen und
- die Verwaltung zu ermächtigen, nach erfolgter Ausschreibung und vergaberechtskonformer Angebotsprüfung durch die MVV GmbH den entsprechenden Auftrag zu erteilen.

Dieser Beschluss gilt vorbehaltlich einer auch für den neuen Vertragszeitraum anteiligen Mitfinanzierung des entsprechenden Betriebskostendefizits der Linie 832 durch die Städte Olching und Puchheim und die Gemeinde Gröbenzell.

Kurze Problembeschreibung und Begründung:

Der bestehende Verkehrsvertrag der MVV-Regionalbuslinie 832 zwischen Olching, Gröbenzell und Puchheim endet zum 08.12.2029. Befördert werden aktuell werktäglich auf der Linie bis zu ca. 800 Fahrgäste.

Für den Zeitraum ab 09.12.2029 steht die Linie nun erneut zur Ausschreibung an. Zu den nachfolgenden Ausführungen und den vergleichenden Kostenkalkulationen wird insbesondere auch auf die Beschlussvorlage „5. Förderaufruf des Bundesministeriums für Verkehr zur Umstellung auf Elektrobusse“ der aktuellen Sitzung verwiesen.

- a) MVV-Regionalbuslinie 832 Dieselbus (Neufahrzeuge)
Fahrplan (Status Quo) mit planerischen Hinweisen
leichte Fahrzeitanpassungen
Festbedienung Schleife Olchinger See
ca. 203.602 km im Jahr
es werden 3 Fahrzeuge benötigt
3 x 12 m Neufahrzeuge auf Dieselmotorbasis Niederflur oder Low-Entry
Laufzeit: 4 Jahre, 09.12.2029 – 10.12.2033
Kosten/Jahr: ca. 900.000 – 1.000.000 €
Personalaufwand Fahrpersonal ca. 7 – 9 Fahrer
- b) MVV-Regionalbuslinie 832 Batteriebus mit 50 % Förderung
Fahrplan (Status Quo) mit planerischen Hinweisen
leichte Fahrzeitanpassungen
Festbedienung Schleife Olchinger See
ca. 203.602 km im Jahr
es werden 3 Fahrzeuge benötigt
3 x 12 m Neufahrzeuge auf Elektrobasis Niederflur oder Low-Entry
Depotladung
Laufzeit: 10 Jahre, 09.12.2029 – 10.12.2039
Kosten/Jahr: ca. 950.000 – 1.060.000 €
Personalaufwand Fahrpersonal ca. 7 – 9 Fahrer

Die Linie 832 wird von den Städten Olching und Puchheim sowie der Gemeinde Gröbenzell mitfinanziert. Der Finanzierungsanteil des Landkreises bemisst sich für die Linie 832 wie folgt:

- a) für einen Betrieb mit Dieselbussen ab 2030 jährlich ca. 260.000 € bis ca. 290.000 €. Abzgl. der zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen würden jährlich ca. 185.000 € bis ca. 215.000 € verbleiben.
- b) für einen Betrieb mit Batteriebussen bei 50 % Förderquote ab 2030 jährlich ca. 275.000 € bis ca. 306.000 €. Abzgl. der zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen würden jährlich ca. 200.000 € bis ca. 230.000 € verbleiben.

Ausgeschrieben werden soll grundsätzlich das bestehende Fahrplanangebot ohne Leistungsausweitungen. Im Vergleich zwischen einer Übergangsausschreibung mit Dieselbussen und einer Ausschreibung für Batteriebusse bleibt die benötigte Fahrzeuganzahl jeweils gleich. Der Unterschied für das Ausschreibungsangebot beträgt bei einer defensiv kalkulierten Förderung von 50 Prozent für die zu beschaffenden Batteriebusse für alle drei Fahrzeuge zusammen für den Landkreisanteil insgesamt nur ca. 15.000 €/Jahr. Aufgrund der zu erwartenden unterschiedlichen Preisentwicklung für Diesel und für Strom ist während der Laufzeit mit wirtschaftlichen Vorteilen für den Batteriebusseinsatz zu rechnen.

Die Beschlussfassung steht selbstverständlich unter dem Vorbehalt, dass die Städte Olching und Puchheim sowie die Gemeinde Gröbenzell auch weiterhin die bisherigen prozentualen Anteile an der Linie 832 finanzieren.

Die Gremien der beteiligten Kommunen tagen voraussichtlich wie folgt:

- Gemeinde Gröbenzell am 25.06.2026 (Gemeinderat)
- Stadt Olching am 25.06.2026 (Stadtrat)
- Stadt Puchheim am 18.06.2026 (Fachausschuss) und am 30.06.2026 (Stadtrat)

Der vorberatende Fachausschuss der Stadt Puchheim hat am 18.06.2026 hierzu keinen Beschluss gefasst, der Stadtrat soll am 30.06.2026 final entscheiden.

Bisherige Beschlüsse wurden zu dieser Sache gefasst:

Keine

Vermerk: Kreistagsreferent(in) zur Kenntnis gegeben:

Herrn Kreisrat Hubert Ficker
Herrn Kreisrat Engelbert Jais
Herrn Kreisrat Max Keil
Herrn Kreisrat Andreas Magg

Finanzielle Auswirkungen:

Die Maßnahme beinhaltet für den Landkreisanteil keine Ausweitung des aktuellen Angebotes. Für die Bruttobetriebskosten (ohne Fahrgeldeinnahmen) des bestehenden Angebotes wird ab dem Jahr 2030 mit einem Landkreisanteil von jährlich ca. 275.000 € bis 306.000 € gerechnet. Das Defizit beträgt für den Landkreisanteil voraussichtlich zwischen ca. 200.000 € und 230.000 €. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Einsatz von Dieselfahrzeugen und geförderten Batteriebusen beträgt ca. 15.000 €.

Im Haushaltsjahr 2026 entspricht ein Betrag von 3,64 Mio. EUR einem Prozentpunkt an Kreislage.

Die in der Beschlussvorlage bezifferten Mittel im Ergebnishaushalt für die neue bzw. geänderte Maßnahme (Umstellung auf Batteriebusse) in Höhe von 0,015 (Mio.) EUR entsprechen Punkte Kreislage von 0,004 Prozent im HH 2026.

Es ist allerdings im Laufe der Vertragslaufzeit mit günstigeren Kosten des Batteriebetriebs gegenüber einem Betrieb mit Dieselfahrzeugen zu rechnen.

Personelle Auswirkungen:

Keine

Auswirkungen auf das Klima:

zu erwarten: ☒ positiv* ☐ negativ* ☐ keine

*Erläuterung siehe Begründung

Der Beschlussvorschlag hat die Sicherstellung des ÖPNV-Angebots im Landkreis Fürstentum zum Ziel. Das hat positive Auswirkungen auf das Klima, denn wer einen Weg mit den Öffentlichen statt mit dem eigenen Auto zurücklegt, spart deutlich Treibhausgase wie CO₂ ein. Während jede Fahrt mit dem Auto zusätzliche Emissionen verursacht, kann ein MVV-Regionalbus bis zu 90 Autofahrten ersetzen.

Die Linienbusse sind grundsätzlich umweltfreundlicher unterwegs als der Motorisierte Individualverkehr (MIV). Laut Umweltbundesamt (2025) führt ein Kilometer mit dem Auto zu einem durchschnittlichen Treibhausgasausstoß von 164 g pro Person. Für Linienbusse liegt der Wert im Schnitt bei 90 g. Zugrunde gelegt ist dabei eine Auslastung von 1,4 Personen im Auto und 16 Prozent Besetzungsgrad des Busses. Je mehr Fahrgäste mitfahren, desto geringer wird der durchschnittliche Ausstoß pro Kopf. Im MVV-Raum wird von einer Auslastung der Regionalbusse von mindestens 30 Prozent ausgegangen, weshalb für unsere Linienbusse ein Wert von maximal ca. 67 g angenommen werden kann. Das ist weniger als die Hälfte an Treibhausgasemissionen pro Person und Kilometer im ÖPNV als im Auto.

In den Linienausschreibungen werden grundsätzlich die neuesten Abgasnormen gefordert. Von den aktuell 135 im Landkreis eingesetzten Busfahrzeugen erfüllen 113 Fahrzeuge (davon 75 mit MildHybrid-Technik) die aktuelle Schadstoffklasse Euro Norm 6, weitere 5 Fahrzeuge erfüllen die Schadstoffklasse EEV und 17 Busse fahren bereits mit Elektroantrieb. Hinzu kommen weitere 17 Fahrzeuge auf Sprinter-Basis mit Elektroantrieb, die für FLEXlinien im Einsatz sind.

Mit der Umstellung auf Elektroantrieb werden vor Ort keinerlei Treibhausgase mehr ausgestoßen, sofern die Busse mit Ökostrom aufgeladen werden. Wird der Strom-Mix in Deutschland genutzt, sind laut Umweltbundesamt 62 g Treibhausgasausstoß anzusetzen, das macht 53 g bei der im Landkreis mindestens üblichen Besetzung. Damit sinkt der der Ausstoß gegenüber dem Auto auf weniger als ein Drittel.

Und selbst wenn der gesamte Lebenszyklus mit Fahrzeugherstellung, Betankung bzw. Aufladung, Einsatz und Verschrottung betrachtet wird, zeigen sich deutliche Unterschiede: Laut dem Bundesministerium für Digitales und Verkehr 2021 spart ein Elektrobus, geladen mit Strom aus erneuerbaren Energien, gegenüber einem Dieselbus in der Ökobilanz durchschnittlich 75 bis 85 Prozent an Treibhausgasäquivalenten und 50 bis 75 Prozent an Stickoxidemissionen.

Beratungsergebnis: Mit _____ Stimmen für den Beschlussvorschlag

Mit _____ Stimmen für folgenden geänderten Beschlussvorschlag