

Beschlussvorlage

Kreisausschuss
am 20.07.2026
TOP öffentlich

ÖM
Öffentliche Mobilität

Aktenzeichen: ÖM-851 KAS 2026-
07-20

22.06.2026

Turnusmäßige Ausschreibung der MVV-Regionalbuslinien 862 und 863 zwischen Fürstenfeldbruck, Emmering, Eichenau und Puchheim

Anlage(n):

Ausschreibungsfahrplan Linie 862
Ausschreibungsfahrplan Linie 863

Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag,

- die Verwaltung zu beauftragen, das Linienbündel der MVV-Regionalbuslinien 862 und 863 über die MVV GmbH für den Vertragszeitraum 09.12.2029 bis 10.12.2039 mit dem bisherigen Fahrplanangebot 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.

Kurze Problembeschreibung und Begründung:

Die bestehenden Verkehrsverträge des Linienbündels der MVV-Regionalbuslinien 862 zwischen Fürstenfeldbruck, Emmering, Eichenau und Puchheim sowie 863 zwischen Buchenau, Fliegerhorst, Emmering und Eichenau enden zum 08.12.2029. Befördert werden aktuell werktäglich auf der Linie 862 durchschnittlich bis zu ca. 2.400 Fahrgäste und auf der Linie 863 bis zu ca. 1.000 Fahrgäste.

Für den Zeitraum ab 09.12.2029 steht das Linienbündel 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.

Linie 862

- a) MVV-Regionalbuslinie 862 Dieselbus (Neufahrzeuge)
Fahrplan (Status Quo)
ca. 405.343 km im Jahr
es werden 4 Fahrzeuge benötigt
4 x 12 m Neufahrzeuge auf Dieselmotorbasis Niederflur oder Low-Entry
Laufzeit: 4 Jahre, 09.12.2029 – 10.12.2033
Kosten/Jahr: ca. 1.730.000 – 1.930.000 €
Personalaufwand Fahrpersonal ca. 14 – 16 Fahrer
Indexfortschreibung: 65% Personal / 20% Energie / 15% Selbstbehalt
- b) MVV-Regionalbuslinie 862 Batteriebus mit 50 % Förderung
Fahrplan (Status Quo)
ca. 405.343 km im Jahr
es werden 5 Fahrzeuge benötigt
5 x 12 m Neufahrzeuge auf Elektrobasis Niederflur oder Low-Entry
Laufzeit: 10 Jahre, 09.12.2029 – 10.12.2039
Kosten/Jahr: ca. 1.880.000 – 2.090.000 €
Personalaufwand Fahrpersonal ca. 15 – 17 Fahrer
Indexfortschreibung: 65% Personal / 20% Energie / 15% Selbstbehalt

Linie 863

- a) MVV-Regionalbuslinie 863 Dieselbus (Neufahrzeuge)
Fahrplan (Status Quo)
ca. 242.548 km im Jahr
es werden 2 Fahrzeuge benötigt
2 x 12 m Neufahrzeuge auf Dieselmotorbasis Niederflur oder Low-Entry
Laufzeit: 4 Jahre, 09.12.2029 – 10.12.2033
Kosten/Jahr: ca. 890.000 – 990.000 €
Personalaufwand Fahrpersonal ca. 7 – 9 Fahrer
Indexfortschreibung: 65% Personal / 20% Energie / 15% Selbstbehalt
- b) MVV-Regionalbuslinie 863 Batteriebus mit 50 % Förderung
Fahrplan (Status Quo)
ca. 242.548 km im Jahr
es werden 3 Fahrzeuge benötigt
3 x 12 m Neufahrzeuge auf Elektrobasis Niederflur oder Low-Entry
Laufzeit: 10 Jahre, 09.12.2029 – 10.12.2039
Kosten/Jahr: ca. 1.000.000 – 1.120.000 €
Personalaufwand Fahrpersonal ca. 9 – 11 Fahrer
Indexfortschreibung: 65% Personal / 20% Energie / 15% Selbstbehalt

Ausgeschrieben werden soll lediglich das bestehende Fahrplanangebot. Im Vergleich zwischen einer Übergangsausschreibung mit Dieselbussen und einer Ausschreibung für Batteriebusse erhöht sich die benötigte Fahrzeuganzahl auf jeder Linie jeweils um 1 Fahrzeug. Der Unterschied für das Ausschreibungsangebot beträgt bei einer defensiv kalkulierten Förderung von 50 Prozent für die zu beschaffenden Batteriebusse deshalb für die Linie 862 ca. 150.000 bis 160.000 €/Jahr und für die Linie 863 ca. 110.000 bis 130.000 €/Jahr. Allerdings geht die MVV GmbH davon aus, dass sich bis zur Betriebsaufnahme durch Fortschritte bei der Batterieentwicklung die Reichweite so gestaltet, dass diese zwei zusätzlichen Fahrzeuge nicht beschafft werden müssen. Dies ist aktuell bei defensiver Kalkulation aber noch nicht darstellbar. Aufgrund der zu erwartenden unterschiedlichen Preisentwicklung für Diesel und für Strom wäre dann auch hier während der Laufzeit mit wirtschaftlichen Vorteilen für den Batteriebusseinsatz zu rechnen.

Bisherige Beschlüsse wurden zu dieser Sache gefasst:

01. Sitzung des MEUPA vom 06.07.2025: Ergebnis bei Vorlagenerstellung noch nicht bekannt

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 keine Ausweitung des aktuellen Angebotes. Für die Bruttobetriebskosten (ohne Fahrgeldeinnahmen) des bestehenden Angebotes wird ab dem Jahr 2030 für beide Linien zusammen mit jährlich ca. 2,88 bis 3,21 Mio € gerechnet. Das Defizit beträgt voraussichtlich zwischen 1,73 und 1,93 Mio €. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Einsatz von Dieselfahrzeugen und geförderten Batteriebussen beträgt für die Linie 862 ca. 150.000 bis 160.000 €/Jahr und für die Linie 863 ca. 110.000 bis 130.000 €/Jahr.

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

Die in der Beschlussvorlage bezifferten Mittel im Ergebnishaushalt für die neue bzw. geänderte Maßnahme (Umstellung auf Batteriebusse) in Höhe von insgesamt 0,26 (Mio.) EUR bis 0,29 (Mio.) EUR entsprechen Punkte Kreisumlage von 0,07 bis 0,08 Prozent im HH 2026.

Die MVV GmbH geht allerdings davon aus, dass wegen der Fortschritte bei der Batterieentwicklung die zwei zusätzlichen Fahrzeuge nicht beschafft werden müssen. Insofern würden sich die Mittel für die Maßnahme auf den Vergleichswert von ca. 0,025 Prozent reduzieren. Zudem ist 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 Fürstentfeldbruck 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