

Beschlussvorlage

Kreistag
am 23.07.2026
TOP öffentlich

ÖM
Öffentliche Mobilität

Aktenzeichen: ÖM-851 KTS 2026-
07-23

23.06.2026

Turnusmäßige Ausschreibung der MVV-Regionalbuslinien 853 und 854 zwischen Puchheim und Germering

Anlage(n):

Ausschreibungsfahrplan Linie 853
Ausschreibungsfahrplan Linie 853 -Neukonzeption-
Ausschreibungsfahrplan Linie 854
Ausschreibungsfahrplan Linie 854 -Neukonzeption-

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag beschließt,

- die Verwaltung zu beauftragen, das Linienbündel der MVV-Regionalbuslinien 853 und 854 über die MVV GmbH für den Vertragszeitraum 09.12.2029 bis 10.12.2039 wie in der Vorlage dargestellt ausschreiben zu lassen und für diesen Zeitraum auf einen Betrieb mit Batterie-bussen umzustellen sowie hierfür entsprechende Bundesfördermittel innerhalb des 5. Förderauftrages – 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 854 durch die Stadt Puchheim bzw. bei einer Erweiterung der Verbindungen von und nach Germering vorbehaltlich einer vollständigen Übernahme des daraus resultierenden zusätzlichen Betriebskostendefizits seitens der Stadt Puchheim.

Kurze Problembeschreibung und Begründung:

Die bestehenden Verkehrsverträge des Linienbündels der MVV-Regionalbuslinien 853 zwischen Puchheim Bf, Puchheim Ort und tw. Germering sowie 854 zwischen Puchheim Bf. und Puchheim Ort enden zum 08.12.2029. Befördert werden aktuell werktäglich auf beiden Linien bis zu ca. 1.400

Fahrgäste. Die Linie 853 dient ausschließlich der Schülerbeförderung und verkehrt nur an Schultagen.

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.

Bestandsangebot

- a) MVV-Regionalbuslinien 853 854 Dieselbus (Neufahrzeug)
Fahrplan (Status Quo)
ca. 252.719 km im Jahr
davon Regelleistungen ca. 237.155 km im Jahr
davon Verstärkerleistungen ca. 15.564 km im Jahr
es werden 5 Fahrzeuge benötigt
4 x 12 m Neufahrzeuge auf Dieselbasis Niederflur oder Low-Entry
1 x 18 m Gebrauchtfahrzeug auf Dieselbasis Niederflur Gelenkbus
Laufzeit: 4 Jahre, 09.12.2029 – 10.12.2033
Kosten/Jahr: ca. 1.360.000 – 1.520.000 €
davon Regelleistungen ca. 1.210.000 € - 1.350.000 €
davon Verstärkerleistungen ca. 150.000 € - 170.000 €
Personalaufwand Fahrpersonal ca. 10 – 12 Fahrer
Indexfortschreibung: 65% Personal / 20% Energie / 15% Selbstbehalt
- b) MVV-Regionalbuslinie 853 854 Batteriebus mit 50 % Förderung
Fahrplan (Status Quo)
ca. 252.719 km im Jahr
davon Regelleistungen ca. 237.155 km im Jahr
davon Verstärkerleistungen ca. 15.564 km im Jahr
es werden 5 Fahrzeuge benötigt
4 x 12 m Neufahrzeuge auf Elektrobasis Niederflur oder Low-Entry
1 x 18 m Gebrauchtfahrzeug auf Dieselbasis Niederflur Gelenkbus
Laufzeit: 10 Jahre, 09.12.2029 – 10.12.2039
Kosten/Jahr: ca. 1.430.000 – 1.600.000 €
davon Regelleistungen ca. 1.280.000 € - 1.430.000 €
davon Verstärkerleistungen ca. 150.000 € - 170.000 €
Personalaufwand Fahrpersonal ca. 10 – 12 Fahrer
Indexfortschreibung: 65% Personal / 20% Energie / 15% Selbstbehalt

Die Linie 854 wird von der Stadt Puchheim mitfinanziert. Der Finanzierungsanteil des Landkreises bemisst sich für das Linienbündel 853 und 854 wie folgt:

- a) für einen Betrieb mit Dieselbussen ab 2030 jährlich ca. 1,194 Mio € bis ca. 1,334 Mio €. Abzgl. der zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen würden jährlich ca. 780.000 € bis ca. 920.000 € verbleiben.
- b) für einen Betrieb mit Batteriebussen bei 50 % Förderquote ab 2030 jährlich ca. 1,255 Mio € bis ca. 1,46 Mio €. Abzgl. der zu erwartenden Fahrgeldeinnahmen würden jährlich ca. 841.000 € bis ca. 1,046 Mio € 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 fünf Fahrzeuge zusammen insgesamt nur ca. 61.000 bis 126.000 €/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 Stadt Puchheim auch weiterhin den bisherigen prozentualen Anteil an der Linie 854 finanziert.

Weitere Fahrplanvariante (Neukonzeption)

In einer erweiterten Variante verkehrt die Linie 854 regelmäßig bis Germering und die Linie 853 nur zwischen Puchheim Bf. und Puchheim Ort. Die Verbindungen von Puchheim Bf. nach Germering entsprechen einem seit vielen Jahren geäußerten Wunsch zahlreicher Puchheimer Bürgerinnen und Bürger und auch der Schülerinnen und Schüler (u.a. Antrag im Jugendkreistag).

Die zu erwartenden Bruttojahreskosten ab 2030 betragen hier zwischen ca. 1.650.000 € und 1.840.000 €, beinhalten also Mehrkosten von ca. 220.000 € bis 240.000 €. Bei defensiver Einnahmenkalkulation würde voraussichtlich für die Angebotsausweitung ein zusätzliches jährliches Defizit von ca. 172.000 € bis 192.000 € verbleiben.

Diese Mehrkosten wären von der Stadt Puchheim zu tragen. Eine entsprechende Entscheidung müsste der Stadtrat treffen, der zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Beschlussvorlage noch nicht getagt hat.

Die Gremien der Stadt Puchheim tagen am 18.06.2026 (Fachausschuss) und am 30. Juni 2026 (Stadtrat). Der vorberatende Fachausschuss hat zwischenzeitlich am 18.06.2026 dem Stadtrat die Zustimmung zur Finanzierungsbeteiligung des Bestandsprogramms auch für die neue Vertragsperiode sowie die Umstellung auf Batteriebusse empfohlen.

Bisherige Beschlüsse wurden zu dieser Sache gefasst:

- 01. Sitzung des MEUPA vom 06.07.2025: Ergebnis bei Vorlagenerstellung noch nicht bekannt
- 01. Sitzung des KA vom 20.07.2025: 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 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. 1,255 Mio € bis 1,46 Mio € gerechnet. Das Defizit beträgt für den Landkreisanteil voraussichtlich zwischen ca. 0,841 € und 1,046 Mio €. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem Einsatz von Dieselfahrzeugen und geförderten Batteriebussen beträgt ca. 61.000 € bis 126.000 €.

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 0,061 (Mio.) EUR bis 0,126 (Mio.) EUR entsprechen Punkte Kreisumlage von 0,017 Prozent bis 0,035 Prozent im HH 2026.

Es ist allerdings im Laufe der Vertragslaufzeit mit günstigeren Kosten des Batteriebetriebs gegenüber einem Betrieb mit Dieselnissen 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 Linienauschreibungen 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 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