



BESCHLUSSVORLAGE

FB 11

Tagesordnungspunkt: 3

**ÖPNV/Regionalbusverkehr;
Entwicklung und Einführung eines Integrationsystems für
Echtzeitdaten (ISE) im Regionalbusverkehr durch den MVV**

Anlage(n):
Ausarbeitung MVV

Alois-Schießl-Platz 2
85435 Erding

Ansprechpartner/in:
Georg Gutt

Zi.Nr.: 301

Tel. 08122/58-1238
georg.gutt@lra-ed.de

Erding, 08.08.2011
Az.:

**Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt
am 26.09.2011**

öffentliche Sitzung

Vorlagebericht: siehe Rückseite

Anmerkungen zu den finanziellen Auswirkungen:

Beschlussvorschlag:

Der Landkreis beteiligt sich an der Umsetzung eines ISE durch den MVV und stellt die Gelder in den Haushalten 2012 und 2013 entsprechend zur Verfügung. Sofern im Jahr 2011 noch Zahlungen zu leisten sind, können diese über die auf der HH-Stelle 7911.6551 bis zum dort bereitgestellten Betrag erfolgen.

Vorlagebericht:

Der MVV plant, für den regionalen Omnibusverkehr ein IntegrationsSystem mit Echtzeitdaten (ISE) zu entwickeln und einzuführen. Dieses ISE ist integraler Teil der Telematikinitiative DEFAS (Durchgängiges Elektronisches Fahrgastinformati- und Anschlusssicherungs-System) und soll Echtzeitdaten der Regionalbusse in den DEFAS-Datenpool liefern.



LANDKREIS
ERDING

DAS ISE erfasst Ist-Daten (z. B. Zeit, Standort, Geschwindigkeit, Halte, etc) der Regionalbusse von Verkehrsunternehmen, die kein eigenes RBL (Rechnergesteuertes Betriebsleitsystem) haben oder sich an keines der vorhandenen RBL (z. B. bei der RVO) anschließen wollen. Dabei ist die Disposition weitere Aufgabe der Unternehmer. Das ISE führt die Daten der Regionalbusunternehmer im MVV an einer zentralen Stelle zusammen, bereitet die Daten auf und stellt sie (über DEFAS) für die Fahrgastinformation zur Verfügung. Damit bietet ISWE dem Verkehrsunternehmen auch Hilfen bei der Disposition der Fahrzeuge, wobei der Umfang vom Unternehmer frei gewählt werden kann.

Vorteile des ISE sind eine verbesserte Fahrgastinformation und eine Verbesserung in der Anschlusssicherung zwischen den Bussen aber auch mit der S-Bahn. Die Qualität des MVV-Regionalbusverkehrs wird verbessert und über Auswerteprogramme kann auch die Qualität des Fahrplans gesteigert werden (z. B. Optimierung von Fahrzeiten). Daneben wird auch das Beschwerdemanagement deutlich verbessert, weil der Zeitaufwand bei Überprüfungen von Kundenbeschwerden deutlich reduziert wird. Bei entsprechender Ausstattung kann sogar während des Telefonats mit dem Kunden die Frage geklärt werden, ob der Bus zu früh, zu spät war oder nicht gehalten hat.

Gleichzeitig ermöglicht ein ISE den Bussen auch, Ampelsteuerungen zu beeinflussen.

Im Vorgriff auf die Entscheidung der Landkreise hat der MVV mit der Regierung von Oberbayern verhandelt und eine Zusage erhalten, dass das System zu einem großen Teil gefördert wird. Der MVV muss nun nachweisen, dass er den nicht förderfähigen Betrag finanzieren kann. Dies kann nur als Sonderfinanzierung durch die acht MVV-Landkreise als Aufgabenträger der Regionalbusse erfolgen, weil MVG und Bahn ein eigenes Betriebsleitsystem besitzen und damit kein Interesse an der Finanzierung haben.

Die Vertragskonstruktion ist so angedacht, dass die Landkreise den Beschluss fassen, dass die Ist-Daten von den Busunternehmern gefordert werden. Dies kann bei Neuausschreibungen in den Unterlagen eingearbeitet werden, bei Bestandsunternehmern ist dies Verhandlungssache. Der MVV formuliert die technischen Anforderungen an das ISE und die Datenqualität. Er schreibt die Programmierung des Systems aus und sucht über eine weitere Ausschreibung einen Betreiber für das System und schließt entsprechende Verträge. Gleichzeitig macht er den Busunternehmern Vorgaben für die Lieferung der Daten im Verkehrsvertrag. Zwischen Busunternehmer und technischem Betreiber (der Hard - und Software) wird ein Dienstleistungsvertrag über die Daten geschlossen.

Bei den Kosten ist zu unterscheiden zwischen den einmaligen Kosten für Planung (ca. 250.000 €, nicht förderfähig) und dem Eigenanteil an den Investitionskosten, der nicht durch die Zuschusszusage des Freistaats gedeckt ist (Gesamte Investitionskosten ca. 1,28 Mio €, Förderzusage 1,133 Mio €, d.h. Eigenanteil der Landkreise ca. 147.000 €).

Während des Betriebs fallen – je nach Umfang der Inanspruchnahme – weitere Kosten an, wobei die exakte Höhe erst nach der Ausschreibung beziffert werden kann (Schätzung 2 Cent/Nwkm). Zusätzlich ist beim MVV eine Stelle für diese Aufgabe zu schaffen, die von den Landkreisen zu finanzieren wäre.

Kosten fallen aber für den Unternehmer und damit den Landkreis nur an, sobald vom Unternehmer die Istdaten gefordert werden. Dies kann auch für einzelne Linien erfolgen und wird erst sukzessive im Laufe der Jahre umgesetzt werden können.



LANDKREIS
ERDING

Die oben aufgeführten Kosten werden auf die acht MVV-Landkreise über den Schlüssel Nutzwagenkilometer umgelegt. Dies bedeutet, dass für den Landkreis Erding für Planung und Investition etwa 35.000 Euro anfallen werden, die auf zwei Jahre verteilt werden können. Im Jahr 2011 steht im Haushalt noch ein Posten zur Verfügung, der bis jetzt nicht genutzt werden musste. Damit könnte die Zusage an den MVV haushaltsrechtlich schon heuer erfolgen.

Für den Betrieb ist – bei einer Nutzung mit allen Landkreislinien – mit Kosten von ca. 49.000 €/Jahr zu rechnen, die frühestens nach Implementation des Systems (voraussichtlich im Herbst 2013) anfallen. Ein Einstieg in das System mit den wichtigsten Linien (hohes Fahrgastaufkommen, hoher Umsteigeranteil) ist möglich.

Im Übrigen wird auf die beiliegende Ausarbeitung des MVV verwiesen.