



BESCHLUSSVORLAGE

FB 11

Tagesordnungspunkt: 3

**ÖPNV/Regionalbusverkehr;
ÖPNV ausbauen und verdichten - Verkehr reduzieren - auf
Straßenneubau verzichten
Antrag der ödp-Fraktion**

Anlage(n):

Antrag der ÖDP vom 04.01.2013

Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt am 11.03.2013

öffentliche Sitzung

Vorlagebericht: siehe Rückseite

Anmerkungen zu den finanziellen Auswirkungen:

Gutachtenkosten in Höhe von ca. 150.000 Euro

Nicht bezifferbare Kosten für den Ausbau der Infrastruktur

Entschädigungen über den MVV an den Unternehmer für entgangenen Fahrgeldein-
nahmen bei Kostenfreiheit des ÖPNV: ca. 3 Mio Euro pro Jahr

Beschlussvorschlag:

Aufgrund der überdurchschnittlichen Kostenbelastungen, die sowohl auf den Landkreis als auch auf die Gemeinden zukommen würden und der „Nicht-Realisierbarkeit“ aufgrund der Vielzahl an Betroffenen und Beteiligten wird kein Verkehrsgutachten von und für den gesamten Landkreis beauftragt.

Alois-Schießl-Platz 2
85435 Erding

Ansprechpartner/in:
Simone Fischer- Gude-
hus

Simone.fischer-
gudehus@lra-ed.de

Zi.Nr.: 309

Tel. 08122/58 1250

Erding, 21.02.2013
Az.:

Vorlagebericht:

Mit Antrag vom 04.01.2013 beantragt die ÖDP-Fraktion, der Landkreis Erding, solle ein integriertes Verkehrsplanungsgutachten erstellen, in dem Fragestellungen zur Reduzierung der Verkehrsbelastung analysiert werden sollen.



LANDKREIS
ERDING

Zunächst ist festzuhalten, dass ausschließlich die Planung vorab darüber entscheidet, ob ein Verkehrskonzept dauerhaft tragfähig und wirtschaftlich ist.

Höhe, Richtung und zeitliche Verteilung des Verkehrsaufkommens müssen über einen langen Zeitraum zutreffend eingeschätzt werden um den IST-Zustand zu erfassen.

Die wichtigsten Schritte in diesem Zusammenhang müssten sein:

- das Erstellen von Verkehrsentwicklungsplänen
- entsprechende Prognoseberechnungen
- Untersuchungen speziell zu dem individuellen Standort unter Berücksichtigung der Besonderheiten des entsprechenden Verkehrsraumes
- Das Erstellen von Parkraumkonzepten
- Langfristige Verkehrserhebungen sowohl auf der Straße als auch im Vergleich dazu im ÖPNV
- Durchführen von Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen

Eine entsprechende Recherche hat ergeben, dass für die einzelnen Bestandteile eines Gutachtens Kosten in Höhe von jeweils etwa 30.000 Euro entstehen, d.h. bei den hier aufgezeigten notwendigen Komponenten könnten Kosten von insgesamt etwa 180.000 Euro entstehen.

Alleine eine Bewertung des Ist- Zustandes des Verkehrsaufkommens auf der Straße im Vergleich mit der Bestandsaufnahme der Nutzung des ÖPNV, mit anschließender Untersuchung bezüglich der Realisierung der Reduzierung der Verkehrsbelastung – wie im Antrag gefordert – könnte Kosten in Höhe von etwa 100.000 Euro verursachen, ohne Gewissheit bezüglich der anschließenden Realisierungsmöglichkeit zur Umsetzung zu haben. Es handelt sich hierbei lediglich um eine Schätzung.

Die Realisierung einer solchen Umstrukturierung wäre ohnehin nur dann möglich, wenn alle an der Umsetzung beteiligten Partner kompetent und konsequent koordiniert werden würden, was wiederum zur Beauftragung eines kostenaufwendigen Projektplaners führen würde.

Zum oben genannten Antrag können des Weiteren folgende Ausführungen gemacht werden:

1.

Unabhängig von den oben genannten notwendigen Gutachten, können aus Sicht der Verwaltung die Ziele nur mit einem massiven Ausbau des ÖPNV realisiert werden. Das hieße z.B. konkret, dass die Verkehrsunternehmen Maßnahmen ergreifen müssen, um die steigenden Fahrgastzahlen bewältigen zu können. Dies kann zum einen der Einsatz größerer Fahrzeuge (Gelenkbus statt Standardbus) oder eine Verdichtung des Takts (10 statt 20 Minuten) sein. Reichen diese Maßnahmen nicht aus, so kann eine Anpassung der vorhandenen Infrastruktur notwendig werden (Busbeschleunigung, Einrichtung von Busspuren, usw.) Große Infrastrukturanpassungen sind jedoch kapitalintensiv und benötigen einen größeren Zeithorizont. Dazu kommt ein erhöhtes Verkehrsaufkommen mit großen Bussen auf die Städte und Gemeinden zu.



LANDKREIS
ERDING

2.
Die wahrgenommenen Vorteile der Autofahrer (Transport von Punkt zu Punkt, freie Zeitwahl, garantierter Sitzplatz, keine Verspätungen, etc.) können nicht entkräftet werden. Es kann niemand gezwungen werden den ÖPNV zu nutzen.

3.
Darüber hinaus muss festgestellt werden, dass der Landkreis nicht in allen hier tangierten Bereichen zuständig ist. Vielmehr verteilt sich die Zuständigkeit (und auch die Kosten) auf Bund, Land, Kreis und Gemeinden, DB AG, DB Regio für den Nahverkehr, MVV, etc.

In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass es sich bei den ÖPNV Leistungen gem. Art. 8 BayÖPNVG um freiwillige Leistungen des Landkreises handelt. Im Rahmen dieser freiwilligen Leistung müssten über immense Kostensteigerungen Beschlüsse gefasst werden.

4.
Abschließend ist zur Möglichkeit eines kostenlosen ÖPNV Angebotes Folgendes darzustellen:

Da der Landkreis im MVV integriert ist, und hier auch andere Landkreise, die Bahn, die Landeshauptstadt München mit betroffen sind, wäre die Realisierbarkeit u.a. auch davon abhängig, ob alle Beteiligten „mitmachen“, da es keinen abgeschotteten Verkehrsraum gibt, sondern Verbindungen über die Landkreisgrenzen hinausgehen.

Der Beförderungsleistung stünde keine entgeltliche Gegenleistung mehr gegenüber. Damit muss nicht nur das bisherige Betriebskostendefizit geschultert werden, sondern die kompletten betrieblichen Kosten inklusive der wegfallenden Erstattungs- und Ausgleichszahlungen nach § 45 a PBefG bzw. SGB IX

Abschließend einige Zahlen zur Kostenfreiheit:

Bereits in einer Untersuchung im September 2005 wurde festgestellt, dass alleine für die MVV-Integration der Bahnstrecke Markt-Schwaben/Dorfen Kosten für den Landkreis in Höhe von jährlich ca. 400.000 Euro für den Ausgleich zwischen DB-Tarif und dem günstigeren MVV-Tarif entstanden wären.

Bei einer Kostenfreiheit (für den Fall, dass sich der gesamte MVV-Bus-Bereich dafür entscheiden würde) kämen auf den Landkreis rund 6 Mio € Ausgaben zu, (normalerweise würden die Ausgaben hier um 3 Mio Euro durch Fahrgeldeinnahmen reduziert werden). Für den gesamten MVV Bereich entstünden entgangene Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 691 Mio Euro (dies entspricht die Höhe der Fahrgeldeinnahmen aus 2011).