



**LANDKREIS**  
**ERDING**

## **PROTOKOLL**

---

**öffentlich**

**Büro des Landrats**  
**BL**

Alois-Schieß-Platz 2  
85435 Erding

Ansprechpartner/in:  
Elfriede Mayer

Zi.Nr.: 209

Tel. 08122/58-1129  
Fax 08122/58-1109  
elfriede.mayer@lra-  
ed.de

Erding, 02.10.2007  
Az.:

### **28. Sitzung des Strukturausschusses am 01.10.2007**

#### **Anwesend und stimmberechtigt sind die Kreisräte:**

Becker, Manfred  
Els, Georg  
Fischer, Siegfried  
Gotz, Maximilian  
Hofstetter, Franz Josef  
Knur, Herbert  
Lackner, Helmut  
Steinberger, Friedrich  
Sterr, Josef  
Vogelfänger, Cornelia  
Ways, Rudolf

i.V.v. KR Schwimmer Jakob

#### **sowie als Vorsitzender:**

Bayerstorfer, Martin

#### **von der Verwaltung:**

Wirth, Harald  
Thomas, Wolfgang  
Gutt, Georg  
Mayer, Elfriede (Protokoll)

**Ferner nehmen teil:**

Geschäftsführer des MVV Herr Freitag mit seinen Mitarbeitern



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

## Tagesordnung

### Öffentliche Sitzung

1. ÖPNV  
Aktuelle Entwicklungen im ÖPNV und beim MVV  
Referat Alexander Freitag  
Vorlage: 2007/0239
  
2. Bekanntgaben und Anfragen



## Öffentliche Sitzung des Strukturausschusses am 01.10.2007

### 1. ÖPNV Aktuelle Entwicklungen im ÖPNV und beim MVV Referat Alexander Freitag Vorlage: 2007/0239

**Stellv. Landrat Gotz** eröffnet die Sitzung des Strukturausschuss. Er begrüßt Herrn Freitag und seine Mitarbeiter und bittet ihn um Ausführung zum Tagesordnungspunkt.

**Landrat Bayerstorfer** übernimmt den Vorsitz.

**Herr Freitag** erklärt, das Thema heute sei weit gesteckt, er habe viele Informationen mitgebracht. Er betont, die große Entwicklung werde nicht in Erding, München oder Berlin, sondern in Brüssel in der EU bestimmt. Die Entwicklungen dort schwappen unmittelbar in unseren Bereich über und beeinflussen den öffentlichen Verkehr in der Qualität und in der Entwicklung. Er möchte versuchen das zu verdeutlichen.

Er erklärt anhand einer Präsentation zur Gliederung: „Ordnungsrahmen und Nahverkehrspläne“. Die Liberalisierung – Ausschreibungen und Direktvergaben betreffen den Landkreis unmittelbar seit 1996. Im Münchener Verbund gibt es in ganz Deutschland die meisten europaweiten Ausschreibungen und die meisten Direktvergaben nach dem EuGH. Auf dem Gebiet wird es viele dynamische Entwicklungen geben.

Zur Infrastruktur merkt er an, viele Bürgermeister seien unmittelbar über den S-Bahn-Ringschluss informiert worden. Die Finanzierung und Wirtschaftlichkeit spielen dabei eine Rolle. Es gibt Einzelprojekte, die auch den Landkreis betreffen.

Er erklärt, „ganze Heerscharen von Juristen und Unternehmensberater“ beschäftigt die neue Verordnung der EU für Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Bislang habe es die Verordnung 1191/69 gegeben, die dazu geführt habe, dass das Personenbeförderungsgesetz 1996 geändert wurde und somit Ausschreibungen (eigenwirtschaftlich und gemeinwirtschaftlich) ermöglicht worden sind. Diese Verordnung sei novelliert worden. Es sei über 10 Jahre verhandelt und diskutiert worden. In den nächsten Wochen im Oktober/November wird diese Verordnung im Amtsblatt verkündet werden und tritt dann nach der Veröffentlichung zwei Jahre später (2009) in Kraft.

Europäische Verordnungen gelten als unmittelbar geltendes Recht. Herr Freitag betont, wegen der Gesetze sei es in Europa so kompliziert, dass damit auch die Gerichte beschäftigt werden. Es gibt zahllose



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Gerichtsurteile. Er verweist auf die höchstrichterliche Rechtsprechung, ein Urteil vom BGH vom 07.02.2006 (KVR 5/06), das berühmte Urteil EuGH Altmarkt/Trans. Seit diesem Urteil müsse nach den vier Kriterien, die in diesem Urteil aufgestellt sind, verhandelt werden. Vor diesem Urteil durfte der Unternehmer seine Selbstkosten gegen Nachweis ansetzen. Seit dem Urteil darf der Unternehmer nur noch das ansetzen, was ein durchschnittlich gut geführter Unternehmer braucht. Ein wesentlicher Unterschied.

Die neue Verordnung werde also 2009 in Kraft treten. Sie sagt eine grundsätzliche Wettbewerbsvergabe aus. Direktvergaben seien bei mittelständischen Verkehrsunternehmen möglich (Auftragswert bei weniger als 1 Mio € oder 300.000 km/Jahr oder weniger als 23 Fahrzeugen). Dabei streiten sich die Fachjuristen, weil in der Verordnung steht, dass die Verordnung für Dienstleistungsaufträge gelte. Für Dienstleistungsaufträge, die dem Richtlinienvergaberecht unterliegen, gelten diese Ausnahmen nicht. Das würde heißen (das sei aber noch strittig), dass ab 2009 im Landkreis in der Regel auszuschreiben wäre.

Als Zugeständnis an die großen Städte (im MVV die Stadt München), die alle eigene Verkehrsunternehmen haben, seien dafür besondere Regelungen vorgesehen. Die neue Verordnung sei subsidiär zum Richtlinienvergaberecht, das bedeutet, die allgemeinen Vergabevorschriften, Wettbewerbsvorschriften, seien vorrangig und sie gelten weiter.

Bei der Laufzeit der Konzession (bisher 8 Jahre) sieht die Verordnung eine Verlängerung auf 10 Jahre vor. Das wäre sinnvoll, weil die Anschaffung der Busse immer teurer werde und die Abschreibung dann auch auf 10 Jahre erfolgen könnte.

Vor einem Jahr sei ein Urteil vom Bundesverwaltungsgericht gekommen, das wichtig für die Nahverkehrsplanung sei. Das Bundesverwaltungsgericht habe in letzter Instanz gesagt, wenn die Genehmigungsbehörde eine Konzession erteilt, prüft sie nicht die Finanzierung. Die Finanzierung muss der Aufgabenträger prüfen. Wenn die Finanzierung einen Beihilfeverstoß beinhaltet, sei nicht die Genehmigungsbehörde verantwortlich, sondern der entsprechende Aufgabenträger. Das Bundesverwaltungsgericht bestätigt die Unterscheidung zwischen eigen- und gemeinwirtschaftlichen Verkehren. Das sei für den Landkreis wichtig, wenn Betriebskostenzuschüsse an die Unternehmer ausgereicht werden, sei der Landkreis beihilferechtlich verantwortlich. Der MVV erledigt das für den Landkreis und bestätigt, ob das den Beihilfebestimmungen und dem EuGH Urteil Altmark Trans entspricht.

Weiter erklärt er zum Beschluss des Bundesgerichtshofes - BGH vom 07.02.2006: Die Bahn als großer Monopolanbieter und die Kommunen in Hannover wollten sich zusammenschließen und wollten das Ganze testen. Nach jahrelangen Verhandlungen habe der BGH gesagt, der Zusammenschluss verstößt gegen das Kartellrecht. Das sei auch für den Landkreis wichtig, weil dadurch verhindert wird, dass sich die großen Anbieter zu Anbietern

von Monopolen zusammenschließen. Wichtig sei dies auch vor dem Hintergrund des Mittelstandschutzes.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Er verweist auf die verschiedenen Rechtsgebiete. Es gibt Europäisches Recht, nationales Recht, Verwaltungsrecht und die Gerichtsbarkeit des EuGH und BGH und auch noch die Kommission, die europäische Verwaltung, die sich als Hüterin des Wettbewerbsrechts generiert und die sehr genau darauf achtet, ob in den Mitgliedsstaaten alles mit rechten Dingen zugeht. Auch der MVV sei bereits wegen einer Kombivereinbarung mit dem ADAC überprüft worden.

Herr Freitag sagt, er habe versucht, mit wenigen Sätzen die Komplexität des Rechtsrahmens zu vermitteln und deutlich machen wollen, warum sehr viele Rechtsanwaltskanzleien viel zu tun haben.

Der MVV habe es bisher geschafft, dass alles reibungslos geht.

Im Landkreis Erding gibt es einen Nahverkehrsplan. Es stellt sich die Frage, ob der Landkreis nicht vor diesem Hintergrund tätig werden müsse. Dabei gibt es zwei Entwicklungen. Wenn der Landkreis nicht genau festlegt, was er an Qualitätsstandard, Bedienungshäufigkeit, räumlicher Erschließung haben möchte, könnte im Genehmigungsverfahren ein Globalplayer (internationaler Anbieter) sagen, er fährt die Linie von A nach B, usw. Die Genehmigungsbehörden hätten dann große Probleme, das zu verhindern.

Deshalb sei die Empfehlung, den Begriff der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ wie er im Gesetz steht, im Nahverkehrsplan inhaltlich (von den finanziellen Rahmenbedingungen bis zu den Qualitätsstandards und die ausreichende Verkehrsbedienung) auszufüllen, um den Nahverkehrsplan zu schärfen. Wenn der Landkreis verkehrspolitisch seine Gestaltungsaufgabe absichern möchte, müssen diese ausreichenden Verkehrsbedingungen im Nahverkehrsplan so konkret wie möglich dargestellt werden (Aussage zur räumlichen Erschließung, Erreichbarkeit der Orte, Bedienungshäufigkeiten (Takte zur Hauptverkehrszeit), entsprechende Standards bei den Bussen, usw.).

Das Instrumentarium Nahverkehrsplan kann dem Aufgabenträger dazu dienen, seine Zielvorstellungen im ÖPNV zu definieren, zu wahren und „Rosinenpickerei“ von einer externen Stelle zu vermeiden.

Der MVV könnte dem Landkreis für wenig Geld und wenig Aufwand ein Angebot machen. Der MVV habe einen Consulting-Bereich. Dr. Haller vertritt den Consulting-Bereich und könnte nach den Vorgaben des Landkreises das Ganze erarbeiten. Das Ganze könnte auch ausgeschrieben werden. Herr Freitag rät, diese Ergänzung des Nahverkehrsplans zu machen.

Herr Freitag schlägt vor, nach den verschiedenen Abschnitten den Ausschussmitgliedern die Möglichkeit zu Fragen zu geben.

Dem stimmen die Ausschussmitglieder zu.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Der nächste große Block sei die Liberalisierung – Ausschreibungen und Direktvergaben.

Das Thema sei sehr schwierig, es stellt sich die Frage, Direktvergabe oder Ausschreibung.

Er merkt an, so wie der Landkreis bisher das Ganze gehandhabt habe war richtig. Er würde empfehlen, es wieder so zu machen.

Es gibt fünf große Verbundgebiete, davon haben drei Erfahrung mit Ausschreibungen: der MVV, der RMV (Rhein-Main-Verkehrsverbund) und der HVV (Hamburger Verkehrsverbund). Er zeigt dazu eine Folie. Der RMV habe ca. 18,3 Mio km ausgeschrieben, der MVV dagegen 8,3 Mio km. Der MVV habe 51 europaweite Wettbewerbsverfahren gemacht, der RMV nur 8. Der RMV habe große Lose gebildet und habe die in den Wettbewerb gebracht. Die durchschnittliche Jahresfahrleistung beim MVV waren ca. 150.000 km und beim RMV fast 800.000 km.

Die durchschnittliche Fahrzeuganzahl waren beim RMV 17 und beim MVV 2,7. Einige Landkreise haben sich für den Weg der Ausschreibung entschieden, haben aber gesagt, wenn es nicht auf dem Verhandlungsweg geht, dann sollte der MVV kleine Lose bilden, damit die Mittelständler Chancen haben, zu gewinnen.

Er erklärt, hätte der Landkreis Erding zwei große Lose gebildet, hätte europaweit ausgeschrieben werden müssen. Es hätte dann sein können, dass vielleicht noch ein paar Cent mehr hätten gespart werden können, aber es wäre auch möglich gewesen, dass z.B. englische Konzerne gekommen wären und der Landkreis dann vor Ort Betriebshöfe als Investitionsruinen gehabt hätte.

Wenn anstatt fünf oder sechs Anbieter nur noch zwei oder drei Anbieter vorhanden seien, werden sich auf der Anbieterseite Monopole und eine Marktmacht bilden. Der kurzfristige Vorteil für acht Jahre kann mittelfristig, wenn kein Mittelstand mehr vorhanden sei, für den Wettbewerb kontraproduktiv sein.

Herr Freitag sagt, es müsse immer abgewogen werden, wie groß die Lose gebildet werden, wie mit dem Wettbewerb umgegangen wird, oder es wird bis 2009 versucht, das Ganze mit Direktvergabe zu machen.

Mit dem Weg der Direktvergabe sei viel im Wege der Wirtschaftlichkeit erreicht worden. Seit den Verhandlungen nach den Kriterien des EuGH seien die Unternehmen wesentlich stärker bereit, kostenmäßig an die Grenze des Machbaren zu gehen.

Das Fazit sei, in der Zukunft müsse der Landkreis immer stärker mit Fingerspitzengefühl die Vorgehensweise entscheiden.

Herr Freitag erklärt weiter, durch Ausschreibungen kleiner Lose können deutliche Einsparungen erzielt werden. Beim MVV sei der durchschnittliche Kostensatz bei 1,86 € je Nutzwagenkilometer (Wert 2005). Der Kostensatz müsste inzwischen auch fortgeschrieben werden

(1,90 € bis 2 €), weil die Förderung der Busse durch den Freistaat weggefallen sei.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Er erklärt, die neue Verordnung wird nicht in bestehende Verträge eingreifen. Erst wenn Verträge oder bestehende Konzessionen auslaufen, müssen neue Entscheidungen getroffen werden.

Zur *Planung wichtiger Infrastrukturprojekte* merkt er an, von den 6 Projekten (2. S-Bahn-Stammstrecke, Flughafenanbindung, Elektrifizierung der Strecke Altomünster – Dachau, Verlängerung der S 7 nach Geretsried, Viergleisiger Ausbau Pasing – Buchenau und Viergleisiger Ausbau Ostbahnhof – Markt Schwaben) beeinflussen drei Projekte (2. S-Bahn-Stammstrecke, Flughafenanbindung (Erdinger Ringschluss) und Viergleisiger Ausbau Ostbahnhof – Markt Schwaben) unmittelbar den Landkreis Erding. Er zeigt dazu eine Folie zu den wichtigen Infrastrukturprojekten auf der Schiene im MVV.

Er erklärt, der Ausbau des ganzen Bereiches hänge an den zur Verfügung stehenden Mitteln.

Die Finanzierungsmöglichkeiten über den Bundesverkehrswegeplan waren bei jeder Regierung bisher permanent unterfinanziert. Es stellt sich deshalb die Frage, mit welcher Priorität die Mittel wohin gehen.

Vor diesem Hintergrund sei die Diskussion um die 2. S-Bahn-Stammstrecke kontraproduktiv. Es gibt zum 2. S-Bahn-Tunnel in München keine Alternative. Alle anderen Vorschläge, wie Südring oder der Vorschlag, die S-Bahnen könnten auch durch die U-Bahntunnel fahren, usw. seien keine Alternativen. Ein Südring würde verkehrlich nicht den Nutzen bringen, wäre planungsrechtlich wesentlich schwieriger durchzusetzen und die Planungen seien nicht so weit fortgeschritten. Der 2. S-Bahn-Tunnel sei weitgehend durchgeplant. Die Menschen wollen, wenn sie von Erding nach München fahren, nicht in den Süden, sondern ins Zentrum fahren. Der 2. S-Bahn-Tunnel würde am Hauptbahnhof, am Marienhof und Ostbahnhof halten. Alles andere wäre kontraproduktiv. Aus Sicht des MVV sei das das wichtigste Infrastrukturvorhaben überhaupt, weil ohne den Ausbau des 2. S-Bahn-Tunnels auch der Viergleisige Ausbau nach Markt Schwaben keinen Sinn machen würde. Auch die Außeninvestitionen wären weniger sinnvoll, weil das System durch das Nadelöhr von der Stadt München aus entwickelt werden müsse. Es müssen die Kapazitäten geschaffen werden, wenn zusätzliche Linien gefahren und eine Express-S-Bahn und Taktverdichtungen eingerichtet werden sollen.

Deshalb sei seine Bitte, keine Diskussionen um die 2. Stammstrecke zu führen. Alles andere würde diese wichtigste Infrastrukturmaßnahme bis 2020 absehbar gefährden.

Für die Verbesserung der Flughafenanbindung seien der Erdinger Ringschluss (Verlängerung der S-2 zum Flughafen), die Walpertskirchener Spange und die Neufahrner Gegenkurve notwendige Maßnahmen.

**Kreisrat Gotz** merkt an, es sei sicher nachvollziehbar, dass für den MVV die 2. Stammstrecke in der Landeshauptstadt die gleiche Priorität habe



wie der S-Bahn-Ringschluss. Er möchte Herrn Freitag aber mit auf den Weg geben, dass er ein großes Glaubwürdigkeitsproblem habe, wenn immer zentral der Focus auf eine Verbesserung der Landeshauptstadt München gerichtet werde und gleichzeitig notwendige Maßnahmen in der Region nur am Rande erwähnt werden.

**Herr Freitag** merkt an, der 2. S-Bahn-Tunnel sei deshalb wichtig, weil sonst aus der Region keine zusätzlichen Züge aufgenommen werden können. Der 2. S-Bahn-Tunnel sei seiner Meinung nach für die Stadt München und das Umland gleichermaßen von Bedeutung.

Er gibt Kreisrat Gotz Recht, dass in der Kommunikation die Ausbaumaßnahmen in den Außenbereichen nicht zu kurz kommen dürfen. Er betont, nicht die Stadt München entscheidet über diese Infrastrukturmaßnahmen, sondern der Bund und der Freistaat Bayern.

**Der Vorsitzende** ergänzt, die 2. Stammstrecke bedeutet nicht das Heil für alle anderen Verkehrsprobleme. Die Begründung, mit einer zusätzlichen 2. Stammstrecke können mehr Züge in die Stadt München gelenkt werden, sei sinnvoll. Es stellt sich aber die Frage, ob mehr Züge aus dem östlichen Bereich nach München fahren müssen. Er denkt, das Ziel der Fahrgäste sei nicht unbedingt die Stadt München, sondern möglicherweise der Flughafen. Dafür wäre die Ertüchtigung der Strecke München - Mühldorf (zweigleisiger Ausbau), die Walpertskirchener Spange und der S-Bahn-Ringschluss die Voraussetzung, direkt zum Flughafen zu kommen.

Es würde sich ein Entlastungseffekt für die 2. Stammstrecke ergeben, wenn die Durchgängigkeit der Fernbahn über die Regionalbahn bis hin zur S-Bahn gewährleistet wäre. Es sei richtig, dass dies nicht Aufgabe der Stadt München sei, aber der Oberbürgermeister sei der Vorsitzende des Planungsverbandes. In dieser Position habe er die Verantwortung für die gesamte Region. Deshalb könne er nur das unterstützen, was Kreisrat Gotz gesagt habe.

**Kreisrat Els** fragt, ob er richtig verstanden habe, dass die Realisierung bis 2020 sein sollte.

**Herr Freitag** sagt, im Moment gibt es keinen konkreten Realisierungszeitraum. 2020 habe er genannt, weil dieser Zeitraum ein Prognosezeitraum sei, wie stark sich der Verkehr in der Metropolregion entwickelt und die verkehrliche Notwendigkeit bis dahin permanent steige. Die Planungen seien aber bereits sehr weit fortgeschritten. Der Erörterungstermin, der Planfeststellungsbeschluss stehen bald bevor. Auch für den Erdinger Ringschluss habe der Freistaat eine eigene Planungsgesellschaft ins Leben gerufen. Deshalb sollte bei diesen Projekten sehr viel Einigkeit und Solidarität entwickelt werden, dass möglichst bald baureife Pläne zustande kommen. Es dürfe nicht der Südring gegen die 2. S-Bahn-Stammstrecke gesetzt werden.

Er zeigt auf einer weiteren Folie die wichtigsten Finanzquellen. In Deutschland fließen ca. 12,3 Mrd € in den ÖPNV. Der größte Brocken seien die Regionalisierungsmittel, die der Bund den Ländern gibt, um den Schienenverkehr zu bestellen, aber auch für Investitionsmaßnahmen. Die

weiteren Finanzierungsinstrumente seien die Bundes- und Landeshilfen nach dem Gemeindefinanzierungsgesetz.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Für die Landkreise gibt es die Ausgleichszahlungen für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten und Mittel nach § 45 a PBefG für den Schülerverkehr. Für die größeren Städte mit eigenen Verkehrsunternehmen kommen dazu Mittel aus dem Kommunalwirtschaftlichen Querverbund. Das sei ein steuerlicher Vorteil, der sich bundesweit auf über 1,43 Mrd € hochrechnet. Das bedeutet, mit den Gewinnen aus Strom und Gas werden vor der Steuer die Verluste im öffentlichen Nahverkehr ausgeglichen.

All diese Finanzmittel seien der Höhe nach und der rechtlichen Struktur nach gefährdet. Die Europäer verstehen diesen Querverbund nicht. Die Finanzgerichte beschäftigen sich damit. Wenn der Querverbund wegbrechen würde, würde eine Finanzierungsstütze wegfallen, die nicht ausgeglichen werden kann.

Die Leistungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (1,335 Mrd €) seien bis 2013 festgeschrieben und werden dann gesetzlich verändert. Ab 2013 läuft dieses Gesetz in der heutigen Form aus. Die Mittel sollen dann nur noch für investive Zwecke allgemein zur Verfügung gestellt werden. Das bedeutet, dass die Mittel, die jetzt zweckgebunden für den Verkehr verwendet werden, ab 2014 in Konkurrenz mit Schulen, Universitäten, Soziales, usw. stehen werden. Bei dieser Entwicklung sei Vorsicht angezeigt.

Die Leistungen nach 45 a PBefG (Schülerverkehr) seien pauschal um 4 %, 8 % und seit 2006 um jährlich jeweils 12 % gekürzt worden. Auch hier sei eine Finanzierungsstütze deutlich gekürzt worden. Jede Kürzung bei den 45 a Mitteln trifft den Haushalt der Landkreise.

**Der Vorsitzende** merkt an, im Landkreis Erding bekommt nur ein Unternehmer selbst die 45 a Mittel.

**Herr Freitag** sagt, die 45 a Mittel bekommen diejenigen, die Schülerverkehre durchführen. Aufgrund der neuen Vertragsgestaltung fließen dem Landkreis Erding die 45 a Mittel zu.

Herr Freitag zeigt eine Folie und erklärt weiter zu den *Regionalisierungsmitteln*, dieses Thema betrifft alle. Der Freistaat habe Regionalisierungsmittel für die Bestellung des öffentlichen Personennahverkehrs (auch S-Bahnen, Züge, wo Investitionen mitfinanziert werden) aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes 2006 von ca. 7 Mrd Euro bundesweit festgelegt. Dieser Betrag sei durch das Haushaltsbegleitgesetz dramatisch gesenkt worden und werde 2008 6,6 Mrd € betragen und 2009 jährlich um ca. 1,5 % wieder dynamisiert. Das bedeutet, es werde der ursprünglich für 2007 geplante Betrag von 7,2 Mrd € erst 2014 wieder erreicht.

Der Freistaat habe, weil die Einsparungen vorzunehmen waren, die Busförderung 2007 und 2008 ausgesetzt, nicht gestrichen. Es sei nicht bekannt, was ab 2009 passieren wird. Das macht im Schnitt für den



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Landkreis pro Buskilometer bis zu 20 Cent aus, die der Landkreis mehr zu zahlen habe. Er stellt den unmittelbaren Zusammenhang zwischen den Kürzungen des Bundes bis hin zum Haushalt des Landkreises fest.

**Kreisrat Gotz** merkt an, mit dem Vortrag und der Herausstellung der Wichtigkeit der 2. S-Bahn-Stammstrecke sei eine wesentliche Frage, wie viele dieser Mittel bereits jetzt schon durch Zusagen gebunden seien, denn um so enger wird die Frage nach dem S-Bahn-Ringschluss. Er weist darauf hin, dass die Zahlen aussagen, dass die hohe Priorität des Landkreises Erding, der S-Bahn-Ringschluss, zwar anerkannt wird, aber gar nicht zum Tragen kommt. Er fragt, mit welcher Perspektive es für den Landkreis weiter gehe.

**Herr Freitag** sagt, es sei bisher keine Entscheidung getroffen worden, wo die knappen Mittel hin fließen. Diese Entscheidung müsse der Freistaat mit dem Bund treffen. Es sei bekannt, dass der Erdinger Ringschluss in einer ganz hohen Priorität stehe. Wie die Finanzierung konkret aussieht, sei Verhandlungssache.

**Kreisrat Gotz** fragt, ob Herr Freitag Anhaltspunkte zur Finanzierung habe.

**Herr Freitag** erklärt, die Finanzierung sei sehr komplex. Die Regionalisierungsmittel, die er für den Bund gezeigt habe, zeigt er für das Land Bayern.

Diese 15 % machen ca. 1 Mrd € aus. Die Steigerung bis 2014 sei die Dynamisierung von 1,5 %. Mit diesen Regionalisierungsmitteln werden vor allen Dingen die bestellten Schienenleistungen erbracht. Er schätzt, ca. 75 % werden vom Land für die Bestellung geleistet, 25 % der Finanzierung seien frei. Das sei ein Block (25 % von 1 Mrd. €), dazu kommen Mittel aus dem Gemeindefinanzierungsgesetz (Länderanteil) und Bundesanteil. Wenn z.B. ein Erdinger Ringschluss fertig geplant sei, wird eine sog. standardisierte Bewertung durchgeführt. Diese ergibt einen Kosten-Nutzen-Faktor, der immer über „1“ sein muss, d.h. dass der Nutzen größer sein muss als die Kosten. Wenn diese Kosten-Nutzen-Untersuchung gemacht und über „1“ sei, sei das die Voraussetzung, über Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, Regionalisierungsgesetz die Finanzierung durchzuführen. Es sei also ein Stufenprozess, so dass jetzt im Moment die Finanzierungsfrage noch zu früh sei. Herr Freitag sagt, er könne nur die Konstruktionen nennen, es kann auf keinen Fall, was er vorgetragen habe, ein Finanzierungsplan sein.

**Der Vorsitzende** merkt an, der Landkreis bittet, die Verkehrsprobleme des Landkreises in erster Linie vor Ort zu sehen, die anderen Projekte seien für den Landkreis Erding nachrangig. Dies sollte auch im Sinne der Landeshauptstadt München so sein. Wenn die Schienenanbindung des Landkreises ausgebaut wäre, wäre ein gewisser Entlastungseffekt im Bereich der 2. S-Bahn-Stammstrecke möglich.

**Kreisrat Steinberger** sagt, was Herr Freitag gesagt habe, hätte am vergangenen Freitag Herr Faltlhauser zum Thema Transrapid hören müssen.



**Herr Freitag** merkt an, zum Transrapid sagt der Bund nichts aus. Der Freistaat habe das Projekt an oberster Priorität. Wie aus den Medien bekannt sei, bekämpft die Landeshauptstadt das Projekt. Beide seien die Hauptgesellschafter im MVV. Er wäre als Geschäftsführer schlecht beraten, hier Wertungen vorzunehmen. Er stellt nur fest, eine schnelle Flughafenbindung sei aber notwendig.

Im Weiteren zeigt er eine Folie zu den wirtschaftlichen Kennzahlen im Landkreis. Die Buskilometer seien von 1996 bis 2006 mit ca. 2 Mio weitgehend gleich geblieben. Der Aufwand pro Kilometer sei von den Ausschreibungsergebnissen nicht so weit entfernt, weil hart verhandelt worden sei.

Büro des Landrats  
BL

Ein schönes Ergebnis sei, dass die Einnahmen netto deutlich gestiegen seien. Das bedeutet, die Planungen seien von den Bürgern auch angenommen worden. Er verweist dabei auf den Kostendeckungsgrad: 1996 unter 30 % und 2005 eine Steigerung auf 48,1 %. 2006 werde der Deckungsgrad voraussichtlich über 50 % sein, das sei eine gute Entwicklung. Die dazu gefassten Beschlüsse zum ÖPNV waren wohl alle richtig.

**Der Vorsitzende** ergänzt, ein entscheidende Punkt sei, dass tatsächlich immer wieder von Jahr zu Jahr Verbesserungen herbeigeführt und Veränderungen durchgeführt worden sind und dank der Beratung des MVV eine Verbesserung des Angebots erreicht werden konnte, das von den Bürgern auch angenommen werde. Dadurch habe ein deutlich verbesserter Deckungsgrad erreicht werden können. Er betont, das Angebot sei in der Fläche erweitert worden, insbesondere mit dem Anruflinientaxi.

Weiter erklärt **Herr Freitag**, interessante Einzelprojekte seien die Einführung eines RBL (verbesserte Möglichkeit der Fahrgastinformation, z.B.

über Echtzeitfahrplandaten im Internet, auf mobilen Endgeräten wie Handy, PDA, etc.) und die Sicherstellung der Verkehrsleistung (Sicherstellung von verkehrsträgerübergreifenden Anschlüssen, z.B. S-Bahn, Bus), erweiterte Möglichkeiten zur Fahrzeugdisposition für die Verkehrsunternehmen und erweitertes Störfallmanagement für die Verkehrsunternehmen sowie dem MVV.

In der Region gibt es immer noch nicht diese Möglichkeiten. Aus diesem Grund sei der MVV dabei, die technischen Voraussetzungen für die Landkreisverkehre zu erarbeiten, damit solche RBL-Systeme (rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme) eingerichtet werden können. Damit würde dem Landkreis als Aufgabenträger ein System zur Verfügung gestellt, mit dem auch kontrolliert werden könnte, ob z.B. die Busse so gefahren werden, wie sie bezahlt werden, es würde damit eine Statistikfunktion geben, usw.

Er erklärt, es müsse für den Fahrgast möglich sein, morgens schon z.B. über das Handy zu erfahren, ob die S-Bahn pünktlich fährt, usw. Dazu seien die technischen Voraussetzungen erforderlich.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Herr Freitag erklärt, dieses System haben im Moment nur die DB-Stadtverkehr, die RVO (aber noch nicht in den Landkreisen), MVG (großes Kommunalunternehmen) und die Oberlandbahn „Veolia“ (französischer Konzern). Zudem gibt es in Schwaben ein Konsortium von aktiven Mittelständlern „Omnipart“.

Der MVV möchte das System auch in die Verbundlandkreise diskriminierungsfrei und transparent in die Unternehmen bringen (ähnlich der Qualitätsstandards bei den Bussen wie Niederflur, elektronischer Fahrausweis, Umweltfreundlichkeit, usw.) Es müsse die entsprechende Arbeit geleistet werden. Der MVV sei bereits konzeptionell tätig. Dies wäre der nächste Qualitätssprung im Busverkehr.

Die Einführung würde ca. 2, 5 oder 6 Cent pro Kilometer kosten, würde aber deutliche Vorteile für den Fahrgast und für den Landkreis bringen.

**Kreisrat Gotz** merkt an, dass für den Landkreis ca. 300.000 € dafür aufzubringen wären.

**Herr Freitag** sagt, es wird versucht, eine Förderung durch den Freistaat zu bekommen. Natürlich müsse das Ganze darstellbar sein.

Er erklärt weiter, das nächste interessante Einzelprojekt wäre das „Vertragscontrolling“. Bislang können die Verkehrsverträge nur routinemäßig kontrolliert werden. Der Grund dafür sei, dass dafür kein Personal vorgehalten werde. Je mehr Wettbewerb kommt, umso mehr fordern dies die Unternehmer. Der MVV habe sich dem angenommen und habe ein verstärktes Qualitätscontrolling und eine Qualitätssicherung gemacht. Das bedeutet, der MVV strebt an, jeden Unternehmer auf jeder Linie mindestens einmal im Jahr zu kontrollieren. Es seien die Verkehrsverträge geschärft worden, in dem Konventionalstrafen beinhaltet seien, die dann stärker verhängt werden sollen, wenn ein Controlling nicht möglich sei.

Zur *Verbunderweiterung* merkt er an, der Verbund sei 1972 gegründet worden. Die Verkehrsströme seien nicht mehr so wie vor 35 Jahren. Es gibt stärkere Pendlerverpflichtungen im Ballungsraum. Andere Verbünde, z.B. Nürnberg, haben in der Erweiterung schon einen Vorsprung.

Das sei ein wichtiges Zukunftsprojekt, weil Fahrzeiten mit der Bahn (z.B. Rosenheim – München 33 Minuten, usw.) kürzer seien, als im Verbundlandkreis die S-Bahn von Erding nach München mit 42 Minuten.

Es wird überlegt, wie der Verbund erweitert werden könnte. Es gibt Initiativen, „Greater Munich“, usw. Er denkt, mit Sicherheit werden die Städte Augsburg, Ingolstadt, Landshut, München und Rosenheim im inneren Kreis mit dabei sein. Er zeigt dazu eine Folie. Dabei gibt es die Region München, die EMM (Europäische Metropolregion) und die Region Bayern. Deutschland habe 11 Regionen, die als Metropolregionen ausgewiesen sind. Bayern habe zwei Metropolregionen (Nürnberg und München).



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Die Folie zeigt das Umfeld der Metropolregion München. Die Regionen stehen immer mehr in Konkurrenz zueinander. Es werde eine Verbunderweiterung diskutiert, um die Stärken zu stärken, usw. Akteure der Initiative seien bislang die kreisfreien Städte München, Augsburg, Ingolstadt, Landshut, Rosenheim und Kaufbeuren (Städte, die außerhalb von München nicht im MVV seien), die Landkreise Aichach- Friedberg, Augsburg, Donau-Ries, Landsberg, Landshut, Mühldorf, München, Ostallgäu und Rottal-Inn, die Wirtschaftskammern Oberbayerns und Schwabens, Vereine wie ADAC, GMA, Gewerkschaften und Verbände (DGB, RPV, PVÄWRM), Unternehmen wie Audi AG, DB AG, Kathrein, MAN-Roland, Repräsentanten der Bayer. Staatsregierung, der Bezirksregierungen und der Bezirkstage und Repräsentanten von Universitäten und Fachhochschulen.

Auf einer weiteren Folie zeigt er die Konstruktion mit den verschiedenen Arbeitsgruppen (Wissen, Wirtschaft, Umwelt und Gesundheit und Mobilität). Im Bereich Mobilität (Projekte) werde entsprechend die Verbunderweiterung diskutiert. Er berichtet, Landshut und Landberg möchten zur Verbunderweiterung. Die Gesellschafterversammlung habe auf Anfrage gesagt, die Städte/Landkreise seien willkommen, doch zusätzliche Kosten der Verbunderweiterung werden nicht übernommen. (Im Fall des Landkreises Landsberg werden mehrere Millionen Euro pro Jahr aufzubringen sein, bei Landshut weniger als 100.000 Euro). Der Grund sei, dass der Verbundtarif günstiger sei als der Eisenbahntarif.

Das Ganze werde untersucht. Der Landkreis Erding sei mit dabei, werde aber finanziell nicht tangiert, weil der Beschluss besteht, dass die Mehrbelastung der zu tragen habe, der in den Verbund will.

**Kreisrat Becker** kann die große Differenz zwischen Landsberg und Landshut (mit hoher Bahnfrequenz nach München) nicht verstehen. Er fragt, ob Herr Freitag die Stadt Landshut oder den Landkreis meint.

**Herr Freitag** sagt, er meint dabei sowohl die Stadt als auch den Landkreis Landshut. Er erklärt zum Unterschied, der Tarif von der Bahn läuft bei der Entfernung nicht linear. Der MVV-Tarif dagegen läuft relativ genau linear. Beide Kurven ergeben im Vergleich für Landshut einen geringen Unterschied, obwohl viele Leute fahren. Bei Landsberg ergeben sich größere Durchtarifierungsverluste. Die Allgäuer würden z.B. ab Kaufering den MVV-Tarif wählen. Er stellt fest, der Verbundtarif sei wirklich günstiger als der Tarif bei der Bahn.

**Der Vorsitzende** bittet das Ganze vorsichtig anzugehen. Er habe gehört, dass beispielsweise einzelne Landkreise bezüglich des Beitrages zur Metropolregion von 10 Cent pro Einwohner die schwierige Finanzsituation beim Oberbürgermeister der Stadt München deutlich gemacht haben und in der Zwischenzeit es so ist, dass der Oberbürgermeister denen erklärt habe, dass die Stadt München für sie den Beitrag übernehmen werde. Wenn dann auch noch Landshut zum MVV –Tarifgebiet kommt, wäre dies eine Benachteiligung der bisherigen Verbundpartner. Das würde er nicht mittragen und massiv dagegenhalten, auch bezüglich einer möglichen Beteiligung des Wirtschaftsministeriums. Er betont, innerhalb des jetzt bestehenden MVV-Gebietes müsse die Einheitlichkeit des Tarif-Systems

gewährleistet sein, bevor überhaupt an eine Erweiterung gedacht werde. Er spricht sich massiv dagegen aus, dass an Erweiterung gedacht werde, unabhängig davon, wer es bezahlt. Er befürchtet die Situation, dass dann ein Dritter einspringt, der z.B. beim Landkreis Erding nicht einspringen würde. Er werde das auch dem Kollegen Karmasin, der für die Landkreise die Sprecherfunktion im MVV ausübt, deutlich sagen. Die Reihenfolge muss sein, erst die Probleme im bestehenden Bereich zu lösen und dann an eine Erweiterung zu denken.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

**Herr Freitag** sagt, vor dem Hintergrund der Diskussion zur Metropolregion müsse schon etwas getan werden.

**Der Vorsitzende** merkt an, genau das sei der Punkt. Er äußert seine Sorge, dass hier etwas passiert, was nicht passieren darf. Die Zugehörigkeit



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

zur Metropolregion kann nicht in irgendeiner Form dazu genutzt werden, dass es heißt, wer nicht mitmacht (10 Cent pro Einwohner) bekommt die Unterstützung der Landeshauptstadt nicht, wenn es um regionalplanerische oder verkehrstechnische Anbindungen geht. Die Metropolregion dürfe diese Funktion nicht haben.

Im Weiteren erklärt **Herr Freitag** zum Thema *Bruttoverträge*, die Einnahmen kommen dem Landkreis zugute und nicht den Unternehmen. Das habe den Nachteil, dass dem Unternehmer zu wenig Anreiz zur Erbringung hoher Qualität (Anreiz, sich um den Fahrgast zu kümmern, usw.) gegeben wird, was die Gefahr eines reinen Preiswettbewerbs birgt. Er würde nie empfehlen, Nettoverträge zu wählen, weil sich sonst die Einnahmeentwicklung der letzten Jahre nicht ergeben hätte. Er empfiehlt, beim Bruttovertrag zu bleiben, aber den großen Nachteil, dass sich der Unternehmer nicht um den Fahrgast kümmern muss, zu beseitigen und sich auf eine Vertriebsprovision mit allen acht Verbundlandkreisen zu einigen.

Herr Freitag zeigt weiter eine Folie zum Anteil des ÖPNV am CO<sub>2</sub>-Ausstoß. Er erklärt, die neuen Busse haben die Euro-5-Norm und höher. Inzwischen fahren 70 % der MVV-Regionalbusse mit Euro-3-Norm, 30 % rußpartikelarm. Es sei auch zur Erprobung von Wasserstoff ein Bus bei der Linie von Hallbergmoos zum Flughafen eingesetzt worden, weil am Flughafen die Tankstelle eingerichtet sei, usw. Er berichtet, bei einem 12-m Bus beträgt der Energiebedarf in der Hauptverkehrszeit pro Fahrgast bei 100 km 0,5 Liter. Bei einer durchschnittlichen Auslastung (im Landkreis Erding) mit 16 Fahrgästen beträgt der Energiebedarf 2 Liter pro Person auf 100 km. Der Verbrauch sei also 3,24-mal besser als beim Auto (mit einem mittleren Energiebedarf von 6,6 Litern pro Person).

Das Fazit zum Schluss sei, der ÖPNV sei nicht Teil des Problems, sondern ein Teil der Problemlösung. ÖPNV sei praktizierter Umweltschutz.

**Kreisrat Becker** möchte Herrn Freitag eine Bemerkung zum Transrapid nicht ersparen. Seine Auffassung sei, wenn nur 20 % der Energie und der Kosten dafür eingesetzt worden wäre, den S-Bahnring-Schluss zu planen, dann wäre dieser schon fertig, es gäbe drei MVV-Linien zum Flughafen und die Erreichbarkeit aus dem südlichen und westlichen Bereich wäre ohne einer 2. S-Bahn-Stammstrecke schneller.

Herr Freitag habe gesagt, als Geschäftsführer könne er dazu keine Stellungnahme abgeben. Kreisrat Becker betont, auch die Landkreise seien die Gesellschafter und erwarten, dass auch vom MVV zur Fläche etwas gesagt werde. Ihn wundert schon, dass bei den Problemen, die dargestellt worden sind, er sich nicht deutlich zu Wort meldet.

Zur Metropolregion stellt Kreisrat Becker fest, das sei eine „Wasserkopfveranstaltung“ wie sie in Europa üblich sei.

Weiter merkt er an, Herr Freitag habe gesagt, der MVV möchte ein Instrument bringen, damit festgestellt werden kann, ob z.B. ein Bus 10 Minuten Verspätung habe, usw. Das kostet viel Geld. Besser wäre es,

wenn es gelingen würde, dass die Zuschreibungen jährlich und nicht nur alle drei Jahre abgerechnet werden.

Zudem fragt Kreisrat Becker nach der Anmerkung zu den Anruflinientaxis.

**Der Vorsitzende** sagt dazu, er sei sich nicht sicher, ob alle Verbundlandkreise die gleiche Meinung haben.

**Herr Freitag** erklärt, diese Handytechnologie laufe in Sprüngen. Heute habe jeder Schüler Handyverträge. In den Autos gibt es Navigationsgeräte. Diese Technik sollte genutzt werden. Der ÖPNV sollte sich hier nicht abkoppeln.

Zu den Zuschreibungen merkt er an, es sei eine Geldfrage, eine jährliche Abrechnung würde zu viel Geld kosten. Eine Abrechnung über einen 3-Jahreszeitraum habe sich in den letzten 25 Jahren bewährt. Im letzten halben Jahr haben die Zeit und der Kostenaufwand halbiert werden können.

**Der Vorsitzende** merkt an, die Schwierigkeit sei, dass bei den jährlichen Fahrplanwünschen nicht feststellbar sei, wie sich z.B. eine Linie bewährt, wenn kein aktuelles Zählergebnis vorliegt. Er bittet, diese normale individuelle Zählung vielleicht mit neuen technischen Hilfen zu ermöglichen, um eine schnellere Vertaktung zu erreichen. **Herr Freitag** sichert eine Verbesserung zu.

**Herr Metzner** erklärt, das Konzept Anruflinientaxi sei sicher noch bekannt. Die Bedienung sei ausgeweitet worden. Die Unternehmer haben einige Leistungen ergänzt. Es habe drei Verkehre gegeben, für die sich keine oder nur wenige Bewerber gemeldet haben (Theaterfahrten, Linie 531 und beim neuen Bereich Hohenpolding-Wambach).

Für die neue Linie 5621 Hohenpolding-Wambach sei kein Angebot eingegangen, in dem Bereich gibt es auch wenig Taxiunternehmen. Andere Taxiunternehmen haben nicht die Möglichkeit, dafür eine Erlaubnis zu bekommen. Die Sachkundeprüfung dafür kostet 3.000 €. Bei einem Jahresumsatz von 6.000 € sei das für einen Taxiunternehmer schon zu überlegen.

Ein Unternehmer überlegt noch, diese Linie zu fahren. Herr Metzner schlägt vor, zunächst das bisherige Leistungsbild der Linie 562 beizubehalten.

**Der Vorsitzende** merkt an, die Umsetzung der ALT laufe ansonsten problemlos und kann zum Fahrplanwechsel erfolgen.

**Kreisrat Ways** erklärt, die heutige Vorstellung war umfangreich. Er fragt nach dem nächsten Schritt.

**Der Vorsitzende** sagt, in der heutigen Sitzung sollten generell die Konzeption ÖPNV mit dem großen Umfeld, die Situation des Landkreises Erding zu den anderen Landkreisen und die generellen Entwicklungen im ÖPNV, die gesetzlichen Änderungen und Neuerungen vorgestellt werden,



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

vor dem Hintergrund, dass bei den künftigen Überlegungen notwendige und gute Entscheidungen getroffen werden können.



Wichtig war auch, die finanzielle Entwicklung darzustellen. Dass sich z.B. der Deckungsgrad so positiv darstellt, sollte auch einmal aufgezeigt werden.

**LANDKREIS**  
**ERDING**

Für den neuen Fahrplan sei alles beschlossen und in der Umsetzung, bis auf eine Linie 5621 – Holzland-Wambach im bedarfsgesteuerten Verkehr, wo ein zusätzliches Angebot sinnvoll wäre. Wenn es dafür kein Angebot gibt, kann die Bedienung nicht umgesetzt werden.

Büro des Landrats  
BL

**Kreisrat Becker** versteht die Frage von Kreisrat Ways nicht, wie es weitergehen soll. Im Weiteren sei der Nahverkehrsplan zu aktualisieren und fortzuschreiben.

**Der Vorsitzende** merkt an, für die Fortschreibung des Nahverkehrsplans werde im Haushalt 2008 eine entsprechende Summe im Bereich MVV eingeplant. Gerade in den letzten fünf Jahren sei viel geändert worden. Die ALT, die bedarfsgesteuerten Verkehre (Theaterbus), die Linie 512, usw. habe es noch nicht gegeben, deshalb sei eine Fortschreibung notwendig und sinnvoll.

Der Vorsitzende bedankt sich bei Herrn Freitag und seinen Mitarbeitern für die Vorstellung.

## 2. Bekanntgaben und Anfragen

**Kreisrat Ways** fragt zum Antrag der SPD zur besseren Lesbarkeit der Fahrpläne an den Anschlagtafeln.

**Der Vorsitzende** berichtet, diese Anzeigetafeln werden vom MVV nach einheitlichen Standards gemacht. Dieses Anliegen sei an den Vorsitzenden des MVV, den Oberbürgermeister der Stadt München weiter gegeben worden.

Er hofft, dass dieses Thema bei der nächsten MVV-Gesellschafterversammlung behandelt wird.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, beendet der Vorsitzende die Sitzung des Strukturausschusses um 15.50 Uhr.

Vorsitzender

Protokoll

Martin Bayerstorfer  
Landrat

Elfriede Mayer  
Verwaltungsangestellte