

Informationsvorlage 2014/2137		
Sachgebiet/Aktenzeichen: Abt. 6/	Datum 02.12.2014	öffentlich
Beschluss-, Beratungsgremium Kreistag		Sitzungsdatum 15.12.2014
Top Nr. 8		
Betreff Integration des Schienenverkehrs in den Münchner Verkehrsverbund (MVV) (I)		

Sachverhalt/Begründung

Im Rahmen der Diskussion um eine Integration des Schienenverkehrs in die INVG und eine Beteiligung am Modell „INVG“ über einen Beitritt zum Zweckverband „Verkehrsgemeinschaft Ingolstadt“ stellt sich auch die Frage über das Verhältnis des Landkreises Pfaffenhofen a. d. Ilm zum MVV.

Laut eines im Mai 2010 vorgestellten Gutachten von Herrn Dr. Markus Haller, MVV Consulting, würde eine Integration der Schienenstrecke von Rohrbach Bf. bis Paindorf Bf. in den MVV Kosten in Höhe von ca. 1,78 Mio. € pro Jahr zuzüglich Einmalkosten in Höhe von 74.000,- € verursachen.

Die jährlichen Kosten setzen sich zusammen aus Regiekosten für Administrationsaufgaben in Höhe von ca. 30.000,- € pro Jahr sowie Ausgleichszahlungen für Durchtarifierungsverluste. Letztere entstehen wie folgt: Damit es für den Fahrgast attraktiv ist, das MVV-Ticket anstelle der normalen Bahnfahrkarte zu benutzen, muss das MVV-Ticket mindestens leicht günstiger sein, als die normale Bahnfahrkarte. Der Tarif des Eisenbahnverkehrsunternehmens (hier: DB Regio) ist aber festgelegt und unserer Disposition entzogen, weil Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) für den Freistaat Bayern selbst ist. Diese beantragt die Genehmigung des Tarifs beim Bayerischen Innenministerium. Von dem so zu Stande gekommenen Tarif kann auch nicht abgewichen werden, so dass zwingend der Unterschiedsbetrag zu dem günstigeren Verbundtarif an das Eisenbahnverkehrsunternehmen auszugleichen ist. Diese Ausgleichszahlungen sind umso größer, je günstiger der Verbundtarif ist. Außerdem ist zu bedenken, dass sie umso größer sind, je mehr Menschen den Verbundtarif dann auch nutzen. Ein sehr attraktives Angebot wird im Ergebnis also auch sehr teuer.

Bei der Integration dieser Strecke in den MVV ist die unglückliche Situation gegeben, dass die jeweiligen Bahnhalte in MVV-Zonen (13 bis 16) fallen, die jeweils einen Tarif verursachen der erheblich unter dem normalen Bahntarif auf dieser Strecke liegt, so dass durchschnittlich sehr hohe Ausgleichszahlungen anfallen.

Es wurden seinerzeit zwei Möglichkeiten zur Verringerung der Kosten vorgeschlagen:

Die Auszonierung unserer Bahnhöfe abweichend von der tatsächlichen Entfernung in den jeweils nächsten Ring würde ca. 70.000,- € pro Jahr einsparen.

Die Integration nur bis Pfaffenhofen a. d. Ilm würde demgegenüber immerhin ca. 600.000,- € pro Jahr einsparen, aber damit immer noch zu Kosten in Höhe von 1,18 Mio. € pro Jahr führen.

Eine Beschränkung der Integration auf Paindorf und Reichertshausen würde zwar nur noch Kosten von ca. 162.000,- € pro Jahr verursachen und damit erheblich günstiger sein, jedoch würde man damit auch nur noch 10% aller Fahrgäste erreichen. Die MVV-Tarifgrenze in Reichertshausen könnte allerdings nach den Erwartungen des Gutachtens zu einer erheblichen Zunahme des P+R-Verkehrs dort führen, was die dortige – ohnehin bereits sehr ausgelastete P+R-Anlage – unter erheblichen Druck brächte, so dass hiervon aus verkehrlicher Sicht in dem Gutachten abgeraten wird.

Nach aktueller Einschätzung durch Herrn Dr. Haller würde eine Neuberechnung zu jeweils ca. 10 – 20 % höheren Beträgen führen. Dies resultiere daraus, dass zwar die Tarife insgesamt angestiegen seien, mithin auch die Ausgleichszahlungen größer wurden, und zudem der Pendlerstrom weiter zunahm, die Parameter im Übrigen aber keine relevanten Änderungen erfuhren, die die Erwartung eines Einsparpotentials im Vergleich zu damals begründen könnten.

Als alternative Überlegung regte Herr Dr. Haller aber an, sich künftig mit den Ideen einer gerade entstehenden Studie der Europäischen Metropolregion München (EMM) zu befassen, die sich mit Fragen der Koordinierung und Integration des Öffentlichen Personenverkehrs in der gesamten EEM jenseits einer vollständigen MVV-Integration befasst. Hier werden besonders eine Angleichung der Beförderungsbedingungen, die Integration mehrerer Fahrscheine auf einem Ticket unter Beibehaltung des jeweiligen Tarifs (z.B. „AboPlusCard“) sowie eine einheitliche Fahrgastinformation genannt. Mit detaillierteren Ergebnissen soll jedoch erst ab Sommer 2015 zu rechnen sein.

Finanzierung:

Durch die Ausführung des vorgeschlagenen Beschlusses entstehen Auswirkungen auf den Haushalt:

☐ Nein

☐ Ja

☐ Gesamteinnahmen in Höhe von

€

☐ Gesamtausgaben in Höhe von

€

Saldo

€

☐ im <u>Verwaltungshaushalt</u>	Haushaltsstelle:
☐ einmalig	☐ laufend
Deckungsmittel stehen bei der zuständigen Haushaltsstelle zur Verfügung	
☐ Ja	
☐ Nein	Finanzierungsvorschlag bei nicht zur Verfügung stehenden Deckungsmittel:
Mehreinnahmen bzw. Minderausgaben bei folgenden Haushaltsstellen:	

☐ im <u>Vermögenshaushalt</u>	Haushaltsstelle:
☐ einmalig	☐ laufend
Deckungsmittel stehen bei der zuständigen Haushaltsstelle zur Verfügung	
☐ Ja	
☐ Nein	Finanzierungsvorschlag bei nicht zur Verfügung stehenden Deckungsmittel:
Mehreinnahmen bzw. Minderausgaben bei folgenden Haushaltsstellen:	

Beschlussvorschlag:

genehmigt:

Niklas Hafenrichter
Abteilungsleiter

Landrat Martin Wolf