



Niederschrift
über die
37. Sitzung des Kreistages
des Landkreises Erlangen-Höchstadt

Sitzungstermin: Freitag, den 12.12.2025
Sitzungsbeginn: 09:00 Uhr
Sitzungsende: 11:57 Uhr
Ort, Raum: Sitzungssaal des Landratsamtes
im Erdgeschoss, Raum-Nr. 029,
Nägelsbachstr. 1, 91052 Erlangen

Anwesend sind:

Landrat

Landrat Alexander Tritthart

CSU-Fraktion

Kreisrätin Dr. Anika Davidson

ab 9:03 Uhr, ab TOP I/2

Kreisrätin Regina Enz

bis 11:13 Uhr, nach TOP II/2.1

Kreisrat Klaus Faatz

Kreisrat Thomas Fischer

Kreisrat Karl-Heinz Hertlein

ab 9:10 Uhr, während TOP I/4.1

Kreisrätin Gabriele Klaußner

Kreisrat Jan König

Kreisrat Helmut Lottes

Kreisrätin Andrea Louzil

Kreisrat Ludwig Nagel

Kreisrat Franz Rabl

Kreisrätin Dr. med. Ute Salzner

Kreisrätin Ruthild Schrepfer

Kreisrat Alexander Schulz

Kreisrat Bernhard Schwab

Kreisrat Michael Schwägerl

Kreisrat Norbert Stumpf

bis 10:46 Uhr, während TOP II/1

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kreisrätin Dr. Darina Bachmayer

Kreisrat Manfred Bachmayer

Kreisrätin Lydia Göbel

Kreisrat Georgios Halkiás

Kreisrat Wolfgang Hirschmann

Kreisrätin Dr. Silke Kreitz

Kreisrätin Astrid Marschall

Kreisrätin Retta Müller-Schimmel

Kreisrat Karlheinz Roll

Kreisrätin Ursula Schmidt

Freie Wähler-Fraktion

Kreisrat Gerald Brehm

bis 11:12 Uhr, nach TOP II/1

Kreisrat Matthias Dühthorn

bis 11:26 Uhr, während TOP II/3

Kreisrat Karsten Fischkal

Kreisrätin Irene Häusler

bis 11:31 Uhr, während TOP II/3

Kreisrat Dr. Martin Oberle

Kreisrat Axel Rogner

Kreisrat Günter Schulz

bis 11:24 Uhr, während TOP II/3

Kreisrat Bernhard Seeberger

Kreisrat Ludwig Wahl

Kreisrat Dr. Manfred Welker

bis 10:22 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung

SPD-Fraktion

Kreisrat Konrad Gubo

Kreisrat Dr. German Hacker

Kreisrat Andreas Hänjes

Kreisrat Christian Pech

Kreisrätin Renate Schroff

AfD-Fraktion

Kreisrat Christian Beßler

Kreisrätin Beatrice Bieger

Kreisrat Roland Adam Reichelsdorfer

JU-Fraktion

Kreisrat Nico Engelhardt

Kreisrat Nico Kauper

bis 11:12 Uhr, nach TOP II/1

FDP-Fraktion

Kreisrätin Britta Katharina Dassler
Kreisrat Michael Dassler

LÖP

Kreisrat Manfred Reinhart

bis 11:09 Uhr, während TOP II/1

Gäste/Sachverständige

Harald Blome

Geschäftsleiter der nbsw nahverkehrsberatung
Partnerschaftsgesellschaft;
bis 9:55 Uhr, nach TOP I/4.2

Hartmut Jaißle

Geschäftsleiter der nbsw nahverkehrsberatung
Partnerschaftsgesellschaft;
bis 9:55 Uhr, nach TOP I/4.2

Dipl.-Ing. Marc Gistrichovsky

Leitstellenleiter der ILS Nürnberg;
bis 11:12 Uhr, nach TOP II/1

Verwaltung

Verwaltungsdirektor Marcus Schlemmer

Verwaltungsrat Markus Vogel

Regierungsdirektor Manuel Hartel

Regierungsdirektor Andreas Christgau

Regierungsdirektorin Anne-Marie Müller

Kreisbaumeister Thomas Lux

Verwaltungsrat Dietmar Pimpl

Beschäftigter Friedrich Schlegel

Beschäftigte Stephanie Mack

Verwaltungsrätin Sigrid Kaiser

Verwaltungsrätin Claudia Jarosch

Beschäftigter Erkin Kantar

Baurat Dieter Mußack

Verwaltungsrat Norbert Walter

Beschäftigter Christoph Hebandanz

bis 10:19 Uhr, nach TOP I/6

bis 11:16 Uhr, nach TOP II/2.3

bis 10:22 Uhr, Ende der öffentlichen Sitzung

bis 9:55 Uhr, nach TOP I/4.2

bis 10:19 Uhr, nach TOP I/6

bis 11:16 Uhr, nach TOP II/2.3

bis 10:19 Uhr, nach TOP I/6

bis 11:16 Uhr, nach TOP II/2.3

bis 11:16 Uhr, nach TOP II/2.3

Schriftführer/in

Regierungsrätin Birgit Stolla

Nicht anwesend sind:

CSU-Fraktion

Kreisrat Stefan Müller

Kreisrat Walter Nussel

Kreisrat Uwe Pöschl

Kreisrat Gerhard Wölfel

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Kreisrat Dr. Lutz Bräutigam

Kreisrätin Dr. Christiane Kolbet

Freie Wähler-Fraktion

Kreisrat Michael Schölkopf

Kreisrat Manfred Wiehgärtner

SPD-Fraktion

Kreisrätin Annika Mück

Kreisrätin Martina Stamm-Fibich

JU-Fraktion

Kreisrat Dr. Konrad Körner

Die Sitzung hat folgende Tagesordnung:

I. Öffentliche Sitzung

1. Genehmigung der Niederschrift der 36. Sitzung des Kreistags am 13.10.2025
2. Niederlegung des Kreistagsmandates von Kreisrat Gerhard Wölfel und Entscheidung über das Nachrücken der Listennachfolgerin Dr. Anika Davidson sowie deren Vereidigung
3. Umbesetzung der Ausschüsse und Änderung der Bestellung der stellvertretenden Verbandsrätinnen und -räte im Zweckverband Abfallwirtschaft in der Stadt Erlangen und im Landkreis Erlangen-Höchstadt
4. ÖPNV;
 - 4.1. Überplanung des Linienbündels 7 "Forchheim-Zeckern" (VGN-Linien 206, 216) durch den Landkreis Forchheim und Antrag von Bündnis 90/Die Grünen auf Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zw. Forchheim und Höchstadt/Aisch
 - 4.2. Überplanung des Linienbündels 8 "Erlangen-Heroldsberg-Neunkirchen-Eckental" (VGN-Linien 209, 209E, 210, 211, 212, 213, 214, 225) durch den Landkreis Forchheim; Abschluss einer Zweckvereinbarung zur Aufgabenübertragung
5. Investitionsplanung 2026 - 2029 für den Straßen-, Brücken- und Radwegeausbau
6. Abstimmungsvereinbarung mit den Dualen Systemen; Systemfestlegung Leichtverpackungen ab 2027

II. Nichtöffentliche Sitzung

.....

Es besteht Beschlussfähigkeit. Die Einladung zur Sitzung erfolgte ordnungsgemäß am 28.11.2025; die Mehrheit der Mitglieder ist anwesend und stimmberechtigt.

I. Öffentliche Sitzung

1. **Genehmigung der Niederschrift der 36. Sitzung des Kreistags am 13.10.2025**

Die Niederschrift der 36. Sitzung des Kreistages am 13.10.2025 wird genehmigt.

Abstimmung: einstimmig beschlossen **Ja: 49 Nein: 0 Anwesend: 49**

2. **Niederlegung des Kreistagsmandates von Gerhard Wölfel und Entscheidung über das Nachrücken der Listennachfolgerin Dr. Anika Davidson sowie deren Vereidigung**

Den Mitgliedern des Kreistages steht zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage zur Verfügung. Demnach hat Herr Kreisrat Gerhard Wölfel mit Schreiben vom 19.10.2025, eingegangen am 20.10.2025 mitgeteilt, dass er das Amt als Kreisrat des Landkreises Erlangen-Höchstadt niederlegt. Gemäß Art. 48 Abs. 1 Satz 2 Gemeinde- und Landkreiswahlgesetz (GLKrWG) kann das Amt niedergelegt werden. Dies ist vom Kreistag festzustellen und über die Listennachfolge zu entscheiden. Listennachfolgerin aus dem Wahlvorschlag der „Christlich Sozialen Union, CSU“ ist Frau Dr. Anika Davidson. Mit Schreiben vom 23.10.2025, eingegangen am 28.10.2025, hat Frau Dr. Anika Davidson erklärt, dass sie die Wahl zur Kreisrätin des Landkreises Erlangen-Höchstadt annimmt und bereit ist, den Eid gemäß Art. 24 Abs. 4 Landkreisordnung zu leisten.

Der Kreistag fasst folgenden Beschluss:

1. Der Kreistag des Landkreises Erlangen-Höchstadt stellt fest, dass Kreisrat Gerhard Wölfel mit Schreiben vom 19.10.2025, eingegangen am 20.10.2025, sein Amt niedergelegt hat.
2. Als Listennachfolgerin rückt Frau Dr. Anika Davidson in den Kreistag des Landkreises Erlangen-Höchstadt nach.

Abstimmung: einstimmig beschlossen **Ja: 49 Nein: 0 Anwesend: 49**

Nach Beschlussfassung und Annahme der Wahl zur Kreisrätin des Landkreises Erlangen-Höchstadt wird Frau Dr. Anika Davidson feierlich gem. Art. 24 Abs. 4 der Landkreisordnung von Landrat Alexander Tritthart vereidigt.

Über die Vereidigung wird eine gesonderte Niederschrift gefertigt.

3. **Umbesetzung der Ausschüsse und Änderung der Bestellung der stellvertretenden Verbandsrätinnen und -räte im Zweckverband Abfallwirtschaft in der Stadt Erlangen und im Landkreis Erlangen-Höchstadt**

Den Mitgliedern des Kreistages liegt zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage mit den Besetzungslisten der Ausschüsse vor. Diese sind der Niederschrift nochmals als Anlage beigefügt.

Der Kreistag fasst folgende Beschlüsse:

1. Die Ausschüsse werden entsprechend den in den beigefügten Listen rot hervorgehobenen Änderungen umbesetzt.

2. Kreisrätin Dr. Anika Davidson wird für die CSU-Fraktion als 2. Stellvertreterin von Verbandsrat Kreisrat Walter Nussel in den Zweckverband Abfallwirtschaft in der Stadt Erlangen und im Landkreis Erlangen-Höchstadt bestellt.

Abstimmung: einstimmig beschlossen

Ja: 50 Nein: 0 Anwesend: 50

4. ÖPNV;

4.1. **Überplanung des Linienbündels 7 "Forchheim-Zeckern" (VGN-Linien 206, 216) durch den Landkreis Forchheim und Antrag von Bündnis 90/Die Grünen auf Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zw. Forchheim und Höchststadt/Aisch**

Den Mitgliedern des Kreistages liegt zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage sowie die am 9.12.2025 ergänzend zur Verfügung gestellte Tischvorlage vor. Diese Unterlagen sind der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Landrat Tritthart weist eingangs auf die bereits erfolgte ausführliche Beratung sowohl im Arbeitskreis Nahverkehr als auch in der Sitzung des Kreisausschusses vom 08.12.2025 hin. Er begrüßt Herrn Blome und Herrn Jaißle vom Planungsbüro nbsw nahverkehrsberatung Partnergesellschaft, die in der heutigen Sitzung des Kreistages für Rückfragen zur Verfügung stehen werden. Landrat Tritthart fasst die Tischvorlage zusammen und weist auf die dargestellte Feinplanung der Linie 206 und deren Weiterführung bis Höchststadt a. d. Aisch hin. Die Kosten, je nach Taktlücken, sind in einer Tabelle dargestellt. Vorschlag wird eine „kleine Lösung“ mit 1 Taktlücke und Kosten in Höhe von rund 211.645 €/Jahr. Günstiger wären zwei Taktlücken, ohne Taktlücke wäre teurer. Er weist darauf hin, dass der Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.09.2025 in der Sitzung des Kreisausschusses am 08.12.2025 zurückgenommen wurde.

Im Rahmen der anschließenden Beratung macht zunächst die Vorsitzende der FDP-Kreistagsfraktion, Kreisrätin Dassler, deutlich, dass in Zeiten knapper Kassen, diese seit Langem von der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen angestrebte Lösung in Frage gestellt werde. Bereits jetzt gebe es eine Verbindung, d.h. man könne nach Forchheim mit einem Umstieg in Zeckern fahren, wenn man dies möchte. Die vorgeschlagene Lösung stelle daher eine gut gemeinte Verbesserung dar, die aber mehr als 200.000 € koste. Derartige Wünsche können ihrer Ansicht nach nur dann erfüllt werden, wenn Geld vorhanden sei, insbesondere für die zu erfüllenden Pflichtaufgaben des Landkreises. Kreisrat Hänjes unterstützt das Vorgetragene und ergänzt, er habe Zweifel, ob das Angebot auch ausreichend genutzt werde, angesichts der vielen Haltestellen und der langen Fahrtzeit von Adelsdorf nach Forchheim z.B. zur Fa. Siemens von fast 1 Stunde. Der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler und Bürgermeister der Gemeinde Adelsdorf, Kreisrat Fischkal, erklärt dazu, dass es seit der Abschaffung des Schienenverkehrs seit vielen Jahren Bemühungen gebe, diese absolut notwendige Verbindung ohne Umstieg in Zeckern, zu realisieren. Hierzu gebe es parteiübergreifend Einigkeit auch im Gemeinderat der Gemeinde Adelsdorf. Die Verbindung Höchststadt a. d. Aisch, Adelsdorf, Forchheim sei wichtig und notwendig. Anschließend bedankt sich Kreisrätin Göbel für die Planung und hebt nochmals die in der Sitzung des Kreisausschusses dargestellten Umsteigeverbindungen für die Fahrgäste aus Höchststadt a. d. Aisch und Gremsdorf hervor. Erwähnt werden verschiedene Haltestellen z.B. zwei Mal in Poppendorf, die ggf. nochmals geprüft werden könnten. Im Prinzip brauche es eine Reaktivierung auf der Linie der früheren Zugverbindung mit Hilfe der Planungs- und Ausschreibungsmöglichkeiten einer landesbedeutsamen Linie. Falls nach der geplanten Ausschreibung im Januar kein eigenwirtschaftliches Angebot eingeht und eine nochmalige Ausschreibung erfolgt, dann schlage sie eine entsprechende

Überplanung vor. Aus dem Gremium wird generell vorgetragen, dass aus ökologischen Gründen die Akzeptanz der Verbindung überprüft werden müsse. Landrat Tritthart erklärt, der Ausbau der ÖPNV stehe im Fokus, gleichzeitig müsse auch nachgebessert werden, wenn dies erforderlich ist. Grundsätzlich fahren immer mehr Menschen mit dem ÖPNV. Voraussetzung hierfür seien geeignete Verbindungen. Mit dem Landkreis Forchheim gebe es seit längerem Kontakt wegen einer Verlängerung der Linie, die Erfordernisse für Haltestellen auf dem Gebiet des Landkreises Forchheim sollte jedoch nach Meinung von Landrat Tritthart nicht in Frage gestellt werden. Der Fraktionsvorsitzende der Jungen Union, Kreisrat Kauper, lobt die überregionale Zusammenarbeit mit dem Landkreis Forchheim, die im Ergebnis für die Bevölkerung sehr wertvoll sei. Nicht nur die Verlängerung der Linie sei entscheidend, sondern auch die optimierte Linienführung in Forchheim. Dies sei eine klare Attraktivitätssteigerung. Die Akzeptanz könne, wie bei allen anderen Linien auch, in den nächsten Jahren beobachtet werden. Kreisrat Alexander Schulz macht deutlich, dass der Wunsch für diese Verbindung auch von den Höchststadter Bürgerinnen und Bürgern komme. Es bestünden viele Beziehungen und Kontakte auch nach Forchheim, z.B. die dortige Fachoberschule. Eine Fahrt im ÖPNV dauere normalerweise immer länger, da es sich in der Regel nicht um Direktverbindungen handelt. Optimierungen könnten im weiteren Verlauf der Entwicklung und Realisierung immer wieder erfolgen, soweit möglich und notwendig. Die Realisierung sei aber ein erster und wichtiger Schritt. Der Vorsitzende der AfD-Kreistagsfraktion, Kreisrat Beßler, verweist darauf, dass es sich um eine sehr alte Verbindung zwischen Höchststadt a. d. Aisch und Forchheim handelt. Diese verbessere den Nahverkehr für die Bürgerinnen und Bürger in Zeckern, Hemhofen, Adelsdorf und Höchststadt a. d. Aisch. Gleichzeitig könne dann im Umkehrschluss auch aus Forchheim kommend, Höchststadt a. d. Aisch besser und schneller erreicht werden. Er denke z.B. auch an die Möglichkeit, das Eisstadion zu besuchen.

Vom Vorsitzenden der SPD-Kreistagsfraktion, Kreisrat Dr. Hacker, wird eingewandt, dass das Fahrgastpotential aus seiner Sicht äußerst begrenzt sei. Wünsche seien oftmals bekannt, die Kunst bestehe allerdings zu differenzieren, wo eine wirkliche Notwendigkeit zum Handeln bestehe. Der Parallelverkehr der Linie 205 dürfe nicht kannibalisiert werden. Optimierungsmöglichkeiten müssen genutzt werden, zumal keine Mehreinnahmen zu erwarten sind. Da es eine Alternative gibt, schlägt Kreisrat Dr. Hacker vor, die Verlängerung der Linie als Option auszuschreiben und nach der Ausschreibung eine Entscheidung zu treffen. Er stellt daher den Antrag, die Verlängerung als Ausschreibungsoption vorzusehen und heute keine Entscheidung zu treffen. Aus dem Gremium erwidern sowohl der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler, Kreisrat Fischkal, als auch der Jungen Union, Kreisrat Kauper, dass es in beiden Richtungen zu einer Taktverstärkung zwischen Adelsdorf und Höchststadt a. d. Aisch führe und dies eine deutliche Verbesserung darstelle. Kreisrätin Göbel prognostiziert, es werden Fahrgäste dazu kommen, insbesondere gebe es dann auch Fahrtmöglichkeiten z.B. aus Medbach und Aisch nach Forchheim. Wer schnell von Höchststadt a. d. Aisch nach Erlangen wolle, fahre mit dem Schnellbus und nicht über Adelsdorf. Insofern finde keine Kannibalisierung statt.

Landrat Tritthart macht abschließend deutlich, dass er auf jeden Fall einer Verlängerung der Linienführung zustimmen werde. Es habe viel Zeit und Überzeugungsarbeit erfordert, soweit zu kommen, dass dies möglich wird. Es gebe die Aufgabe überregionale Verbindungen anzubieten und Ziel des Landkreises sei der Ausbau eines attraktiven ÖPNV-Angebotes. Nur so können Menschen für einen Umstieg gewonnen werden. Es gebe auch andere Linienbündel, die deutlich mehr Finanzmittel erfordern. Er spreche sich für die Variante 2 aus und appelliere an die Bevölkerung dies positiv aufzunehmen. Die Linien werden hinsichtlich der Akzeptanz der Fahrgäste geprüft werden und ggf. müsse dann nachgesteuert werden. Wichtig sei auch, den Bürgerinnen und Bürgern zu erklären, dass mit der Ausschreibung von Linienbündeln gute und schlechte Streckenabschnitte hinsichtlich des Fahrgastpotentials gebündelt werden, um auch der Bevölkerung in kleineren

Ortschaften überhaupt ein ÖPNV-Angebot machen zu können. Er schlägt die mittlere Variante, d.h. mit einer Taktlücke vor.

Nach Abschluss der Beratung lässt Landrat Tritthart zuerst über den Antrag des Vorsitzenden der SPD-Kreistagsfraktion, Kreisrat Dr. Hacker, abstimmen, den Beschlussvorschlag als Option in die Ausschreibung aufzunehmen.

Die optionale Aufnahme in die Ausschreibung wird mehrheitlich mit 10:41 Stimmen abgelehnt.

Der Kreistag fasst folgenden Beschluss:

1. Der Landkreis Forchheim wird gebeten, die Linie 206 entsprechend der in der Vorlage dargestellten Planung („kleine Lösung“) künftig bis Höchststadt a. d. Aisch zu führen. Dabei werden Montag bis Freitag 11 Fahrten Richtung Forchheim und 10 Fahrten Richtung Höchststadt angeboten.

Der Landrat wird ermächtigt, eine Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Forchheim über die Übertragung der Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs bezüglich der auf dem Gebiet der Landkreises Erlangen-Höchststadt verlaufenden Linien bzw. Abschnitte für die VGN Linien im Linienbündel 7 (VGN Linien 206, 206S, 216) nach Maßgabe der in der Vorlage genannten Parameter abzuschließen, soweit für diese Linien jeweils eine Zuständigkeit des Landkreises Erlangen-Höchststadt besteht. Die Zweckvereinbarung ist dem Kreisausschuss und dem Kreistag nach Abschluss vorzulegen.

Abstimmung: mehrheitlich beschlossen

Ja: 42 Nein: 9 Anwesend: 51

4.2. Überplanung des Linienbündels 8 "Erlangen-Heroldsberg-Neunkirchen-Eckental" (VGN-Linien 209, 209E, 210, 211, 212, 213, 214, 225) durch den Landkreis Forchheim; Abschluss einer Zweckvereinbarung zur Aufgabenübertragung

Den Mitgliedern des Kreistages liegt zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage vor.

Landrat Tritthart fasst die Sitzungsvorlage zusammen und weist darauf hin, dass die anwesenden Vertreter, Herr Blome und Herr Jaißle, vom Planungsbüro nbsw für Fragen zur Verfügung stehen.

Der Fraktionsvorsitzende von Bündnis 90/Die Grünen, Kreisrat Hirschmann, erklärt, die Linie aus dem Landkreisosten nach Erlangen sei ein Musterbeispiel dafür, dass mit einem guten Taktverkehr über die Zeit gesehen immer mehr Fahrgäste hinzugewonnen werden können. Aus diesem Grund, sei auch nach wie vor die Entscheidung für eine Schienenverbindung richtig. Die Fahrgastzahlen, die nun Gelenkbusse erfordern, würden dies eindrücklich zeigen. Die interkommunale Zusammenarbeit sei sehr wichtig, insbesondere auch die Frage, wie von Osten kommend eine direkte Verbindung in den Erlanger Süden ermöglicht werden könne, z.B. mit einer Verlängerung der Stadtbuslinie nach Osten oder der Fahrt der Landkreislinien in den Erlanger Süden. Der von der Stadt Erlangen genannte Preis sei erschreckend hoch gewesen. Vom Planungsbüro nbsw beantwortet Herr Blome die Frage und verweist darauf, dass es im 10 Minutentakt immer einen Anschluss für eine Fahrt in den Erlanger Süden gebe. Der hohe Preis sei aus seiner Sicht nachvollziehbar. Insgesamt gehe es darum die Linien 209/280 und 285 integriert zu planen und gemeinsam im Ergebnis einzuordnen. 9 Fahrten pro Stunde,

überwiegend mit Gelenkbussen, werde man nicht brauchen. Es bleibe auch abzuwarten, ob die Landkreislinien Fahrgäste in Erlangen aufnehmen können. Landrat Tritthart ergänzt, er sehe keinen Spielraum dahingehend, dass sich die Stadt Erlangen finanziell an den Linien des Landkreises beteiligt. Herr Blome beantwortet im Weiteren Einzelfragen und erklärt, die Erhöhung der Taktfrequenz am Wochenende könnte ggf. nachbestellt werden. 1 % Mehrleistung sei eine normale Größe bei Fahrplanänderungen. Kreisrat und Bürgermeister der Gemeinde Heroldsberg Jan König, weist auf eine Fahrplanlücke zwischen 14:00 und 16:00 Uhr auf der Linie 210 hin. Diese könnte laut Herrn Blome ebenfalls bei Bedarf durch eine Zubestellung geschlossen werden. Grund für Wartezeiten sei das an Erlanger Schulen nicht harmonisierte Unterrichtsende. Deshalb passen die Fahrtfrequenzen nicht in jedem Fall. Der neue Fahrplan sehe jedoch eine zuverlässige Anschlusssicherung durch die Linie 209 vor. Landrat Tritthart spricht sich dafür aus, diese Entwicklung abzuwarten und dann zu entscheiden, ob eine Zubestellung noch notwendig ist.

Der Kreistag fasst folgenden Beschluss:

Der Landrat wird ermächtigt, eine Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Forchheim über die Übertragung der Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs bezüglich der auf dem Gebiet des Landkreises Erlangen-Höchstadt verlaufenden Linien bzw. Abschnitte für die VGN Linien im Linienbündel 8 (VGN Linien 209, 209E, 210, 211, 212, 213, 214, 225) nach Maßgabe der in der Vorlage genannten Parameter abzuschließen, soweit für diese Linien jeweils eine Zuständigkeit des Landkreises Erlangen-Höchstadt besteht. Die Zweckvereinbarung ist dem Kreisausschuss und dem Kreistag nach Abschluss vorzulegen.

Abstimmung: einstimmig beschlossen

Ja: 51 Nein: 0 Anwesend: 51

5. Investitionsplanung 2026 - 2029 für den Straßen-, Brücken- und Radwegeausbau

Den Mitgliedern des Kreistages liegt zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage mit der Investitionsplanung 2026 – 2029 für den Straßen-, Brücken- und Radwegbau vor. Die Investitionsplanung ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Landrat Tritthart erläutert das Investitionsprogramm zusammengefasst und führt aus, dass in den nächsten Jahren vor allem der Radwegbau im Fokus stehe. Wichtigste Straßenbaumaßnahme ist die Verbesserung der Verkehrssituation an der Anschlussstelle der BAB A 73 bei Möhrendorf. Hier wurden bereits beginnend im Jahr 2024 erste Maßnahmen zur Bodenerkundung, den Artenschutz und der Wasserwirtschaft durchgeführt. Von Seiten der Autobahndirektion gebe es die Information, dass mit einem Baubeginn im Jahr 2027 gerechnet werden könne.

Aus dem Gremium wird von Kreisrätin Göbel der Radwegeausbau im Landkreis sehr begrüßt. Sie weist darauf hin, dass es im Bereich Zentbechhofen, Stiebarlimbach keine geeigneten Radwege, auch keine Feldwege gebe. Auch nicht zwischen Mühlhausen und Höchststadt a. d. Aisch. Dies müsse der Bürgermeister der Stadt Höchststadt a. d. Aisch in Angriff nehmen. Die Straßen seien schmal und Radwege notwendig. Der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler, Kreisrat Fischkal, erinnert an den seit langem geforderten Kreisverkehr an der Kreisstraße ERH 16 und die hierfür vorgesehenen 1,2 Mio. €. Hier sollte doch erwartet werden können, dass das Staatliche Bauamt mit einer entsprechenden Planung beginnt. Landrat Tritthart weist darauf hin, dass diese Maßnahme in Priorität 2 des Investitionsprogrammes

enthalten ist. Kreisrat Brehm macht in seiner Funktion als Bürgermeister der Stadt Höchststadt a. d. Aisch darauf aufmerksam, dass von der Stadt Höchststadt a. d. Aisch der Bau der Radwege nach Weisendorf und nach Mühlhausen in der Sonderbaulast entlang der Staatsstraßen priorisiert ist. Radwege werden zuerst dort realisiert, wo die meisten Radfahrerinnen und Radfahrer fahren. Im Hinblick darauf, folge dann in der weiteren Priorität ein Radweg nach Pommersfelden und ggf. danach nach Zentbechhofen. Kreisrat Alexander Schulz ergänzt, der Landkreis optimiere das in seiner Zuständigkeit liegende Radwegenetz ebenfalls nach Bedarf. Dies sei auch bei anderen Straßenbaulastträgern so erforderlich.

Der Kreistag fasst folgenden Beschluss:

Vom Vortrag der Verwaltung wird Kenntnis genommen und es besteht Einverständnis mit der vorgenannten Investitionsplanung für:

Kreisstraßen-, Brücken- und Radwegeausbau:

Die veranschlagten Kosten betragen

für die Haushaltsjahre 2026 - 2029	12.700.000,00 €
der Finanzbedarf wird ermittelt mit	6.595.000,00 €

Für die Haushaltsjahre 2026 bis 2029 sind die anteiligen Kosten einzuplanen; die Vorlage „Investitionsplanung 2026 bis 2029“ ist Bestandteil des Beschlusses. Die Verwaltung wird beauftragt, die Prioritätenliste / Investitionsplanung jährlich fortzuschreiben.

Abstimmung: einstimmig beschlossen

Ja: 51 Nein: 0 Anwesend: 51

6. Abstimmungsvereinbarung mit den Dualen Systemen; Systemfestlegung Leichtverpackungen ab 2027

Den Mitgliedern des Kreistages steht zu diesem Tagesordnungspunkt eine Sitzungsvorlage mit dem Entwurf der Systemfestlegung LVP ab 01.01.2027 zur Verfügung. Am 09.12.2025 wurde dazu ergänzend eine Tischvorlage mit dem Empfehlungsbeschluss des Ausschusses für Umweltfragen, Klimaschutz und Abfallwirtschaft vom 09.12.2025 übersandt und über das Kreisinformationssystem zur Verfügung gestellt. Die Tischvorlage ist der Niederschrift als Anlage beigelegt.

Landrat Tritthart weist auf die Beratung und Beschlussfassung im Ausschuss für Umweltfragen, Klimaschutz und Abfallwirtschaft am 09.12.2025 hin und teilt mit, dass dieser mit einer Mehrheit von 12:3 Stimmen einen Empfehlungsbeschluss zur Beibehaltung des gelben Sackes beschlossen hat. Bereits im Vorfeld hat sich die Mehrheit der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister bzw. deren Vertreterinnen und Vertreter im Rahmen der Bürgermeisterdienstbesprechung ebenfalls für die Beibehaltung des gelben Sackes ausgesprochen. Aus den Reihen der Bürgermeisterinnen und Bürgermeister wurde dort eine Probeabstimmung vorgeschlagen und durchgeführt, in der 19 von 22 Anwesenden für den gelben Sack gestimmt haben. Dabei wurden die Vor- und Nachteile beider Systeme ausführlich dargestellt und diskutiert. Er führt weiter aus, im Landkreis Erlangen-Höchststadt sind rund 60.000 Haushalte betroffen. Aufgrund der wenigen Rückmeldungen im Bereich der Abfallwirtschaft ist nicht davon auszugehen, dass eine Systemänderung mehrheitlich gewünscht wird. In Mittelfranken gebe es in fünf Landkreisen den gelben Sack, in zwei Landkreisen die gelbe Tonne. Eine größere Variabilität spreche für den gelben Sack.

Im Anschluss spricht sich Kreisrat Manfred Bachmayer ebenfalls für die Beibehaltung des gelben Sackes aus, allerdings mit der Einschränkung, dass grundsätzlich eine

Wertstofftonne die bessere Alternative wäre. Er bittet darum, die Möglichkeiten für die Einführung einer Wertstofftonne im nächsten Ausschuss für Umweltfragen, Klimaschutz und Abfallwirtschaft vorzustellen. Hierzu habe es zwischenzeitlich verschiedene Änderungen gegeben. Der Fraktionsvorsitzende der Freien Wähler, Kreisrat Karsten Fischkal, teilt mit, dass er nach wie vor für eine Systemänderung hin zu einer gelben Tonne plädiert. Er habe bereits im Jahr 2015 eine Umfrage initiiert, damals im Ergebnis mit einer Pattsituation. Trotzdem überwiegen seiner Ansicht nach die Vorteile der gelben Tonne. Unsicherheiten in der Einführungsphase seien bei einer Systemänderung nicht ungewöhnlich, sollten aber hierfür nicht grundsätzlich entscheidend sein. Für die SPD-Kreistagsfraktion teilt Kreisrat Pech mit, diese spreche sich wegen der besseren Variabilität für die Beibehaltung des gelben Sackes aus. Für die AfD-Kreistagsfraktion erläutert der Fraktionsvorsitzende, Kreisrat Beßler, der gelbe Sack habe sich bewährt und sollte deshalb beibehalten werden. Grundsätzlich sollte Plastikmüll vermieden werden, die Tonne sei hierfür psychologisch gesehen, schon wegen der Größe eher kontraproduktiv. Er regt an, die Vermeidung von Plastikmüll zum Thema zu machen. Sowohl Kreisrätin Enz als auch Kreisrat Alexander Schulz sprechen sich in weiteren Wortmeldungen ebenfalls im Ergebnis und nach Abwägung der Vor- und Nachteile für die Beibehaltung des gelben Sackes aus. Nicht gelber Sack oder Tonne seien entscheidend, sondern Müll zu vermeiden, unterstreicht Kreisrat Günter Schulz abschließend. Es gebe immer mehr Plastikmüll, daran müsse etwas geändert werden.

Der Kreistag fasst folgenden Beschluss:

Die Verwaltung wird ermächtigt, mit den Dualen Systemen die im Entwurf beigefügte Systemfestlegung LVP 2027-2029 zu vereinbaren.

Abstimmung: mehrheitlich beschlossen

Ja: 44 Nein: 6 Anwesend: 50

Während der Abstimmung war Kreisrat Schwägerl nicht anwesend.

Vor Eintritt in die Tagesordnung der nichtöffentlichen Sitzung teilt Landrat Tritthart mit, er habe die Vertreter der Deutschen Bahn um Stellungnahme zur Verkehrssituation auf der Gräfenbergbahn gebeten und zur Sitzung des Kreistages eingeladen. Die Antwort der Qualitätsbeauftragten des DB-Konzerns für den Freistaat Bayern, Frau Andra Ortmann, wurde mit der Sitzungseinladung zur Verfügung gestellt. Die Problematik zur Betriebssituation der Gräfenbergbahn habe er zudem im Rahmen der Sitzung des Ministerrates am 18.11.2025 in Ansbach vorgetragen und thematisiert. Da den Vertretern der Deutschen Bahn eine kurzfristige Sitzungsteilnahme nicht möglich war, werde man die Thematik weiterverfolgen und ggf. nochmals zu einer Sitzung einladen. Kreisrätin Marschall spricht sich dafür aus, mit allen Verantwortlichen vor Ort zusammenzukommen.

II. Nichtöffentliche Sitzung:

.....

Erlangen, 15.12.2025

Alexander Tritthart
Landrat

Birgit Stolla
Regierungsrätin

Kreisausschuss

CSU-Fraktion

Mitglied

Fischer, Thomas
Klaußner, Gabriele
Nussel, Walter
Dr. med. Salzner, Ute

1. Stellvertreter

Nagel, Ludwig
Hertlein, Karl-Heinz
Lottes, Helmut
Schulz, Alexander

2. Stellvertreter

Faatz, Klaus
Stumpf, Norbert
Schwab, Bernhard
Pöschl, Uwe

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mitglied

Hirschmann, Wolfgang
Göbel, Lydia

1. Stellvertreter

Dr. Kolbet, Christiane
Marschall, Astrid

2. Stellvertreter

Dr. Bräutigam, Lutz
Dr. Kreitz, Silke

Freie Wähler-Fraktion

Mitglied

Fischkal, Karsten
Schölkopf, Michael

1. Stellvertreter

Rogner, Axel
Häusler, Irene

2. Stellvertreter

Seeberger, Bernhard
Dr. Oberle, Martin

SPD-Fraktion

Mitglied

Dr. Hacker, German

1. Stellvertreter

Pech, Christian

2. Stellvertreter

Stamm-Fibich, Martina

AfD-Fraktion

Mitglied

Beßler, Christian

1. Stellvertreter

Reichelsdorfer, Roland Adam

2. Stellvertreter

Bieger, Beatrice

JU-Fraktion

Mitglied

Kauper, Nico

1. Stellvertreter

Dr. Körner, Konrad

2. Stellvertreter

Engelhardt, Nico

FDP/LÖP

Mitglied

Dassler, Michael

1. Stellvertreter

Dassler, Britta Katharina

2. Stellvertreter

Reinhart, Manfred

Stand: 18.05.2020 19.12.2022 12.12.2025
29.06.2020 31.03.2023
11.09.2020 18.12.2023
12.10.2020 14.02.2025
10.05.2021 23.05.2025
08.10.2021 13.10.2025

Reihenfolge der weiteren Personen zur Vertretung:

CSU-Fraktion

1. Müller, Stefan
2. Dr. Davidson, Anika
3. König, Jan
4. Schwägerl, Michael
5. Rabl, Franz

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Dr. Bachmayer, Darina
2. Bachmayer, Manfred
3. Roll, Karlheinz
4. Halkiás, Georgios
5. Müller-Schimmel, Retta
6. Schmidt, Ursula

Freie Wähler-Fraktion

1. Brehm, Gerald
2. Schulz, Günter
3. Wiehgärtner, Manfred
4. Dr. Welker, Manfred
5. Wahl, Ludwig
6. Dühorn, Matthias

SPD-Fraktion

1. Gubo, Konrad
2. Mück, Annika
3. Hänjes, Andreas
4. Schroff, Renate

Stand: 18.05.2020 30.05.2022 13.10.2025
29.06.2020 19.12.2022 12.12.2025
11.09.2020 31.03.2023
12.10.2020 18.12.2023
10.05.2021 14.02.2025
08.10.2021 23.05.2025

Ausschuss für Krankenhausangelegenheiten und Gesundheitsfürsorge

CSU-Fraktion

Mitglied

Rabl, Franz
Enz, Regina
Louzil, Andrea
Pöschl, Uwe
Dr. med. Salzner, Ute

1. Stellvertreter

Schrepfer, Ruthild
Schwab, Bernhard
Schwägerl, Michael
Nussel, Walter
Dr. Davidson, Anika

2. Stellvertreter

König, Jan
Nagel, Ludwig
Hertlein, Karl-Heinz
Faatz, Klaus
Stumpf, Norbert

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mitglied

Dr. Bachmayer, Darina
Göbel, Lydia
Halkiás, Georgios

1. Stellvertreter

Dr. Kolbet, Christiane
Marschall, Astrid
Müller-Schimmel, Retta

2. Stellvertreter

Hirschmann, Wolfgang
Dr. Kreitz, Silke
Dr. Bräutigam, Lutz

Freie Wähler-Fraktion

Mitglied

Dr. Oberle, Martin
Brehm, Gerald
Häusler, Irene

1. Stellvertreter

Seeberger, Bernhard
Fischkal, Karsten
Wahl, Ludwig

2. Stellvertreter

Dr. Welker, Manfred
Schölkopf, Michael
Rogner, Axel

SPD-Fraktion

Mitglied

Gubo, Konrad
Stamm-Fibich, Martina

1. Stellvertreter

Mück, Annika
Hänjes, Andreas

2. Stellvertreter

Dr. Hacker, German
Pech, Christian

AfD-Fraktion

Mitglied

Beßler, Christian

1. Stellvertreter

Bieger, Beatrice

2. Stellvertreter

Reichelsdorfer, Roland Adam

JU-Fraktion

Mitglied

Kauper, Nico

1. Stellvertreter

Engelhardt, Nico

2. Stellvertreter

Dr. Körner, Konrad

FDP/LÖP

Mitglied

Dassler, Britta Katharina

1. Stellvertreter

Dassler, Michael

2. Stellvertreter

Reinhart, Manfred

Stand: 18.05.2020 30.05.2022 13.10.2025
29.06.2020 19.12.2022 12.12.2025
11.09.2020 31.03.2023
12.10.2020 18.12.2023
10.05.2021 14.02.2025
08.10.2021 23.05.2025

Reihenfolge der weiteren Personen zur Vertretung:

CSU-Fraktion

1. Müller, Stefan
2. Fischer, Thomas
3. Lottes, Helmut
4. Klaußner, Gabriele
5. Schulz, Alexander

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Bachmayer, Manfred
2. Roll, Karlheinz
3. Schmidt, Ursula

Freie Wähler-Fraktion

1. Seeberger, Bernhard
2. Fischkal, Karsten
3. Wahl, Ludwig
4. Dr. Welker, Manfred
5. Schölkopf, Michael
6. Rogner, Axel
7. Schulz, Günter
8. Wiehgärtner, Manfred

SPD-Fraktion

1. Pech, Christian
2. Mück, Annika
3. Dr. Hacker, German
4. Hänjes, Andreas
5. Schroff, Renate

Stand: 18.05.2020 30.05.2022 13.10.2025
29.06.2020 19.12.2022 12.12.2025
11.09.2023 31.03.2023
12.10.2020 18.12.2023
10.05.2021 14.02.2025
08.10.2021 23.05.2025

Ausschuss für soziale Angelegenheiten

CSU-Fraktion

Mitglied

Enz, Regina
König, Jan
Louzil, Andrea
Pöschl, Uwe
Stumpf, Norbert

1. Stellvertreter

Rabl, Franz
Hertlein, Karl-Heinz
Dr. Davidson, Anika
Schulz, Alexander
Fischer, Thomas

2. Stellvertreter

Müller, Stefan
Klaußner, Gabriele
Lottes, Helmut
Dr. med. Salzner, Ute
Faatz, Klaus

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mitglied

Marschall, Astrid
Schmidt, Ursula
Müller-Schimmel, Retta

1. Stellvertreter

Göbel, Lydia
Dr. Bräutigam, Lutz
Roll, Karlheinz

2. Stellvertreter

Hirschmann, Wolfgang
Bachmayer, Manfred
Halkiás, Georgios

Freie Wähler-Fraktion

Mitglied

Wahl, Ludwig
Dr. Welker, Manfred
Schölkopf, Michael

1. Stellvertreter

Seeberger, Bernhard
Fischkal, Karsten
Häusler, Irene

2. Stellvertreter

Dr. Oberle, Martin
Brehm, Gerald
Rogner, Axel

SPD-Fraktion

Mitglied

Mück, Annika
Schroff, Renate

1. Stellvertreter

Gubo, Konrad
Hänjes, Andreas

2. Stellvertreter

Dr. Hacker, German
Pech, Christian

AfD-Fraktion

Mitglied

Bieger, Beatrice

1. Stellvertreter

Reichelsdorfer, Roland Adam

2. Stellvertreter

Beßler, Christian

JU-Fraktion

Mitglied

Engelhardt, Nico

1. Stellvertreter

Kauper, Nico

2. Stellvertreter

Dr. Körner, Konrad

FDP/LÖP

Mitglied

Reinhart, Manfred

1. Stellvertreter

Dassler, Britta Katharina

2. Stellvertreter

Dassler, Michael

Stand:	18.05.2020	30.05.2022	13.10.2025
	29.06.2020	19.12.2022	12.12.2025
	11.09.2023	31.03.2023	
	12.10.2020	18.12.2023	
	10.05.2021	14.02.2025	
	08.10.2021	23.05.2025	

Reihenfolge der weiteren Personen zur Vertretung:

CSU-Fraktion

1. Nussel, Walter
2. Schwägerl, Michael
3. Schwab, Bernhard
4. Schrepfer, Ruthild
5. Nagel, Ludwig

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Dr. Bachmayer, Darina
2. Dr. Kolbet, Christiane
3. Dr. Kreitz, Silke

Freie Wähler-Fraktion

1. Seeberger, Bernhard
2. Fischkal, Karsten
3. Häusler, Irene
4. Dr. Oberle, Martin
5. Brehm, Gerald
6. Rogner, Axel
7. Schulz, Günter
8. Wiehgärtner, Manfred

SPD-Fraktion

1. Gubo, Konrad
2. Hänjes, Andreas
3. Dr. Hacker, German
4. Pech, Christian
5. Stamm-Fibich, Martina

Stand: 18.05.2020 30.05.2022 13.10.2025
29.06.2020 19.12.2022 12.12.2025
11.09.2020 31.03.2023
12.10.2020 18.12.2023
10.05.2021 14.02.2025
08.10.2021 23.05.2025

Ausschuss für Umweltfragen, Klimaschutz und Abfallwirtschaft

CSU-Fraktion

Mitglied

Hertlein, Karl-Heinz
Klaußner, Gabriele
Nagel, Ludwig
Schrepfer, Ruthild
Dr. Davidson, Anika

1. Stellvertreter

Schulz, Alexander
König, Jan
Pöschl, Uwe
Enz, Regina
Nussel, Walter

2. Stellvertreter

Schwägerl, Michael
Louzil, Andrea
Dr. med. Salzner, Ute
Fischer, Thomas
Schwab, Bernhard

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mitglied

Bachmayer, Manfred
Roll, Karlheinz
Dr. Kreitz, Silke

1. Stellvertreter

Göbel, Lydia
Marschall, Astrid
Müller-Schimmel, Retta

2. Stellvertreter

Dr. Bräutigam, Lutz
Schmidt, Ursula
Hirschmann, Wolfgang

Freie Wähler-Fraktion

Mitglied

Seeberger, Bernhard
Dr. Oberle, Martin
Schölkopf, Michael

1. Stellvertreter

Dr. Welker, Manfred
Brehm, Gerald
Rogner, Axel

2. Stellvertreter

Häusler, Irene
Fischkal, Karsten
Wiehgärtner, Manfred

SPD-Fraktion

Mitglied

Gubo, Konrad
Pech, Christian

1. Stellvertreter

Mück, Annika
Hänjes, Andreas

2. Stellvertreter

Dr. Hacker, German
Schroff, Renate

AfD-Fraktion

Mitglied

Reichelsdorfer, Roland Adam

1. Stellvertreter

Beßler, Christian

2. Stellvertreter

Bieger, Beatrice

JU-Fraktion

Mitglied

Dr. Körner, Konrad

1. Stellvertreter

Engelhardt, Nico

2. Stellvertreter

Kauper, Nico

FDP/LÖP

Mitglied

Reinhart, Manfred

1. Stellvertreter

Dassler, Britta Katharina

2. Stellvertreter

Dassler, Michael

Stand: 18.05.2020	30.05.2022	13.10.2025
29.06.2020	19.12.2022	12.12.2025
11.09.2020	31.03.2023	
12.10.2020	18.12.2023	
10.05.2021	14.02.2025	
08.10.2021	23.05.2025	

Reihenfolge der weiteren Personen zur Vertretung:

CSU-Fraktion

1. Faatz, Klaus
2. Stumpf, Norbert
3. Rabl, Franz
4. Müller, Stefan
5. Lottes, Helmut

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Dr. Bachmayer, Darina
2. Halkiás, Georgios
3. Dr. Kolbet, Christiane

Freie Wähler-Fraktion

1. Dr. Welker, Manfred
2. Brehm, Gerald
3. Rogner, Axel
4. Häusler, Irene
5. Fischkal, Karsten
6. Wiehgärtner, Manfred
7. Schulz, Günter
8. Wahl, Ludwig

SPD-Fraktion

1. Mück, Annika
2. Hänjes, Andreas
3. Dr. Hacker, German
4. Schroff, Renate
5. Stamm-Fibich, Martina

Stand: 18.05.2020 30.05.2022 13.10.2025
29.06.2020 19.12.2022 12.12.2025
11.09.2020 31.03.2023
12.10.2020 18.12.2023
10.05.2021 14.02.2025
08.10.2021 23.05.2025

Bauausschuss

CSU-Fraktion

Mitglied

Hertlein, Karl-Heinz
Lottes, Helmut
Schwab, Bernhard
Stumpf, Norbert
Dr. Davidson, Anika

1. Stellvertreter

Nagel, Ludwig
Dr. med. Salzner, Ute
Schrepfer, Ruthild
Fischer, Thomas
König, Jan

2. Stellvertreter

Nussel, Walter
Enz, Regina
Klaußner, Gabriele
Pöschl, Uwe
Faatz, Klaus

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mitglied

Dr. Bräutigam, Lutz
Dr. Kreitz, Silke
Müller-Schimmel, Retta

1. Stellvertreter

Roll, Karlheinz
Göbel, Lydia
Marschall, Astrid

2. Stellvertreter

Hirschmann, Wolfgang
Bachmayer, Manfred
Schmidt, Ursula

Freie Wähler-Fraktion

Mitglied

Schulz, Günter
Seeberger, Bernhard
Rogner, Axel

1. Stellvertreter

Fischkal, Karsten
Dr. Welker, Manfred
Schölkopf, Michael

2. Stellvertreter

Brehm, Gerald
Wahl, Ludwig
Wiehgärtner, Manfred

SPD-Fraktion

Mitglied

Gubo, Konrad
Dr. Hacker, German

1. Stellvertreter

Stamm-Fibich, Martina
Pech, Christian

2. Stellvertreter

Hänjes, Andreas
Schroff, Renate

AfD-Fraktion

Mitglied

Reichelsdorfer, Roland Adam

1. Stellvertreter

Beßler, Christian

2. Stellvertreter

Bieger, Beatrice

JU-Fraktion

Mitglied

Dr. Körner, Konrad

1. Stellvertreter

Kauper, Nico

2. Stellvertreter

Engelhardt, Nico

FDP/LÖP

Mitglied

Dassler, Michael

1. Stellvertreter

Dassler, Britta Katharina

2. Stellvertreter

Reinhart, Manfred

Stand: 18.05.2020 30.05.2022 13.10.2025
29.06.2020 19.12.2022 12.12.2025
11.09.2020 31.03.2023
12.10.2020 18.12.2023
10.05.2021 14.02.2025
08.10.2021 23.05.2025

Reihenfolge der weiteren Personen zur Vertretung:

CSU-Fraktion

1. Schulz, Alexander
2. Louzil, Andrea
3. Rabl, Franz
4. Schwägerl, Michael
5. Müller, Stefan

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Dr. Bachmayer, Darina
2. Halkiás, Georgios
3. Dr. Kolbet, Christiane

Freie Wähler-Fraktion

1. Fischkal, Karsten
2. Dr. Welker, Manfred
3. Schölkopf, Michael
4. Brehm, Gerald
5. Wahl, Ludwig
6. Wiehgärtner, Manfred
7. Dr. Oberle, Martin
8. Häusler, Irene

SPD-Fraktion

1. Pech, Christian
2. Stamm-Fibich, Martina
3. Schroff, Renate
4. Hänjes, Andreas
5. Mück, Annika

Stand: 18.05.2020 30.05.2022 13.10.2025
29.06.2020 19.12.2022 12.12.2025
11.09.2020 31.03.2023
12.10.2020 18.12.2023
10.05.2021 14.02.2025
08.10.2021 23.05.2025

Schulausschuss

CSU-Fraktion

Mitglied

Fischer, Thomas
König, Jan
Schrepfer, Ruthild
Schulz, Alexander
Schwägerl, Michael

1. Stellvertreter

Stumpf, Norbert
Louzil, Andrea
Klaußner, Gabriele
Rabl, Franz
Dr. med. Salzner, Ute

2. Stellvertreter

Faatz, Klaus
Dr. Davidson, Anika
Nagel, Ludwig
Schwab, Bernhard
Enz, Regina

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mitglied

Bachmayer, Manfred
Schmidt, Ursula
Marschall, Astrid

1. Stellvertreter

Müller-Schimmel, Retta
Dr. Kreitz, Silke
Roll, Karlheinz

2. Stellvertreter

Göbel, Lydia
Hirschmann, Wolfgang
Dr. Bachmayer, Darina

Freie Wähler-Fraktion

Mitglied

Brehm, Gerald
Schölkopf, Michael
Dr. Welker, Manfred

1. Stellvertreter

Häusler, Irene
Rogner, Axel
Seeberger, Bernhard

2. Stellvertreter

Fischkal, Karsten
Wiehgärtner, Manfred
Wahl, Ludwig

SPD-Fraktion

Mitglied

Mück, Annika
Schroff, Renate

1. Stellvertreter

Pech, Christian
Dr. Hacker, German

2. Stellvertreter

Stamm-Fibich, Martina
Hänjes, Andreas

AfD-Fraktion

Mitglied

Bieger, Beatrice

1. Stellvertreter

Reichelsdorfer, Roland Adam

2. Stellvertreter

Beßler, Christian

JU-Fraktion

Mitglied

Kauper, Nico

1. Stellvertreter

Dr. Körner, Konrad

2. Stellvertreter

Engelhardt, Nico

FDP/LÖP

Mitglied

Dassler, Michael

1. Stellvertreter

Reinhart, Manfred

2. Stellvertreter

Dassler, Britta Katharina

Stand: 18.05.2020 30.05.2022 13.10.2025
29.06.2020 19.12.2022 12.12.2025
11.09.2020 31.03.2023
12.10.2020 18.12.2023
10.05.2021 14.02.2025
08.10.2021 23.05.2025

Reihenfolge der weiteren Personen zur Vertretung:

CSU-Fraktion

1. Müller, Stefan
2. Nussel, Walter
3. Pöschl, Uwe
4. Hertlein, Karl-Heinz
5. Lottes, Helmut

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Dr. Bräutigam, Lutz
2. Halkiás, Georgios
3. Dr. Kolbet, Christiane

Freie Wähler-Fraktion

1. Häusler, Irene
2. Rogner, Axel
3. Seeberger, Bernhard
4. Fischkal, Karsten
5. Wiehgärtner, Manfred
6. Wahl, Ludwig
7. Schulz, Günter
8. Dr. Oberle, Martin

SPD-Fraktion

1. Pech, Christian
2. Dr. Hacker, German
3. Hänjes, Andreas
4. Stamm-Fibich, Martina
5. Gubo, Konrad

Stand:	18.05.2020	08.10.2021	30.06.2023	13.10.2025
	29.06.2020	11.02.2022	18.12.2023	12.12.2025
	11.09.2020	29.07.2022	11.10.2024	
	18.01.2021	19.12.2022	14.02.2025	
	10.05.2021	31.03.2023	23.05.2025	

Jugendhilfeausschuss

CSU-Fraktion

Mitglied

Schrepfer, Ruthild
Schulz, Alexander

1. Stellvertreter

Dr. med. Salzner, Ute
Schwab, Bernhard

2. Stellvertreter

Rabl, Franz
Hertlein, Karl-Heinz

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mitglied

Müller-Schimmel, Retta
Marschall, Astrid

1. Stellvertreter

Dr. Kreitz, Silke
Schmidt, Ursula

2. Stellvertreter

Göbel, Lydia
Dr. Bräutigam, Lutz

Freie Wähler-Fraktion

Mitglied

Häusler, Irene
Düthorn, Matthias

1. Stellvertreter

Schölkopf, Michael
Seeberger, Bernhard

2. Stellvertreter

Fischkal, Karsten
Schulz, Günter

SPD-Fraktion

Mitglied

Hänjes, Andreas

1. Stellvertreter

Gubo, Konrad

2. Stellvertreter

Mück, Annika

Reihenfolge der weiteren Personen zur Vertretung:

CSU-Fraktion

1. Louzil, Andrea
2. Klaußner, Gabriele
3. König, Jan
4. Müller, Stefan
5. Nussel, Walter
6. Faatz, Klaus
7. Nagel, Ludwig
8. Dr. Davidson, Anika
9. Fischer, Thomas
10. Schwägerl, Michael
11. Stumpf, Norbert
12. Pöschl, Uwe
13. Lottes, Helmut
14. Enz, Regina

Freie Wähler-Fraktion

1. Dr. Oberle, Martin
2. Brehm, Gerald
3. Wiehgärtner, Manfred
4. Dr. Welker, Manfred
5. Wahl, Ludwig
6. Rogner, Axel

SPD-Fraktion

1. Schroff, Renate
2. Dr. Hacker, German
3. Pech, Christian
4. Stamm-Fibich, Martina

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

1. Dr. Bachmayer, Darina
2. Bachmayer, Manfred
3. Roll, Karlheinz
4. Halkiás, Georgios
5. Hirschmann, Wolfgang
6. Dr. Kolbet, Christiane

Stand:	18.05.2020	08.10.2021	30.06.2023	13.10.2025
	29.06.2020	11.02.2022	18.12.2023	12.12.2025
	11.09.2020	29.07.2022	11.10.2024	
	18.01.2021	19.12.2022	14.02.2025	
	10.05.2021	31.03.2023	23.05.2025	

Weitere stimmberechtigte Mitglieder

eine in der Jugendhilfe erfahrene Person

Uhlisch, Kerstin

Vertreter

Thiergärtner, Jörg

Kreisjugendring Erlangen-Höchstadt

Hertel, Dominik

Weiß, Ronja

Jugendverbände

Vogel, Kerstin

Lange, Sebastian

Caritasverband für die Stadt Erlangen und den Landkreis Erlangen-Höchstadt e.V.

Zepter, Verena

Susanne Giering

Diakonisches Werk Erlangen e.V.

Burda, Martin

Debebe, Christian

Der Paritätische Bayern e.V. - Bezirksverband Mittelfranken

Kuhn, Christian

Mack, Peter

Deutscher Kinderschutzbund - Kreisverband Erlangen e.V.

Detzel, Esther

Lechner, Birgitta

Beratende Mitglieder

Leiter/-in des Amtes für Kinder, Jugend und Familie

Krahmer, Heike

Vertreter

Schammann, Otto

Jugend-, Familien- oder Vormundschaftsrichter/-in

Bert, Eva

Hemmelmann, Simona

Schulen oder Schulverwaltung

Zippelius - Wimmer, Martina

Gosoge, Axel

Agentur für Arbeit

Deichsel, Simon

Sillig, Martin

Fachkraft nach § 28 SGB VIII (Erziehungsberatung)

Steiner, Simone

Dettenthaler, Holger

Gleichstellungsbeauftragte

Wolter, Claudia

Leidel, Jutta

Polizei

Völler, Matthias

Götze, Mario

Katholische Kirche

Saffer, Johannes

Keller, Martina

Evangelisch-Lutherische Kirche

Bär, Johannes

N. N.

Stand: 18.05.2020 19.12.2022
29.06.2020 31.03.2023
11.09.2020 18.12.2023
10.05.2021 23.05.2025
08.10.2021 13.10.2025
07.10.2022 12.12.2025

Rechnungsprüfungsausschuss

Vorsitzender: Gubo, Konrad

Stellv. Vorsitzender: Seeberger, Bernhard

CSU-Fraktion

Mitglied

Hertlein, Karl-Heinz
Rabl, Franz

1. Stellvertreter

Schrepfer, Ruthild
Pöschl, Uwe

2. Stellvertreter

Dr. med. Salzner, Ute
Faatz, Klaus

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

Mitglied

Dr. Kolbet, Christiane
Hirschmann, Wolfgang

1. Stellvertreter

Göbel, Lydia
Dr. Bräutigam, Lutz

2. Stellvertreter

Dr. Kreitz, Silke
Müller-Schimmel, Retta

Freie Wähler-Fraktion

Mitglied

Seeberger, Bernhard
Düthorn, Matthias

1. Stellvertreter

Wahl, Ludwig
Fischkal, Karsten

2. Stellvertreter

Rogner, Axel
Schölkopf, Michael

SPD-Fraktion

Mitglied

Gubo, Konrad

1. Stellvertreter

Hänjes, Andreas

2. Stellvertreter

Schroff, Renate

Stand: 18.05.2020 19.12.2022
29.06.2020 31.03.2023
11.09.2020 18.12.2023
10.05.2021 23.05.2025
08.10.2021 13.10.2025
07.10.2022 12.12.2025

Reihenfolge der weiteren Personen zur Vertretung:

CSU-Fraktion

1. Schwägerl, Michael
2. Louzil, Andrea
3. Müller, Stefan
4. Nussel, Walter
5. Nagel, Ludwig
6. Klaußner, Gabriele
7. Schulz, Alexander
8. **Dr. Davidson, Anika**
9. Schwab, Bernhard
10. König, Jan
11. Fischer, Thomas
12. Stumpf, Norbert
13. Lottes, Helmut
14. Enz, Regina

Bündnis 90/Die Grünen

1. Dr. Bachmayer, Darina
2. Roll, Karlheinz
3. Halkiás, Georgios
4. Marschall, Astrid
5. Schmidt, Ursula

Freie Wähler-Fraktion

1. Schulz, Günter
2. Dr. Oberle, Martin
3. Häusler, Irene
4. Brehm, Gerald
5. Wiehgärtner, Manfred
6. Dr. Welker, Manfred

SPD-Fraktion

6. Dr. Hacker, German
7. Pech, Christian
8. Mück, Annika
9. Stamm-Fibich, Martina



Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: SG24/043/2025

Sachgebiet:	SG 24 - Öffentlicher Personennahverkehr	Datum:	26.11.2025
Bearbeitung:	Sigrid Kaiser	AZ:	24

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Kreisausschuss	08.12.2025	öffentliche Sitzung
Kreistag	12.12.2025	öffentliche Sitzung

ÖPNV; Überplanung des Linienbündels 7 "Forchheim-Zeckern" (VGN-Linien 206, 216) durch den Landkreis Forchheim und Antrag von Bündnis 90/Die Grünen auf Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zw. Forchheim und Höchststadt/Aisch

Anlagen:

1 Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen vom 23.09.2025; Beantragung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Forchheim und Höchststadt/Aisch und ggfs. weiter nach Neustadt/Aisch

1 Entwurf StMB Landesbedeutsame Buslinien; Qualitätsvorgaben und Fördereckpunkte

1 Fahrtenpaare Richtung Forchheim und Richtung Adelsdorf bzw. weiter nach Höchststadt

1 Kostenabschätzung Verlängerung Linie 206 nach Adelsdorf bzw. Höchststadt

I. Sachverhalt:

Die Linienkonzession des Linienbündels 7 „Forchheim – Zeckern“ des Landkreises Forchheim endet zum 12.12.2026. Konzessionsinhaber ist das Verkehrsunternehmen Omnibus Kraus GmbH & Co.KG.

Zum Linienbündel 7 gehören folgende Linien (Verkehrsleistung ca. 443.000 Fahrplankilometer/Jahr), die zur Neuausschreibung anstehen:

- Linie 206 Forchheim – Hausen – Heroldsbach – Poppendorf – Zeckern
Forchheim – Hausen – Heroldsbach – Thurn
- Linie 216 Forchheim – Kersbach (S-Bahn) – Hausen – Heroldsbach –
Wimmelbach – Oesdorf
- Linie 206S Schulverkehr Hausen / Heroldsbach

Die Linie 206 verläuft in geringem Umfang auch auf dem Gebiet des Landkreises Erlangen-Höchstadt auf dem Gemeindegebiet Hemhofen. Der Landkreis Forchheim hat 2017 die europaweite Ausschreibung durchgeführt. Der Landkreis Erlangen-Höchstadt hat die Aufgabe der Sicherstellung der ausreichenden Bedienung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs für sein Gebiet mittels Zweckvereinbarung auf den Landkreis Forchheim übertragen. Eine finanzielle Beteiligung des Landkreises Erlangen-Höchstadt an diesem Linienbündel erfolgt bisher jedoch nicht.

Die erneute Ausschreibung des Linienbündels für Verkehre ab dem 13.12.2026 obliegt wiederum dem Landkreis Forchheim als Aufgabenträger für sein Kreisgebiet. Soweit das Gebiet des Landkreises Erlangen-Höchstadt hiervon mitbetroffen ist, soll eine neue Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Forchheim abgeschlossen werden. Die Zweckvereinbarung soll neben der Aufgabenübertragung, Zuständigkeiten und Finanzierung des Linienbündels auch Regelungen zur möglichen Zu- und Abbestellung von Verkehrsleistungen nach erfolgter Ausschreibung enthalten. Die Zweckvereinbarung befindet sich noch in der Abstimmung und kann daher noch nicht vorgelegt werden.

Die Vergabebekanntmachung soll im Januar 2026 erfolgen. Eine Vergabe ist für 8 Jahre vorgesehen.

Schon seit vielen Jahren wird im Landkreis Erlangen-Höchstadt über den Wunsch der Verlängerung der Linie 206 bzw. 216 Richtung Höchstadt bzw. über die Neuschaffung einer Expressbusverbindung zwischen Höchstadt und Forchheim diskutiert. Insbesondere die Anbindung des Siemens-Standortes Forchheim steht im Fokus dieser Diskussionen. Bereits 2018 wurde eine Potenzialanalyse durchgeführt, welche allerdings nur ein geringes Fahrgastpotenzial aufzeigte. Durch eine Aktualisierung anhand der Pendlerdaten 2023 wurde lediglich ein Potenzial von 133 Fahrgästen pro Tag ermittelt.

Im Rahmen der vor kurzem abgeschlossenen Ausschreibung des Linienbündels 6 (Erlangen-Höchstadt) wurde vom Planungsbüro plan:mobil auch ein Fahrplan für eine Expressbusverbindung Forchheim – Höchstadt erarbeitet und diskutiert. Vorgesehen waren von Montag bis Freitag jeweils 8 Fahrtenpaare.

Der Landkreis Forchheim hat zu diesen Planungen des Landkreises Erlangen-Höchstadt am 09.10.2023 mitgeteilt, dass er eine Beteiligung an den Kosten ablehnt, da er von dieser Linie keinerlei Nutzen hätte, sondern ggf. nur Fahrgäste von der Linie 206 verlieren würde. Der Arbeitskreis Nahverkehr hat sich am 17.01.2024 aufgrund der hohen Kosten, des eher geringen Fahrgastpotenzials und der mangelnden Beteiligung des Landkreises Forchheim gegen eine Errichtung der Expressbusverbindung ausgesprochen. Aufgrund des Antrags der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 12.02.2024 auf Einrichtung einer Expressbusverbindung haben sich der Kreisausschuss und der Kreistag im April 2024 wiederum mit diesem Thema befasst. Der Kreisausschuss hat dem Kreistag folgenden Beschluss empfohlen:

„Die Einrichtung einer Expressbusverbindung entlang der B 470 von Höchstadt a.d. Aisch, Schwedenschanze, nach Forchheim, Bahnhof, wird derzeit nicht weiterverfolgt, solange der Landkreis Forchheim keine positiven Rückmeldungen sendet. Dies gilt auch für eine mögliche Überarbeitung der Linie 206.“

Nachdem der Mobilitätsausschuss des Landkreises Forchheim die Expressbusverbindung bis zur Sitzung des Kreistages am 26.04.2024 bereits abgelehnt hatte und das weitere Vorgehen im Kreisausschuss bereits beschlossen wurde, nahm Kreisrätin Lydia Göbel für die Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen den Antrag vom 12.02.2024 zurück.

Mit einem gemeinsamen Antrag der Kreistagsfraktionen JU und CSU am 29.01.2025 sollte der Kreistag die Verwaltung beauftragen, beim Landkreis Forchheim für die kommende Ausschreibung der Buslinie 206 im Jahr 2026 zu beantragen, den Endpunkt der Linie 206 (zumindest in den Stoßzeiten morgens, mittags und abends) von Zeckern nach Adelsdorf zu verlagern. Zudem sollte eine Verlängerung nach Höchstadt einbezogen werden.

Der Landkreis Forchheim teilte mit, dass unabhängig vom Antrag der Kreistagsfraktionen JU und CSU die Verlängerung der Linie 206 ohnehin geprüft wird.

Mit Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.09.2025 an den Kreistag

sollen die Verwaltungen der Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim nunmehr gebeten werden, ein gemeinsames Konzept für eine Buslinie von Forchheim über Adelsdorf nach Höchstadt/Aisch und ggf. in Abstimmung mit dem Landkreis Neustadt/Aisch weiter über Uehlfeld nach Neustadt/Aisch als landesbedeutsame Buslinie zu entwickeln sowie einen entsprechenden Förderantrag zu stellen.

Der Landkreis Forchheim hat inzwischen seine Überarbeitungen für eine Neuausschreibung seines Linienbündels 7 vorgelegt. Den Mitgliedern des Arbeitskreises Nahverkehr wurde von Herrn Blome vom Planungsbüro Nahverkehrsberatung Südwest (nbsw) das Linienbündelkonzept am 29.10.2025 vorgestellt. Dabei wurden verschiedene Varianten einer möglichen Verlängerung der Linie 206 nach Adelsdorf bzw. Höchstadt diskutiert und auch der Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.09.2025 besprochen. In der vorliegenden Form wäre eine Verlängerung der Linie 206 auf das Kreisgebiet Erlangen-Höchstadt nun auch für den Landkreis Forchheim zustimmungsfähig.

Herr Blome erläuterte zunächst die Prämissen, unter denen die Überplanung erfolgt ist. So wird künftig die Linienführung nicht mehr über Burk, sondern auf direkterem Weg über Forchheim Süd erfolgen. Burk wird künftig vom Stadtverkehr angebunden. Außerdem wurde der Wunsch aus dem Landkreis Forchheim, dort wo es von der Zugverbindung her sinnvoll ist, den Bahnhof Kersbach anzufahren, berücksichtigt. Notwendig ist auch die Entschärfung von Fahrzeitproblemen und die Berücksichtigung größerer Verschiebungen durch neue Bahnfahrpläne ab Dezember 2025. Weiterhin wurde eine mögliche Verlängerung der Linie 206 über Zeckern hinaus bis Adelsdorf bzw. Höchstadt geprüft.

Vom Planungsbüro nbsw wurden vier Varianten für eine Verlängerung der Linie 206 erarbeitet und hierfür die Kosten abgeschätzt. Dabei wurden die Vorgaben aus dem Landkreis Forchheim berücksichtigt. Das Planungsbüro hat den Auftrag das Linienbündel 7 mit der Anbindung der verschiedenen Orte, wie z.B. Heroldsbach und Hausen zu überplanen. Eine Verlängerung Richtung Adelsdorf oder weiter nach Höchstadt sollte geprüft werden, diese darf aber nicht zu Mehrkosten im Landkreis Forchheim führen. Das Planungsbüro hat bisher keinen Auftrag eine landesbedeutsame Linie zwischen Forchheim und Höchstadt und ggf. bis Neustadt/Aisch zu planen. Dies wäre laut Herrn Blome mit dem Planungsauftrag auch nicht abbildbar und müsste außerhalb dieser Überplanung stattfinden.

Bei einer Verlängerung der Linie 206 müsste der Landkreis Erlangen-Höchstadt die Mehrkosten tragen, die dadurch entstehen und würde im Gegenzug die Mehreinnahmen für diese Wegstrecke erhalten. Diese Berechnung ist allerdings sehr aufwendig und erst nach einer VGN-Zählung möglich und würde unter Umständen bis zu 7 Jahre dauern. Der Landkreis Erlangen-Höchstadt müsste sich bei dieser Vorgehensweise nicht an den Anschaffungskosten für die Fahrzeuge beteiligen, die für das LB 7 auch ohne Verlängerung nötig sind, würde aber auch nicht an den Gesamteinnahmen des Linienbündels entsprechend der Kilometeranteile partizipieren, sondern nur an den Einnahmen auf der verlängerten Strecke. Der größere Anteil der Einnahmen wird auf der Bestandsstrecke erwartet.

Das Planungsbüro hat sowohl für die Verlängerung bis Adelsdorf als auch bis Höchstadt jeweils eine kleine und eine große Lösung erarbeitet (s. Anlage). Eine Verlängerung über Adelsdorf hinaus bis Höchstadt ist umlaufbedingt leider nur über Aisch – Medbach – Aischpark-Center – St.-Georg-Str. – Schwedenschanze (Route der Linie 205 über Aisch) möglich. Die Fahrten würden Montag bis Freitag angeboten, an Samstagen und Sonn- und Feiertagen ist kein Angebot geplant. Bei der kleinen Lösung kann die Verlängerung ohne zusätzliche Fahrzeuge erfolgen, bei der großen Lösung können zwar die Taktlücken geschlossen werden, allerdings wird ein zusätzliches Fahrzeug und entsprechendes Fahrpersonal benötigt, da die Fahrzeuge insbesondere in Schülerzeitlage alle schon verplant sind. Die geschätzten Kosten sind in der Anlage aufgeführt. Es ist darauf hinzuweisen, dass die tatsächlichen Kosten erst durch die Angebote in der Ausschreibung feststehen.

Der Arbeitskreis Nahverkehr hat sich mehrheitlich für die kleine Lösung bis Höchststadt zu geschätzten Jahreskosten von 174.639 Euro ausgesprochen, wenngleich auch durchaus kritisch diskutiert wurde, ob angesichts der Haushaltslage überhaupt eine Verlängerung der Linie 206 beauftragt werden sollte.

Weiterhin bestand im Arbeitskreis Nahverkehr der Wunsch darzustellen, wie der Fahrplan geändert werden müsste, damit für die Linie 206 in der überplanten Form ein aussichtsreicher Förderantrag für eine landesbedeutsame Linie gestellt werden könnte.

Die Förderkriterien liegen bisher nur in der Entwurfsfassung vor (s. Anlage). Das Ministerium legt Wert auf schnelle Verbindungen und kurzen Reisezeiten. Die Feinerschließung soll ergänzend durch den allgemeinen ÖPNV erfolgen. Da es aber keine definierte Anzahl an möglichen Haltestellen in den Fördervorgaben gibt, kann nicht abschließend beurteilt werden, ob die Linie 206 nach den Vorstellungen des Ministeriums zu viele Haltestellen hat, dies steht aber zu befürchten. Weiterhin müsste an Samstagen ein Stundentakt und an Sonntagen ein 2-Stunden Takt angeboten werden, was zu weiteren Mehrkosten führen würde. Da nach der Beschlusslage des Landkreises Forchheim keine Mehrkosten für den Landkreis Forchheim entstehen dürfen, müsste der Landkreis Erlangen-Höchststadt diese Kosten alleine tragen. Die Verwaltung geht davon aus, dass die momentanen Planungen einer Verlängerung der Linie 206 auf das Kreisgebiet den Vorgaben einer landesbedeutsamen Linie nicht entsprechen würden. Die Einrichtung einer landesbedeutsamen Linie in der im Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen geforderten Form würde ein zusätzliches Angebot darstellen, welches nicht mehr in den Planungen des Linienbündels 7 enthalten sein würde und voraussichtlich nicht durch den Landkreis Forchheim mitgetragen würde. Die Verwaltung empfiehlt daher, von solchen Planungen im Augenblick Abstand zu nehmen und stattdessen mit einer Variante in der vom Landkreis Forchheim vorgeschlagenen Form zu beginnen.

Ein Vertreter des Planungsbüros nbsw wird die Planungsvarianten in der Sitzung vorstellen.

II. Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag, folgenden Beschluss zu fassen:

1. Der Antrag der Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen vom 23.09.2025 wird abgelehnt. Die Erarbeitung eines Konzeptes für die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie von Forchheim über Adelsdorf nach Höchststadt/Aisch und ggf. weiter nach Neustadt/Aisch, das den im Entwurf vorliegenden Qualitäts- und Fördervorgaben im Freistaat Bayern entspricht, wird derzeit nicht weiterverfolgt.
2. Der Landkreis Forchheim wird gebeten, die Linie 206 entsprechend der in der Vorlage dargestellten Planung („kleine Lösung“) künftig bis Höchststadt a. d. Aisch zu führen. Dabei werden Montag bis Freitag 11 Fahrten Richtung Forchheim und 10 Fahrten Richtung Höchststadt angeboten.

Der Landrat wird ermächtigt, eine Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Forchheim über die Übertragung der Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs bezüglich der auf dem Gebiet der Landkreises Erlangen-Höchststadt verlaufenden Linien bzw. Abschnitte für die VGN Linien im Linienbündel 7 (VGN Linien 206, 206S, 216) nach Maßgabe der in der Vorlage genannten Parameter abzuschließen, soweit für diese Linien jeweils eine Zuständigkeit des Landkreises Erlangen-Höchststadt besteht. Die Zweckvereinbarung ist dem Kreisausschuss und dem Kreistag nach Abschluss vorzulegen.

Bündnis 90/Die Grünen
Kreistagsfraktion Erlangen-Höchstadt



Herrn Landrat
Alexander Tritthart
Nägelsbachstr. 1
91052 Erlangen



Lydia Göbel
Höchstadter Str. 22
91315 Zentbechhofen
09502/7642

l.goebel-@t-online.de

23.09.2025

Antrag an den Kreistag
Beantragung einer landesbedeutsamen Buslinie zwischen Forchheim und
Höchstadt/Aisch und ggf. weiter nach Neustadt/Aisch

Sehr geehrter Herr Landrat Tritthart,
sehr geehrte Kreistagskolleginnen und Kreistagskollegen,

wir die Fraktion Bündnis90/Die Grünen stellen folgenden Antrag:

Die Verwaltungen der Landkreise Erlangen-Höchstadt und Forchheim werden gebeten, ein gemeinsames Konzept für eine Buslinie von Forchheim über Adelsdorf nach Höchstadt/Aisch und ggf. in Abstimmung mit dem Landkreis Neustadt/Aisch weiter über Uehlfeld nach Neustadt/Aisch als landesbedeutsame Buslinie zu entwickeln sowie einen entsprechenden Förderantrag zu stellen. Eine landkreisübergreifende Arbeit ist dabei jeweils erforderlich.

Die Buslinie soll die Kriterien für landesbedeutsame Buslinien erfüllen, also insbesondere im Stundentakt verkehren, sowie in das jeweilige ÖPNV-Angebot der Landkreise (zum Beispiel in den Integrierten Taktfahrplan) integriert und mit diesem abgestimmt werden. Eine möglichst straffe Linienführung sowie eine Integration bestehender Angebote, zum Beispiel der Linie 127 von Neustadt/Aisch nach Höchstadt/Aisch, ist anzustreben.

Eine Abstimmung mit den Bahn- und Busfahrplänen in den Knoten sollte dabei Grundlage der Planung sein.

Begründung:

Die Buslinie Neustadt/Aisch - Höchstadt/Aisch - Forchheim ist in dem Konzept der Bayerischen Staatsregierung zu landesbedeutsamen Buslinien enthalten (siehe Anlage). Es ist im Interesse der Staatsregierung, dass diese Buslinien eingerichtet werden, und es werden attraktive Förderbedingungen dafür in Aussicht gestellt.

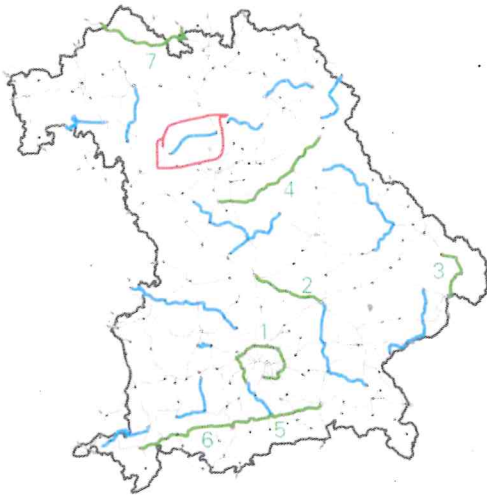
Eine Verknüpfung der Bahnhöfe in Neustadt/Aisch und Forchheim (Regionalexpress-Halte) mit den Orten entlang der Strecke stellt eine deutliche Verbesserung des ÖPNV-Angebots in der Region dar.

Eine Abstimmung und Integration mit dem übrigen ÖPNV-Angebot, insbesondere in den Knoten ist notwendig und stellt eine Aufwertung des Gesamtangebots dar. Ein gemeinsames Konzept der beteiligten Landkreise führt zu einem attraktiven Angebot über die Landkreisgrenzen hinweg und erhöht die Chancen, für dieses Projekt eine Förderung aus der Förderkulisse für landesbedeutsame Buslinien zu erhalten.

Des Weiteren ist die Buslinie für den beruflichen Schülerverkehr wichtig. Beispiele: Fachakademie für Sozialpädagogik in Höchststadt/Aisch, Fachschule für Heilerziehungspflege in Gremsdorf, Fachoberschule in Forchheim. Außerdem ist diese Buslinie für den grundlegenden Schülerverkehr von Höchststadt/Aisch und Adelsdorf sowie auch für Forchheim (Realschule und Gymnasien) eine Alternative.

Textauszug aus „Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern“ Seite 7

„Wir werden überregional wichtige Buslinien fördern, die attraktive Querverbindungen in den verschiedenen Teilen Bayerns abdecken.....“



Die Verbindung zwischen Neustadt/Aisch und Forchheim ist rot umrandet.

Textauszug aus „Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern“ ,April 2019

Seite 10

„5. Landesbedeutsame Buslinien“ „... Der Freistaat wird die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Finanzierung der Betriebskostendefizite dauerhaft unterstützen..“

Wir können durch diese Buslinie, dazu beitragen, dass das Verkehrskonzept der Staatsregierung verwirklicht wird und wir dadurch kostengünstig unser ÖPNV-Angebot erweitern können.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Co-Fraktionssprecherin Lydia Göbel; gez. Fraktionssprecher Wolfgang Hirschmann

2 Anlagen



<https://www.verkehr4x0.de/wp-content/uploads/2020/01/Zukunft-des-%C3%96PNV-in-Bayern.pdf>

Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern

Karte Buslinien S. 11

Information zur Umsetzung



Gemeinsame Erklärung..... 4

Spitzengespräch zur Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern
am 29. April 2019

Umsetzung..... 7

- 1. Förderung nachhaltiger Angebote im ÖPNV 7
- 2. Förderung bedarfsorientierter Bedienformen
im ländlichen Raum 7
- 3. Digitalisierung von Information und Vertrieb 8
- 4. Ausbau des SPNV 10
- 5. Landesbedeutsame Buslinien 10
- 6. ÖPNV-Strategie 2030 für Bayern 12
- 7. Landesrechtliche Neuregelung des
Ausgleichsanspruchs im Ausbildungsverkehr 12
- 8. Umsetzung der Förderungen der Staatsregierung 12
- 9. Jugendticket Bayern 13
- 10. Zukunftsrat ÖPNV 14



Egal ob alt oder jung, Stadt oder Land, egal ob man schon lange in Bayern lebt oder neu zugezogen ist: ÖPNV geht alle an. Wir wollen hier als Staatsregierung die Weichen klar auf Zukunft stellen!

Unser Ziel sind starke und leistungsfähige Systeme im ganzen Freistaat. Wir wollen, dass jedes Dorf, jeder Weiler eine gute Anbindung bekommt. Wir wollen, dass die Menschen gut zur Arbeit, gut in die Schule und gut wieder nach Hause kommen.

Wir sind dabei in allen Regionen aktiv – auf dem Land genauso wie in den Kleinstädten und den Ballungsräumen. Wir haben die ÖPNV-Zuweisungen deutlich erhöht, um die Landkreise und kreisfreien Städte als kommunale Aufgabenträger besser zu unterstützen. Unser Ziel muss es sein, landesweit die Sicherheit und Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs zu gewährleisten und Hürden beim Tarif abzubauen. Der Ruf-Bus oder der Flexibus sind vielerorts Realität. Diese Angebote unterstützt der Freistaat verstärkt.

Mit dem ÖPNV-Gipfel am 29. April 2019 haben wir gemeinsam mit dem Bayerischen Landkreistag, dem Bayerischen Städtetag und dem Bayerischen Gemeindetag einen bedeutsamen Meilenstein für einen starken und zukunftsfähigen ÖPNV in Bayern gesetzt. Als Ergebnis aus diesem Spitzentreffen wollen wir die Verkehrsverbünde in München, Nürnberg/Fürth/Erlangen, Augsburg, Regensburg, Ingolstadt und Würzburg bei der Einführung eines 365-Euro-Jahrestickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler unterstützen (Jugendticket). 890.000 Jugendliche in Bayern werden von diesem Angebot künftig profitieren.

Sie sehen: Mir und der gesamten Staatsregierung geht es darum, eine ÖPNV-Strategie für das nächste Jahrzehnt aufzubauen. Diese soll verschiedene Bausteine zur Verbesserung der Mobilität erhalten. Mit dieser Broschüre möchten wir Ihnen zeigen, wie wir diese enorme Herausforderung angehen!

Ihr

Dr. Hans Reichhart
Bayerischer Staatsminister für
Wohnen, Bau und Verkehr

Gemeinsame Erklärung

Spitzengespräch zur Zukunft des öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern am 29. April 2019 unter Leitung des Herrn Ministerpräsidenten Dr. Markus Söder

Der öffentliche Personennahverkehr in Bayern steht vor großen Herausforderungen und neuen Chancen. Diese betreffen die Organisation, die Finanzierung, den Ausbau der Infrastruktur, Fragen der Digitalisierung sowie der Angebots- und Tarifgestaltung. Gemeinsam möchten Freistaat, Landkreise, Städte und Gemeinden im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit die Mobilität der Zukunft aktiv gestalten. Hierzu stärken wir den gesamten öffentlichen Personennahverkehr (Schienenpersonennahverkehr, U-Bahn, Bus und Tram) in allen Landesteilen. Ein besonderer Fokus liegt auf der Förderung des ländlichen Raums und der Räume mit besonderem Handlungsbedarf, um gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Freistaat dauerhaft zu sichern und den ländlichen Raum als Wirtschaftsstandort zu stärken. Ein attraktiver, leistungsfähiger und emissionsarmer öffentlicher Personennahverkehr ist ein wesentlicher Baustein auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität.

1. Wir wollen den öffentlichen Personennahverkehr stärken und bestehende Zugangshemmnisse für die Fahrgäste abbauen. Wir wollen die Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs in allen Landesteilen steigern. Dabei wird der Freistaat auf eine ausgewogene Finanzierung des gesamten ÖPNV in den Ballungsräumen und in den ländlichen Räumen achten. Eine Abstimmung der Verkehrsträger im gesamten ÖPNV ist angezeigt. Die Angebote der einzelnen Verkehrsträger sollen verkehrlich und tariflich besser vernetzt werden.
2. Die Bayerische Staatsregierung und die kommunalen Spitzenverbände Bayerns setzen auf eine ÖPNV-Politik, die zielgerichtet und ausgewogen die Ballungsräume und die ländlichen Räume unterstützt. Durch ein attraktives Mobilitätsangebot wollen wir den ÖPNV zu einer bedarfsgerechten Alternative zur Nutzung des eigenen PKWs auch in der Fläche entwickeln. Wir setzen hier insbesondere auf bedarfsorientierte Bedienformen. Die Bayerische Staatsregierung wird deshalb im Umfang der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel dauerhaft bedarfsorientierte Bedienformen (Anrufsammeltaxis, Bürgerbusse u.a.) fördern, die durch ihren flexiblen Einsatz eine wirtschaftliche, bedarfsgerechte und umweltfreundliche Verdichtung des linienbezogenen ÖPNV darstellen.
3. Im gesamten Freistaat wollen wir den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) stärken. Wir wollen den Menschen durchgängige Mobilitäts- und Reiseketten mit verschiedenen Verkehrsträgern anbieten. Wir fördern Intermodalität und Multimodalität, um die individuellen Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen. Wir nutzen die digitalen Möglichkeiten insbesondere in den Bereichen Information und Vertrieb und binden auch neue Mobilitätsangebote (On-Demand-Verkehre, Car-Sharing, Bike-Sharing) ein, wo sie den ÖPNV sinnvoll ergänzen. Wir begleiten die Entwicklung und Erprobung neuer Verkehrssysteme wie Seilbahnen, Magnetschwebebahnen und autonomer Busse.
4. Um eine bedarfsgerechte Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs zu ermöglichen, setzt sich die Bayerische Staatsregierung für einen nachhaltigen Ausbau der Infrastruktur beim Bund ein bzw. fördert im Rahmen der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel durch den Bayerischen Landtag diesen Infrastrukturausbau einschließlich der Herstellung der Barrierefreiheit der Haltepunkte im Schienenpersonennahverkehr. Die Bayerische Staatsregierung strebt im Laufe des Jahres 2019 eine Lösung der Bahnsteighöhenproblematik mit dem Bund an. Das Schienenwegenetz soll als Rückgrat des ÖPNV erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden. Die Reaktivierung von Strecken ist, soweit verkehrlich angezeigt, zu prüfen.
5. Die Bayerische Staatsregierung will den Bayern-Takt auf der Schiene durch neue Taktverkehre auf der Straße ergänzen. Hierzu beabsichtigt die Staatsregierung gemeinsam mit interessierten Landkreisen und kreisfreien Städten ein Netz von landesbedeutsamen Expressbusverbindungen aufzubauen, das vorhandene räumliche Lücken im Netz des Schienenpersonennahverkehrs schließt.
6. Gemeinsam mit den Kommunen wird die Bayerische Staatsregierung einen 10-Jahres-Plan ausarbeiten, in welchem sie die Strategie für die Verbesserung des Angebots, die Vernetzung der Verkehrsträger und die Weiterentwicklung der Infrastruktur festlegen wird. Hierzu bedarf es eines erheblich verstärkten finanziellen Engagements der öffentlichen Hand. Die Erhöhung der ÖPNV-Zuweisungen für die Aufgabenträger des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs auf jährlich 94,3 Millionen Euro 2019 ist ein erster Schritt. Aus Sicht der Kommunen ist eine verlässliche mittelfristige Finanzausstattung des ÖPNV durch den Freistaat für Perioden von jeweils drei bis fünf Jahren notwendig. Die Verteilung und Entwicklung der ÖPNV-Zuweisungen soll die Entwicklung der Aufwendungen bei den Aufgabenträgern berücksichtigen.

7. Die Bayerische Staatsregierung wird unter Einbeziehung der kommunalen Spitzenverbände die Ausgleichsleistungen für Rabattierungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a Personenbeförderungsgesetz) landesgesetzlich neu regeln, um eine ausgewogene, rechtssichere und verlässliche Finanzierung des ÖPNV zu ermöglichen.
8. Die Bayerische Staatsregierung unterstützt die kommunalen Aufgabenträger mit gezielten Förderprogrammen beim notwendigen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr fördert im Rahmen der vom Bayerischen Landtag zur Verfügung gestellten Haushaltsmittel
- die Einrichtung von landesbedeutsamen Buslinien in allen Landesteilen,
 - schwerpunktmäßig im ländlichen Raum den dauerhaften Betrieb von flexiblen Bedienformen für ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot für alle Bürgerinnen und Bürger im Freistaat,
 - ehrenamtliche Bürgerbusprojekte, die den ÖPNV vor Ort unterstützen,
 - die Erweiterung bzw. Neugründung von Verkehrs- und Tarifverbänden in den regionalen Verkehrsräumen,
 - Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur und die Fahrzeuge nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, unter anderem den barrierefreien Ausbau von Haltestellen im allgemeinen ÖPNV,
 - die Errichtung von Park- und Ride- sowie Bike-und-Ride-Anlagen für die Vernetzung mit dem ÖPNV.
9. Wir bereiten den Weg für attraktive ÖPNV-Jahrestickets für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler. Wir wollen ein 365-Euro-Jugendticket zunächst in einem Verkehrsverbund (Pilotregion Jugendticket) erproben. Die mit der Einführung zusammenhängenden Fragen werden wir gemeinsam angehen und einer Lösung zuführen. Dabei werden auch die Perspektiven für die Einführung weiterer attraktiver Jahresticketangebote im ÖPNV geprüft. Die Bayerische Staatsregierung wird sich, vorbehaltlich der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel durch den Bayerischen Landtag, maßgeblich an dem Ausgleich der Mindereinnahmen infolge der Tarifreduktion beteiligen.
10. Das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr richtet einen Zukunftsrat ÖPNV ein, der das Staatsministerium bei der Entwicklung eines zukunftsgerichteten öffentlichen Personennahverkehrs in Bayern berät und begleitet. Die kommunalen Spitzenverbände werden die Interessen ihrer Mitglieder konstruktiv einbringen und dieses Gremium aktiv begleiten und unterstützen.

Dr. Hans Reichhart
Staatsminister für
Wohnen, Bau und Verkehr

Dr. Ulrich Maly
Mitglied des Vorstands des
Bayerischen Städtetags

Christian Bernreiter
Präsident des
Bayerischen Landkreistags

Josef Steigenberger
Mitglied des Präsidiums des
Bayerischen Gemeindetags

Umsetzung

Die auf dem ÖPNV-Gipfel am 29. April 2019 in der „Gemeinsamen Erklärung der Staatsregierung und der kommunalen Spitzenverbände“ festgelegten Punkte befinden sich in weiten Teilen in der Umsetzung oder wurden bereits umgesetzt.

1. Förderung nachhaltiger Angebote im ÖPNV

Die Staatsregierung setzt sich für eine ausgewogene ÖPNV-Finanzierung in allen Landesteilen ein. Für die Tarifstrukturreform der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund GmbH sind für fünf Jahre bis zu 35 Millionen Euro pro Jahr vorgesehen. Die anderen Verkehrsräume sollen mit weiteren 30 Millionen Euro pro Jahr für fünf Jahre bei innovativen Konzepten und nachhaltigen Angeboten im ÖPNV unterstützt werden.

2. Förderung bedarfsorientierter Bedienformen im ländlichen Raum

Um zeitnah eine attraktive und dauerhafte Förderung der bedarfsorientierten Bedienformen zu ermöglichen, wird die „Richtlinie zur Verbesserung der Mobilität im ländlichen Raum“ in Abstimmung mit den kommunalen und unternehmerischen Spitzenverbänden fortgeschrieben. Ziel ist mittelfristig die vollständige Erschließung aller Einwohner im ländlichen Raum mit einer stündlichen Fahrtmöglichkeit von morgens bis abends im ÖPNV.

Aktuell wird eine fünfjährige Förderung mit einer degressiven Förderquote in Höhe von 65% (erstes Jahr) bis 35% (fünftes Jahr) der entstehenden Ausgaben der ÖPNV-Aufgabenträger, zuzüglich 5% Zuschlag für Räume mit besonderem Handlungsbedarf, gewährt. Mit der neuen Richtlinie soll auch eine Dauerförderung ermöglicht werden.



Stadtbus Kolbermoor
© Foto: Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

3. Digitalisierung von Information und Vertrieb

Im Bereich der Digitalisierung von Information und Vertrieb setzt die Staatsregierung eine Vielzahl von Maßnahmen um. Dazu einige Beispiele:

Aktuelle und hochwertige Fahrgastinformationen

Für den Ausbau sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) betreibt im Auftrag des Freistaats das „Durchgängige Elektronische Fahrgastinformations- und Anschlussicherungssystem Bayern“ – DEFAS Bayern; hier werden alle Daten und Informationen zum öffentlichen Personenverkehr in Bayern und darüber hinaus (als Sollfahrplan für ganz Deutschland und Österreich) zusammengeführt.
- DEFAS Bayern stellt Daten und Informationen für die Fahrgastinformation bzw. für die Anschlussicherung zur Verfügung, versorgt Auskunftsportale des Freistaats (Bayern-Fahrplan, Bayerninfo) und Dritter (z.B. MVV, VGN, RVV) sowie Anzeiger in Fahrzeugen sowie an Haltestellen und ermöglicht, dass die Anschlüsse unternehmensübergreifend erreicht werden können.
- Eine Weiterentwicklung von DEFAS Bayern ist in Arbeit: So sollen u. a. Auskünfte über barrierefreie Reiseketten und über Fahrpreise möglich sein.
- Der Freistaat fördert dynamische Fahrgastinformationen, rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme, Studien und innovative Projekte im Bereich der Digitalisierung und Vernetzung.



Auskunftportal Bayern Fahrplan des Freistaats
Hier gibt's die App: <https://www.bayern-fahrplan.de/de/apps-mehr>
© Grafik: Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH

Durchgängiges elektronisches Ticket (E-Ticketing)

Im Rahmen der E-Ticketing-Studie wurden Vorzugsszenarien für eine bayernweite Perspektive für den durchgängigen elektronischen Vertrieb und zum Tarif entwickelt, die nun konkretisiert werden und die Entscheidungsgrundlage für die Auswahl der endgültigen Strategie darstellen.

Ein Förderprogramm zum E-Ticketing soll u.a. zur Standardisierung der Tarifdaten und zur Vernetzung der Vertriebshintergrundsysteme der Verkehrsunternehmen und -verbände aufgebaut werden.

Machbarkeitsstudien/Pilotprojekte zum E-Tarif mit Förderung durch den Freistaat betreffen die Verbände VGN (Verkehrsverbund Großraum Nürnberg) und den MVV (Münchner Verkehrs- und Tarifverbund).

Der Freistaat strebt eine Unterstützung der Kontrollarchitektur für ein E-Ticketing-System im Rahmen einer Pilotstudie vom Schwabenbund an, deren Erkenntnisse in Ergänzung der E-Ticketing-Studie in das bayernweite Konzept einfließen sollen.



Marketingskizze für ein durchgängiges elektronisches Ticket (E-Ticketing)
© Grafik: Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Multimodalität

Die Vorbereitungen für die Integration ergänzender Mobilitätsangebote in DEFAS Bayern, z.B. Sharing-Angebote, P+R-Auslastung, laufen.

Die bereits miteinander vernetzten staatlichen Plattformen DEFAS Bayern und Verkehrsinformationszentrum Bayern (VIZ BY) bilden gemeinsam eine neutrale Mobilitätsdatenplattform des Freistaats. Sie werden weiterentwickelt und erweitert.

4. Ausbau des SPNV

Der Ausbau der Infrastruktur für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist eine Daueraufgabe und wird stetig vorangetrieben. Seit dem ÖPNV-Gipfel am 29. April 2019 sind beispielsweise im Stationsnetz die neuen Haltepunkte Feldolling und Rosenheim Aicherpark an der Mangfalltalbahn in Betrieb genommen worden. Ein weiteres Beispiel ist der Beginn der Planungen zur Elektrifizierung der drei Äste des Oberlandnetzes.

Die Prüfung, welche Strecken für den regelmäßigen Schienenpersonennahverkehr reaktiviert werden, soweit dies verkehrlich angezeigt ist, ist ein kontinuierlicher Prozess. Er wird von der jeweils interessierten Region angestoßen und anhand der für Streckenreaktivierungen geltenden Kriterien auf seine Realisierbarkeit hin untersucht.



Barrierefreier Haltepunkt Feldolling
© Foto: Meridian, Dietmar Denger

5. Landesbedeutsame Buslinien

Um ein regionales Bus-Liniennetz zu realisieren, erstellt der Freistaat in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des allgemeinen ÖPNV (Landkreise; kreisfreie Städte) eine Förderrichtlinie als Planungsgrundlage. Die Linien werden mit dem SPNV-Angebot abgestimmt. Die Bestellung der Linien selbst wird durch die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den ÖPNV erfolgen.

Der Freistaat wird die Landkreise und kreisfreien Städte bei der Finanzierung der Betriebskostendefizite dauerhaft unterstützen. Am weitesten fortgeschritten sind die Planungen zu einer MVV-Ringbuslinie. Für die Realisierung des „Alpenbus“ (Rosenheim – Murnau) ist die Erstellung eines Feinkonzepts beauftragt.



Bahn-Bus-System-Bayern

- Eisenbahnnetz in Betrieb
- Bahn-Bus-Strecke Phase 1
- Bahn-Bus-Strecke Phase 2

- 1 Ringlinie München
- 2 Ingolstadt - Landshut
- 3 Grafenau - Passau
- 4 Mittelfranken - Oberpfalz
- 5 Alpenbuslinie
- 6 Allgäubuslinie
- 7 Nordfranken

6. ÖPNV-Strategie 2030 für Bayern

Um den Nutzungsformen und Ansprüchen einer modernen und mobilen Gesellschaft gerecht zu werden, muss der ÖPNV über alle Aufgabenträger hinweg weiterentwickelt und intelligent mit anderen Verkehrsträgern verknüpft werden.

Zu diesem Zweck erstellt das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr eine umfassende Strategie für den gesamten ÖPNV im Freistaat mit Perspektive bis zum Jahr 2030. Mit kurz-, mittel- und langfristigen Verbesserungen in den Bereichen Infrastruktur, Angebot, Tarif, Digitalisierung und Vernetzung sowie Organisationsstrukturen, Finanzierung und Kommunikation werden damit Wege aufgezeigt, wie der ÖPNV noch nutzerfreundlicher gestaltet werden kann.

7. Landesrechtliche Neuregelung des Ausgleichsanspruchs im Ausbildungsverkehr

Die Staatsregierung erarbeitet Eckpunkte für eine landesrechtliche Neuregelung des Ausgleichsanspruchs für die Rabattierung der Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes. Ziel ist eine verlässliche und europarechtskonforme Finanzierungsgrundlage des gesamten ÖPNV, die den Landkreisen und kreisfreien Städten die Gestaltung des ÖPNV entsprechend der verkehrlichen Anforderungen vor Ort ermöglicht, den ländlichen Raum besser unterstützt sowie den Schutz der eigenwirtschaftlichen, unternehmerischen Verkehre wahrt.

8. Umsetzung der Förderungen der Staatsregierung

Ergänzend zu den landesbedeutsamen Buslinien, der Vernetzung von P&R-Anlagen und der bedarfsorientierten Bedienformen fördert die Staatsregierung den ÖPNV in folgenden Bereichen:

- Ehrenamtliche Bürgerbusprojekte werden nach der „Richtlinie zum Förderprogramm von Bürgerbusprojekten“ vom 8. Mai 2019 gefördert.
- Die Staatsregierung unterstützt die Gründung und Erweiterung von verkehrlich sinnvollen Verkehrsverbänden (förderfähig werden insbesondere vorbereitende Grundlagenstudien, Einmalkosten und SPNV-Dauerkosten). Hierzu finden in allen Regionen Bayerns zahlreiche Gespräche mit interessierten Kommunen statt. Das diesbezügliche Förderkonzept ist nach Abstimmung mit Kommunen und Verbänden im November 2019 eingeführt worden; erste Zuwendungen für Grundlagenstudien (Fördersatz 85 % und mehr) sind bereits bewilligt.
- Die Infrastrukturförderung, Busförderung sowie Unterstützung von Park & Ride und Vernetzung erfolgt nach dem Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz. Die Fortführung der Förderung nach Auslaufen der Entflechtungsmittel des Bundes Ende 2019 ist sichergestellt.

- Der Freistaat stellt im Jahr 2019 zur Förderung von modernen, emissionsarmen und barrierefreien Linienbussen im ÖPNV Mittel in Höhe von 68 Millionen Euro (im Vergleich zum Jahr 2018: 56 Millionen Euro) für die bayerischen Verkehrsunternehmen zur Verfügung. Er leistet damit einen wesentlichen Beitrag für einen barrierefreien ÖPNV. Damit kann der Kauf von rund 900 Linienbussen unterstützt werden.
- Zusätzlich werden 2019 die antriebsbedingten Mehrkosten von Elektrobussen gefördert, soweit diese nicht bereits vom Bund bezuschusst werden. Bayern unterstützt so insbesondere mittelständische Verkehrsunternehmen, um künftig die europarechtlichen Vorgaben bei der Beschaffung von lokal emissionsfreien Fahrzeugen im Rahmen der „Clean Vehicles Directive“ erfüllen zu können.



Förderung von modernen, emissionsarmen und barrierefreien Linienbussen
© Foto: Busbetrieb Ettenhuber

9. Jugendticket Bayern

In den Verkehrsverbänden soll ein Jahresticket für Auszubildende, Schülerinnen und Schüler zum Preis von 365 Euro angeboten werden, das eine Fahrtberechtigung für den Schienenpersonennahverkehr sowie für U-Bahn, Bus und Tram im gesamten jeweiligen Verbundgebiet vorsieht. Verkehrliche Zielsetzung des Jugendtickets ist eine frühzeitige Bindung der Jugendlichen an den ÖPNV, um nachhaltige Impulse für das zukünftige Mobilitätsverhalten zu erzielen. Das Jugendticket trägt damit zur Verkehrswende bei. Es stärkt den umweltfreundlichen ÖPNV und bewirkt einen spürbaren Impuls für den Umwelt- und Klimaschutz. Die Umsetzung wird von einer interministeriellen Arbeitsgruppe unterstützt. Beabsichtigt ist, das Jugendticket zum Schuljahresbeginn 2020/2021 einzuführen, sofern die jeweiligen Verbände vor Ort hierzu bereit sind.

10. Zukunftsrat ÖPNV

Als Begleitgremium zur Entwicklung der ÖPNV-Strategie wurde mit der konstituierenden Sitzung am 22. Mai 2019 der Zukunftsrat Öffentlicher Personennahverkehr (kurz: Zukunftsrat ÖPNV) eingesetzt. Der Zukunftsrat ÖPNV fungiert als fachkundiges Expertengremium, das den Prozess zur Erstellung der ÖPNV-Strategie kontinuierlich begleitet.



Ministerialdirektor Helmut Schütz, StMB

Andreas Mäder, Geschäftsführer VGN

Thomas Prechtl, Geschäftsführer BEG

Franz Löffler, Landrat des Landkreises Cham

Klaus-Dieter Josel, Konzernbevollmächtigter der
DB AG für den Freistaat Bayer

Ulrike Scharf, MdL

Staatsminister Dr. Hans Reichhart

Dr. Bernd Rosenbusch, Geschäftsführer MVV

Hubert Fischer, 1. Bürgermeister Krumbach

Ingo Wortmann, Geschäftsführer MVG

Bernd Buckenhofer, geschäftsführendes
Vorstandsmitglied des Bayerischen Städtetags

Josef Brandner, Geschäftsführer BBS Brandner
Bus Schwaben Verkehrs GmbH

Impressum

Herausgeber:
Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4, 80539 München

www.stmb.bayern.de
www.facebook.com/bauministerium/
www.twitter.com/StMB_Bayern
www.instagram.com/lebenbauenbewegen

Redaktion und Gestaltung:
Referat Öffentlichkeitsarbeit

Titelseite: Johanneskirchen, Luftbild Klaus Leidorf

Klimaneutraler Druck:
Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

Januar 2020

Hinweis:

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.

Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren?
BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung.

Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.





www.verkehr.bayern.de



[https://www.bestellen.bayern.de/application/pictureSrv?ACTIONxSESSxSHOWPIC\(BILDxKEY:%2703500241%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27\)=Z](https://www.bestellen.bayern.de/application/pictureSrv?ACTIONxSESSxSHOWPIC(BILDxKEY:%2703500241%27,BILDxCLASS:%27Artikel%27,BILDxTYPE:%27PDF%27)=Z)

Fahrplan

für mehr Mobilität in Bayern





Zunehmenden Verkehr erfolgreich bewältigen – dafür schafft die Bayerische Staatsregierung die Voraussetzungen. Weil fließender Verkehr der Lebensquell einer boomenden Volkswirtschaft und zudem Garant für Lebensqualität ist, haben wir einen ambitionierten Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern aufgelegt.

So gehen wir die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs ganz gezielt an. Wir arbeiten für ein flächendeckendes Angebot mit abgestimmten Tarifen und modernen, emissionsarmen Fahrzeugen. Wir weiten Bewährtes aus, wie den einstündigen Bayern-Takt auf der Schiene, und unterstützen ergänzende Angebote auf der Straße in Form von überregional wichtigen Buslinien. Weitere Taktverdichtungen stehen an. Die Förderung von modernen Bussen, U-Bahnen und Straßenbahnen wird ausgeweitet. Wir beschreiten aber auch neue Wege: Wir setzen finanzielle Anreize für den Umstieg auf den ÖPNV. Das bayernweite E-Ticket zur Nutzung aller Verkehrsmittel im ÖPNV geht in Vorbereitung.

Zugleich bekennen wir uns zur Straße als Verkehrsträger Nummer eins auch in absehbarer Zukunft. Das heißt: Schneller planen und bauen als andere bei den Bundesfernstraßen und selbst Investitionen bei den Staatsstraßen in Rekordhöhe anschieben.

Angesichts der Wachstumsprognosen im Güterverkehr brauchen wir innovative Konzepte für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Deshalb werden wir die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs deutlich steigern. Wir haben eine gute Infrastruktur, wir machen sie noch besser. Erfolgreiche Förderprojekte weisen uns den Weg.

Bayern soll zudem als Radland lückenlos erreichbar sein. Wir planen ein „Radverkehrsnetz Bayern“, das alltagstauglich ist. Dazu kommen zukunftsweisende Lösungen wie Radschnellwege und vollautomatische Fahrradparkhäuser. Im Rennen um den besten Wert in der Luftreinhaltung ist das Fahrrad nicht zu überholen!

In Zukunft wird die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel immer wichtiger werden. Intelligente Verkehrspolitik heißt auch intelligente Verkehrssteuerung: Wir wollen alles zusammendenken und für Bewegung sorgen: in ganz Bayern!

Ilse Aigner, MdL
Bayerische Staatsministerin für
Wohnen, Bau und Verkehr,
Stellvertretende Ministerpräsidentin

Josef Zellmeier, MdL
Staatssekretär im
Bayerischen Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr

1.	Verkehrsoffensive im öffentlichen Verkehr	6
1.1	Wir lösen den Investitionsstau in der ÖPNV-Fahrzeugförderung auf	6
1.2	Wir bauen überregional wichtige Buslinien auf	7
1.3	Wir realisieren flächendeckende Verkehrsverbünde	7
1.4	Wir führen ein bayernweites elektronisches Ticketsystem ein	8
1.5	Wir weiten den einstündigen Bayerntakt im Schienenverkehr aus	8
1.6	Wir unterstützen innovative Ideen im öffentlichen Verkehr	8
2.	Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene	10
2.1	Wir stärken unser landesweites Netz an Güterverkehrszentren	10
2.2	Wir bieten eine Informationsplattform für Unternehmen	11
2.3	Wir unterstützen innovative Logistiksysteme	11
3.	Straße bleibt Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur	12
3.1	Wir erhalten unsere Straßen und bauen neue	12
3.2	Wir bauen unsere Straßen schnell, zuverlässig und sicher	13
3.3	Wir unterstützen innovative Ideen im Straßenverkehr	14
4.	Bayern wird Radland	16
4.1	Wir planen ein bayernweites Radverkehrsnetz	16
4.2	Wir setzen auf Radschnellwege	16
4.3	Wir unterstützen innovative Ideen rund ums Fahrrad	17
5.	Unser Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern im Überblick	18

1. Verkehrsoffensive im öffentlichen Verkehr

Mit dem Zweiten Nachtragshaushalt wollen wir 100 Millionen Euro zusätzlich für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen. Das gibt uns die Möglichkeit zu einer echten Verkehrsoffensive:

- für ein besseres flächendeckendes Angebot
- mit abgestimmten Tarifen
- mit modernen und emissionsarmen Fahrzeugen

Dafür haben wir ein Maßnahmenpaket mit folgenden fünf Schlüsselprojekten geschnürt:

1.1 Wir lösen den Investitionsstau in der ÖPNV-Fahrzeugförderung auf

Modern, emissionsarm und barrierefrei müssen die Fahrzeuge heute sein.

Für das Jahr 2018 wurden Förderanträge für rund 1.000 Linienbusse gestellt – das ist jeder achte Bus in Bayern. Wir nutzen die regulären Mittel, die Sondermittel für die Luftreinhaltung und Mittel aus dem 100 Millionen Euro-Programm, um die Verkehrsunternehmen bei diesen Zukunftsinvestitionen zu unterstützen. Damit können wir heuer alle von den Unternehmen angeschafften Busse fördern. Bis 2020 planen wir die Förderung von insgesamt 2.000 Bussen.



Vom Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr geförderte Busse.

© Archiv STB

Auch bei U-Bahnen und Straßenbahnen wollen wir stärker in die Förderung einsteigen. Den Umstieg auf den ÖPNV haben wir in München, gemeinsam mit der Landeshauptstadt, überaus erfolgreich mit einem Gratismonat für neue Abokunden beworben. Andere Städte werden folgen.

1.2 Wir bauen überregional wichtige Buslinien auf

Wir werden überregional wichtige Buslinien fördern, die attraktive Querverbindungen in den verschiedenen Teilen Bayerns abdecken. Ein erster Entwurf für die Planung der Linien wird noch im Juli vorliegen. Fest steht: Wir werden den Aufgabenträgern dabei finanziell zur Seite stehen.

Wir denken z. B. an eine Alpenbuslinie zwischen Murnau und Rosenheim, die Mehrwert bringt im Voralpenraum und nicht nur dem touristischen, sondern vor allem auch dem täglichen Bedarf dient. Eine solche verkehrliche Vernetzung von Landkreisen planen wir in allen Teilen des Freistaats: z. B. von Roth über Allersberg, Neumarkt und Amberg bis nach Weiden oder von Gersfeld (Hessen) über Bad Neustadt und Bad Rodach nach Hildburghausen (Thüringen).



1.3 Wir realisieren flächendeckende Verkehrsverbünde

Verkehrsverbünde sind Voraussetzung für ein abgestimmtes und durchgängiges Angebot in ganz Bayern.

Wir unterstützen den ÖPNV jedes Jahr mit rund 200 Millionen Euro. Die Landkreise und kreisfreien Gemeinden innerhalb der acht großen und leistungsfähigen Verkehrsverbünde bekommen schon in diesem Jahr als erste Maßnahme einen Euro pro Einwohner zusätzlich für verbundbedingte Aufwendungen (7,7 Millionen Euro). Und wir legen ein neues Förderprogramm zur Gründung von Verbänden auf.

1.4 Wir führen ein bayernweites elektronisches Ticketsystem ein

Der elektronische Vertrieb eines bayernweiten E-Tickets ist das Herzstück unserer Bemühungen um eine bessere Vernetzung. Künftig soll man bayernweit mit einem Ticket verschiedene Verkehrsmittel nutzen können. Die Machbarkeitsstudie haben wir ausgeschrieben, noch im Sommer wollen wir alle Beteiligten an einen Tisch holen. Denn ohne eine Beteiligung der Verkehrsunternehmen, Verkehrsverbünde und Aufgabenträger wird es nicht gehen. Wir erwarten einen mehrjährigen Prozess und einen erheblichen Mittelbedarf für die Vernetzung bestehender und die Schaffung neuer E-Ticketing-Systeme. Aber für einen modernen, digitalen ÖPNV ist das unverzichtbar.

1.5 Wir weiten den einstündigen Bayerntakt im Schienenverkehr aus

Seit die Länder 1996 die Verantwortung übernommen haben, haben wir die jährlichen Zugkilometer von 86 Millionen auf 125 Millionen in Bayern gesteigert. Deutlich über 1.000 Bahnhöfe und Haltepunkte bilden ein starkes Netz. Mit zusätzlichen Haushaltsmitteln werden wir Schritt für Schritt bestehende Taktlücken schließen und das Angebot verbessern: Wir werden den einstündigen Bayerntakt noch weiter in die Fläche tragen.

1.6 Wir unterstützen innovative Ideen im öffentlichen Verkehr

Neben den fünf Schlüsselprojekten setzen wir auch auf moderne, flexible Angebote: Insbesondere für den ländlichen Raum sind Rufbusse oder Anrufsammeltaxis interessant. Diese Idee fördern wir bereits seit 2012. Nun werden wir hier ein neues Kapitel aufschlagen. Wir werden ein bayernweites Mobilitätsangebot unter der Marke **SmartBus** einführen: für alle, von morgens bis abends. Den dauerhaften Betrieb von flexiblen Bedienformen im gesamten Freistaat fördern wir damit noch intensiver und bringen Angebot und Nachfrage besser zusammen.

Wir werden **Bürgerbusse** stärker fördern, die aus dem Ehrenamt heraus betrieben werden. Sie verdichten und ergänzen insbesondere im ländlichen Raum den herkömmlichen ÖPNV.



RufBus Berchtesgaden

© Gemeinde
Bischofswiesen

Und wir werden **automatisierte Busse** in den Verkehr bringen. In Bad Birnbach fahren sie bereits in einem Pilotprojekt. Die Kombination aus Elektromobilität und autonomem Fahren im ÖPNV wird ein Ansatz für die Lösung innerörtlicher Verkehrsprobleme sein.



Seit Oktober 2017 verkehrt der bundesweit erste autonome Bus im niederbayerischen Bad Birnbach und befördert dort im täglichen Einsatz Fahrgäste.

© Archiv STB

Dass die **WLAN-Ausstattung** forciert werden muss, ist klar: Denn dann bringt der Umstieg vom Auto für Pendler weitere Vorteile. Mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) lösen wir in den kommenden Monaten technische Fragen. Mit dem Bund klären wir Fragen der Finanzierung.

Die Zunahme an Verkehr belastet unsere bestehende Infrastruktur besonders in den großen Städten, auch der Ausbau des ÖPNV stößt mangels Flächen an Grenzen. Deshalb möchten wir den Mobilitätsmix erweitern: Wir prüfen, den Luftraum zu nutzen und **Seilbahnen** zum Einsatz zu bringen. Wir sehen das als Option für die großen Städte – und München könnte den Anfang machen.

Es gibt Beispiele, die als Vorbilder dienen: Koblenz etwa. Dort wurde 2010 zur Bundesgartenschau eine Seilbahn in Betrieb genommen. Sie verbindet heute ein Neuentwicklungsgebiet mit der Innenstadt. Die Seilbahn kann 3.800 Menschen pro Stunde und Richtung transportieren – die weltweit höchste Förderleistung. Eine Buslinie, die im 5-Minuten-Takt fährt, kann pro Stunde 720 Personen befördern, wenn es der Verkehr zulässt. Es ist technisch und rechtlich in Bayern machbar. Wir brauchen das Interesse einer Stadt, das Interesse des Aufgabenträgers und die Akzeptanz der Bevölkerung. Bayern ist das Seilbahnland in Deutschland. Es lohnt sich, die Möglichkeiten auszuloten.



Während der Bundesgartenschau 2005 gab es bereits eine Seilbahn in München.

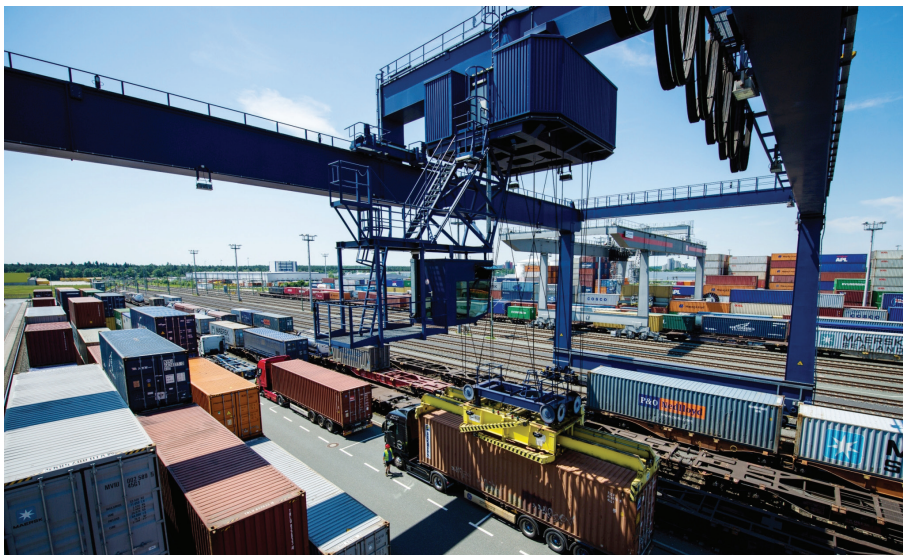
© Archiv STB

2. Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Der Güterverkehr in Bayern wird weiter kräftig wachsen. Damit gerät der Verkehrsträger Straße an seine Leistungs- und Kapazitätsgrenzen. Wir müssen also den Güterverkehr stärker von der Straße auf die Schiene verlagern. Mit unseren Maßnahmen schließen wir die Glieder in der Transportkette.

2.1 Wir stärken unser landesweites Netz an Güterverkehrszentren

Bayern verfügt im deutschlandweiten Vergleich über eines der leistungsfähigsten Netze im Bereich der Umschlagbahnhöfe und Güterverkehrszentren. In den nächsten Jahren erweitern wir die Kapazitäten in Augsburg, Hof, Burghausen, Wiesau, Weiherhammer und Regensburg. Wir erhöhen nicht nur die Zahl der Umschlagterminals in Bayern. Wir fördern auch die Entwicklung von Stapelsystemen für die Sattelaufleger in den Terminals, da die bestehenden Terminals oft voll sind.



Trimodales Terminal
Bayernhafen Nürnberg

© David Ebener

2.2 Wir bieten eine Informationsplattform für Unternehmen

Wir werden über die bereits bestehenden Möglichkeiten vernetzter Mobilität breit informieren: Für Spediteure und Verlager richten wir deshalb eine neue Informationsplattform ein. Sie wird von der Logistikinitiative Bayern betreut. Um die Nutzung von Angeboten des Kombinierten Verkehrs zu steigern, ist es notwendig, die Einstiegsbarrieren für Akteure möglichst niedrig zu halten. Unverzichtbar ist eine rasche und kostenlose Verfügbarkeit von Informationen über die Angebote. Die Online-Karte zu den Umschlagterminals und Güterverkehrszentren bietet deshalb umfassende Informationen zu den Ansprechpartnern, dem erforderlichen Equipment und den angebotenen Dienstleistungen. Diese Plattform wird die Nutzung des Kombinierten Verkehrs wesentlich erleichtern.

Die Internetplattform wird im Sommer an den Start gehen.

2.3 Wir unterstützen innovative Logistiksysteme

Der Brenner-Gipfel hat gezeigt: Tirol zieht jetzt schon mit der Blockabfertigung auf der Inntal-Autobahn die Notbremse – mit für Bayern fatalen Folgen. Wir werden hier dagegenhalten, werden aber zugleich die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienengüterverkehrs deutlich steigern. Dafür brauchen wir innovative Konzepte und eine geeignete Infrastruktur.

Unser Förderprojekt **NiKRASA** sticht heraus. NiKRASA heißt die Umschlagplatte, die einen einfachen und kostengünstigen Wechsel auf die Schiene ermöglicht. Ohne den Fahrer, ohne die Zugmaschine – nur mit Containern und Sattelauflegern auf den Zug. Keine Spezialwaggons, kostengünstig, in jedem Terminal umschlagbar. Zurzeit sind 95 Prozent der Sattelaufleger nicht kranbar. Künftig könnten es alle sein.



Förderprojekt
NiKRASA-System 2.0
© TX Logistik AG

Wir fördern außerdem Projekte wie den **Future Trailer**, um technische Standards bei den Sattelauflegern zu optimieren. Ebenso das Projekt **Future Terminal**, bei dem wir mit der Fraunhofer Gesellschaft untersuchen, wie die Effektivität eines Terminals gesteigert werden kann.

Wir wollen auch die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle für kleine und mittlere Speditionen und Transportunternehmen fördern. Sie verfügen zumeist nicht über die Ressourcen, neben dem Vorlauf zum Bahntransport zugleich den Nachlauf am Zielort des Bahntransports durchzuführen bzw. zu organisieren. Es besteht großes Potenzial darin, den Kombinierten Verkehr zu stärken. Ca. 80 Prozent aller Transportunternehmen haben einen Fuhrpark von zehn oder weniger Lkw. Sie sind bisher nicht bzw. nur zu einem sehr geringen Teil im Kombinierten Verkehr tätig.

3. Straße bleibt Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur

Die Straße ist und bleibt Verkehrsträger Nummer eins in Bayern. Deswegen investieren wir massiv in den Straßenbau: bei den Bundesfernstraßen, bei den Staatsstraßen sowie auf kommunaler Ebene. Dringend notwendig ist deshalb auch mehr Personal: Wir werden in deutlich mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investieren.

Der Verkehr auf Bayerns Straßen soll effizient und sicher fließen – das sehen wir neben dem Ausbau der Infrastruktur als unsere zentrale Aufgabe an.

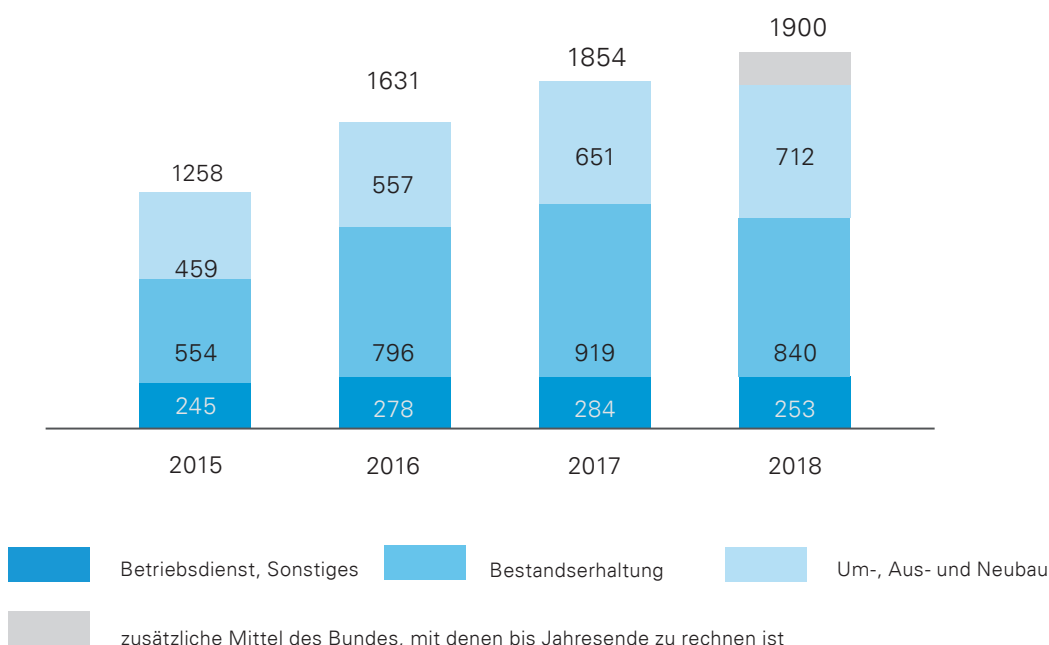
3.1 Wir erhalten unsere Straßen und bauen neue

Bundesfernstraßen

Bei den Bundesfernstraßen erwarten wir für Bayern weiter steigende Bundesmittel. Rund 1,8 Milliarden Euro stehen hier für 2018 zur Verfügung. Wir rechnen mit zusätzlichen Mitteln des Bundes, sodass wir bis zum Jahresende 1,9 Milliarden Euro überschreiten werden. Wir nutzen den Investitionshochlauf des Bundes.

Was uns besonders freut: Dort, wo Baurecht vorliegt, erhalten wir zügig die Baufreigabe durch den Bund. Wir werden die Planungen der Bedarfsplanmaßnahmen vorantreiben.

Grafik: Haushalt für die Bundesfernstraßen in Bayern
(in Millionen Euro) Ist-Ausgaben 2015-2017, Soll 2018

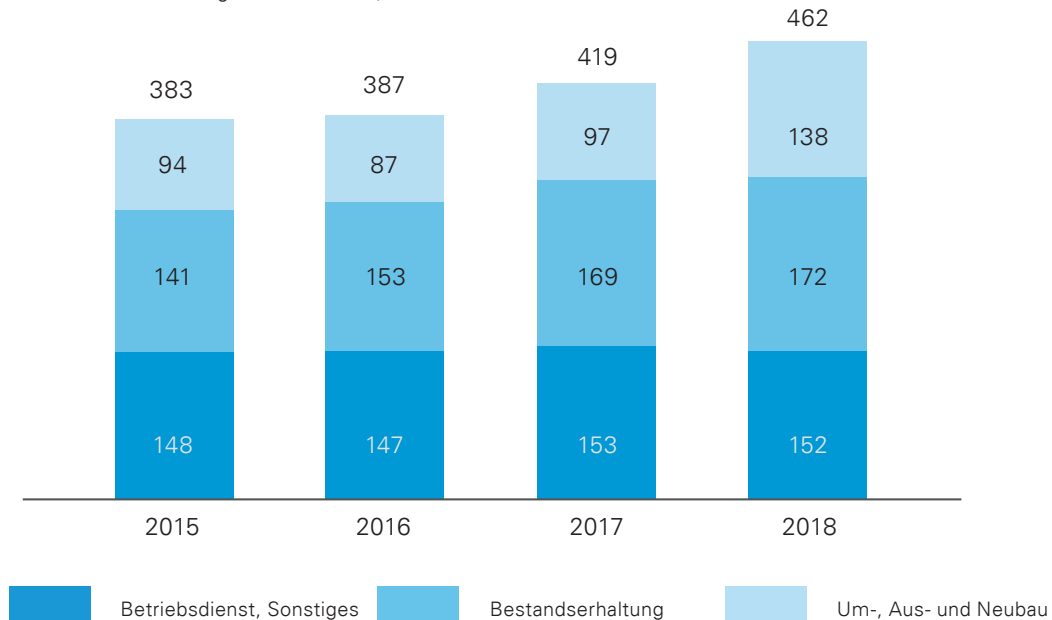


Staatsstraßen

Die Mittel für die Staatsstraßen steigen seit Jahren. 2018 stehen 462 Millionen Euro zur Verfügung, davon 310 Millionen Euro für bauliche Investitionen: Jeder investierte Euro dient dem Erhalt sowie der bedarfsgerechten Entwicklung eines sicheren und leistungsfähigen Straßennetzes. Das ist bestens angelegtes Geld. Wir setzen 80 Prozent dieser Mittel für Straßen im ländlichen Raum ein. So tragen wir zu gleichwertigen Lebensverhältnissen überall im Land bei.

Im Sonderbaulastprogramm Staatsstraßen übersteigt die Nachfrage nach Fördermitteln trotz unserer Aufstockung um 6 Millionen Euro auf nun 36 Millionen Euro das Angebot. Wir wollen hier in den kommenden Jahren nachsteuern.

Grafik: Haushalt für die Staatsstraßen in Bayern
(in Millionen Euro) Ist-Ausgaben 2015-2017, Soll 2018



Kommunalstraßen

Der Bedarf an Förderung unserer Kommunalstraßen ist hoch. Wir beobachten seit einiger Zeit, dass die Fördernachfrage steigt, und sie wird noch weiter zunehmen. Wir wollen auch hier in den kommenden Jahren die Förderung erhöhen.

Generell steht bei der Förderung des kommunalen Straßenbaus ein Umbau von Bundes- auf Landesfinanzierung an. Auch hierfür müssen wir im Haushalt 2019/20 gut vorsorgen und Planungssicherheit für die Kommunen schaffen.

Personalausstattung

Unsere finanziellen Anstrengungen erfordern auch mehr Personal bei der Staatsbauverwaltung. Bereits im Haushalt 2017/18 haben wir im Straßenbau 106 neue Stellen geschaffen. Im Zweiten Nachtragshaushalt sind zusätzlich 281 neue Stellen für die Staatsbauverwaltung vorgesehen. Wir schaffen damit die Trendwende!

3.2 Wir bauen unsere Straßen schnell, zuverlässig und sicher

Bei Baustellen auf hochbelasteten Autobahnen und Bundesstraßen ist uns der Verkehrsfluss besonders wichtig. Um ihn möglichst wenig einzuschränken, wird bei uns in Bayern bei Bauarbeiten grundsätzlich die Anzahl der Fahrstreifen beibehalten. Um die Baustellendauer zu minimieren, werden die Mindestbauzeiten sorgfältig ermittelt und den Firmen bindend vorgegeben. Zudem wird im Regelfall die vollständige Ausnutzung des Tageslichts verlangt. Bei uns wird zunehmend auch nachts gearbeitet, um Bauarbeiten rascher abschließen und außerhalb der stauanfälligen Tageszeiten durchführen zu können.

Für die gebaute Verkehrssicherheit werden wir weiterhin im Rahmen des Verkehrssicherheitsprogramms „Bayern mobil - sicher ans Ziel“ jährlich 20 Millionen Euro auf den Bundes- und Staatsstraßen investieren. Nach dem Auslaufen des Programms wird ein Anschlussprogramm aufgelegt.



Nachtbaustelle
© ms-fotografie

3.3 Wir unterstützen innovative Ideen im Straßenverkehr

Viele Möglichkeiten gibt es bei der intelligenten Verkehrssteuerung. Egal, ob durch verbesserte Verkehrsinformation, Car2X-Kommunikation oder Baustellenmanagement: Verkehrsbeeinträchtigungen und Staus müssen konsequent vermieden werden.

Intelligente Verkehrssteuerung

Stau- und Reduzierung kann sowohl direkt durch gezielte Steuerung des Verkehrs als auch indirekt durch aktuelle und genaue Information über das Verkehrsgeschehen erfolgen. Wir werden die intelligente Verkehrssteuerung weiter ausbauen, um die Kapazität der vorhandenen Straßeninfrastruktur zu steigern. Dazu gehören Instrumente wie variable Tempolimits, witterungsabhängige Anzeigen und temporäre Seitenstreifenfreigaben. Darüber hinaus wollen wir durch ein intelligentes Parkraummanagement die Lkw-Stellplatzkapazität an Autobahnparkplätzen besser nutzen.



Lkw-Kompaktparken
auf der Rastanlage A 3
Jura-West
© STB

Baustellenmanagement

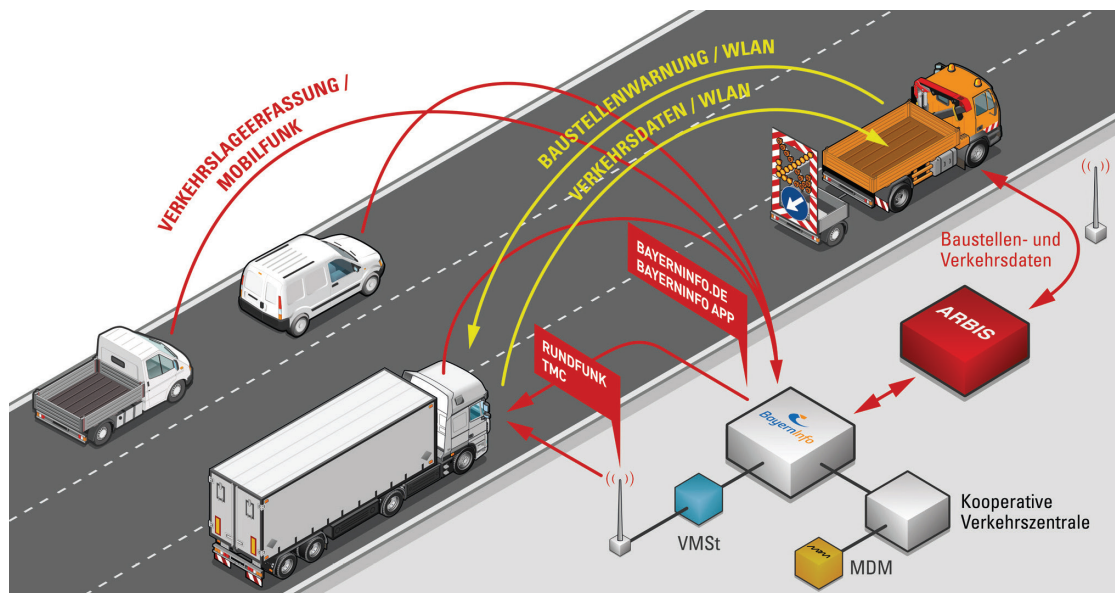
Für die komplexe Aufgabe des Baustellenmanagements hat die Staatsbauverwaltung das „Arbeitsstellenintegrationssystem“ entwickelt. Mit der Software können Autobahndirektionen und Staatliche Bauämter Baustellen besser koordinieren, den Verkehrsfluss optimieren und schneller informieren: zum Nutzen der Planer und Baufirmen, zum Nutzen der Verkehrsteilnehmer.

Building Information Modeling (BIM)

Grundlage für mehr Verkehrssicherheit und bessere Verkehrssteuerung sind Informationen. Viele Daten über Fahrbahnen und Ingenieurbauwerke wie z. B. Brücken werden bereits bei ihrem Bau gebündelt: In digitaler Form liegen sie vor, wenn das Projekt mit Hilfe von BIM umgesetzt wird. Wir wollen beim Thema BIM noch mehr anschieben: Deshalb richten wir einen eigenen „BIM-Cluster Bayern“ ein. Im Sommer gehen wir damit an die Öffentlichkeit.

Car2X-Kommunikation

Wir werden die Entwicklungen beim automatisierten und vernetzten Fahren unterstützen und die entsprechenden Technologien in der Straßeninfrastruktur für eine sogenannte Car2X-Kommunikation vorantreiben. Die Kommunikation zwischen Straße und Fahrzeug und der Austausch von Verkehrsdaten auch mit Dritten verspricht eine höhere Qualität für die Verkehrssteuerung und Verkehrsinformation. Sie ist zudem ein wichtiger Baustein für automatisierte Fahrerassistenzsysteme.



ARBIS: Car2X-Kommunikation mit Warnleitanhänger

Digitales Testfeld A 9

Auf der Autobahn zwischen Nürnberg und München steht seit September 2015 das „Digitale Testfeld A 9“ zur Verfügung, das Erprobungen von zukunftsweisenden Technologien unter Realbedingungen möglich macht. Das „Digitale Testfeld A 9“ ist bundesweit einzigartig. Hier werden Informationen über Gefahrenstellen, Geschwindigkeit anderer Fahrzeuge oder über den Status von Wechselverkehrszeichen vernetzt und den Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt.

Ein hervorragendes Beispiel ist Deutschlands erste „Intelligente Brücke“ im Digitalen Testfeld an der A9 bei Nürnberg. Sensoren geben hier fortlaufend Rückmeldung über den baulichen Zustand der Brücke: Das spart Zeit, Geld und rettet Leben. Mit solchen Meilensteinen leiten wir die Ära der digitalen Infrastruktur ein!

In naher Zukunft sollen solche „Technologien made in Bavaria“ Standard sein.

4. Bayern wird Radland

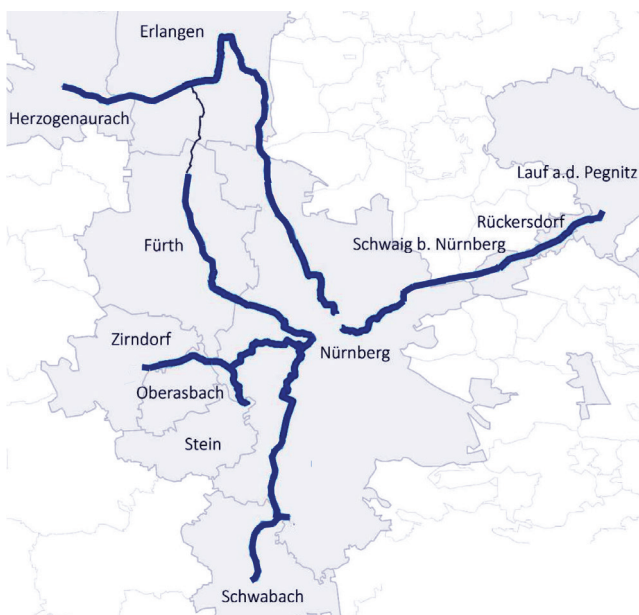
Fahrradfahren ist auf der Kurz- und Mittelstrecke oft das schnellste Verkehrsmittel und damit eine echte Alternative zum ÖPNV und dem Individualverkehr mit dem Auto. Für viele ist Fahrradfahren noch eine Freizeitbeschäftigung. Das Rad soll künftig verstärkt im Alltagsverkehr rollen, etwa auf dem täglichen Weg zur Arbeit.

4.1 Wir planen ein bayernweites Radverkehrsnetz

Mit dem Radverkehrsprogramm Bayern 2025 haben wir einen kräftigen ersten Aufschlag. Nun arbeiten wir daran, dass ganz Bayern lückenlos mit dem Fahrrad befahrbar ist. Wir planen dazu ein „Radverkehrsnetz Bayern“. Für die Planung verwenden wir Mittel aus dem bayerischen Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung. Als zuständige Baulastträger fördern wir die Gemeinden und Landkreise in der Fläche. Der Freistaat baut aber auch selbst an Bundes- und Staatsstraßen: 2.500 km Radwege gibt es bereits an Bundesstraßen, 3.500 km Geh- und Radwege an Staatsstraßen. Bis 2019 sollen noch weitere 360 km an Bundes- und 220 km an Staatsstraßen hinzukommen. Dafür nehmen Bund und Freistaat gemeinsam 200 Millionen Euro in die Hand. Dieses erfolgreiche Programm wollen wir über 2019 hinaus fortsetzen.

4.2 Wir setzen auf Radschnellwege

Wenn wir das Rad als Verkehrsmittel für Pendler noch weiter etablieren wollen, führt an Fahrradschnellwegen kein Weg vorbei. Das sind leistungsstarke, breitere Radschnellwege, ideal befahrbar dank weniger Kreuzungen und Haltepunkten. Hier laufen bereits zwei Pilotprojekte in München und Nürnberg. Das Potenzial ist riesig: In München gibt es nach einer Studie 14 denkbare Korridore, in Nürnberg sogar 21. Der Freistaat investiert hier in eine leistungsfähige Infrastruktur, die ÖPNV und Autoverkehr in den Metropolen spürbar entlasten wird. Mit unseren bayerischen 29,5 Millionen Euro für Radschnellwege, verstärkt um die Finanzhilfen des Bundes, können wir wichtige Finanzierungsanreize schaffen. Entscheidend ist, dass die Kommunen Baurecht schaffen und Zweckverbände gründen – das Geld steht bereit!



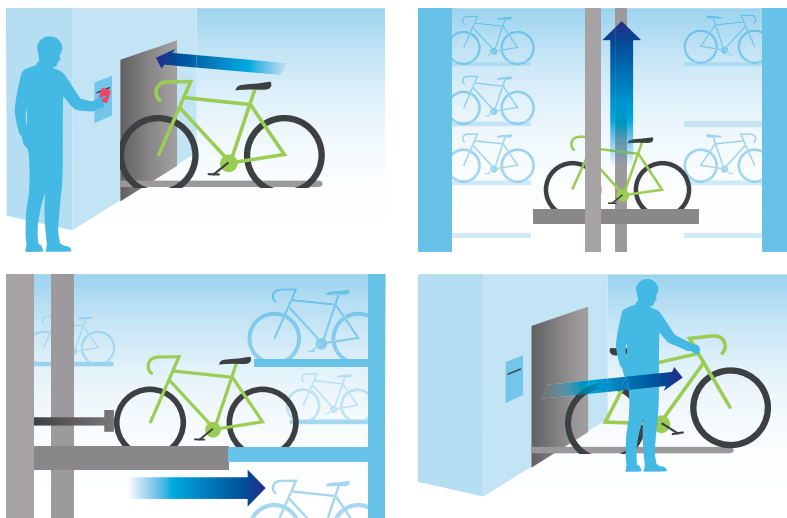
**Machbarkeitsstudie Radschnellwege
Nürnberg und Umgebung**
Von den 21 denkbaren Korridoren werden
jetzt sieben Trassen vertieft untersucht.

4.3 Wir unterstützen innovative Ideen rund ums Fahrrad

Die Verknüpfung der Verkehrsträger ist uns wichtig. Das Fahrrad muss auch für Teilstrecken des Arbeitsweges noch attraktiver werden. Deswegen fördern wir Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen und Haltestellen. 2018 können wir erstmals den Fördersatz der förderfähigen Kosten auf bis zu 75 Prozent anheben (bisher 50 Prozent). In den Städten, in denen die Stickstoffdioxidgrenzwerte überschritten sind, kann auch Geld aus dem bayerischen Maßnahmenpaket zur Luftreinhaltung fließen.

Wir werben dafür, dass die Kommunen in moderne Fahrradabstellanlagen investieren. Dafür bieten sich innovative Konzepte an. Gerade bei hochwertigen Fahrrädern und teuren E-Bikes ist ein sicherer Stellplatz entscheidend. In Bayern gibt es beispielsweise noch kein **vollautomatisches Fahrradparkhaus**; das müssen wir ändern.

Die Kommunen haben zukunftsfähige Lösungen vorgelegt: Augsburg etwa plant vollautomatische Fahrradparkhäuser an drei Standorten. Wir werden die Kommunen auf diesem Weg weiter unterstützen.



Konzept für ein vollautomatisches Fahrradparkhaus

© Grafik STB

Beim Güterverkehr haben wir in den Innenstädten vor allem die sogenannte „allerletzte Meile“ im Auge: Hier kann eine Kombination von emissionsfreien **Lastenfahrrädern und Mikrodepots** den Lieferverkehr erheblich entlasten. Deshalb unterstützen wir an der TH Nürnberg die Optimierung dieses Zusammenspiels mit einer Reihe von Projekten.



Umsetzung unseres Förderprojektes: Lastenfahrrad in der Stadt Nürnberg

© Foto ddp

5. Unser Fahrplan für mehr Mobilität in Bayern im Überblick



Verkehrsoffensive im öffentlichen Verkehr

Wir realisieren flächendeckende Verkehrsverbünde

Wir lösen den Investitionsstau in der ÖPNV-Fahrzeugförderung auf

Wir weiten den einstündigen Bayerntakt im Schienenverkehr aus

Wir führen ein bayernweites elektronisches Ticketsystem ein

Wir bauen überregional wichtige Buslinien auf

Wir unterstützen innovative Ideen im öffentlichen Verkehr



Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene

Wir stärken unser landesweites Netz an Güterverkehrszentren

Wir bieten eine Informationsplattform für Unternehmen

Wir unterstützen innovative Logistiksysteme



Straße bleibt Rückgrat der Verkehrsinfrastruktur

Wir erhalten unsere Straßen und bauen neue

Wir bauen unsere Straßen schnell, zuverlässig und sicher

Wir unterstützen innovative Ideen im Straßenverkehr



Bayern wird Radland

Wir planen ein bayernweites Radverkehrsnetz

Wir setzen auf Radschnellwege

Wir fördern innovative Ideen rund ums Fahrrad

Wenn wir von Mobilität sprechen, meinen wir in den meisten Fällen **vernetzte Mobilität**: Egal, ob es um Personen oder Güter geht - selten kommt ein Verkehrsmittel allein zum Einsatz.

Uns kommt es darauf an, an den Übergängen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern Reibungsverluste zu beseitigen! Optimale Vernetzung ist das Stichwort: Baulich, organisatorisch und, wo immer möglich, digital.

Herausgeber:
Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Franz-Josef-Strauß-Ring 4
80539 München

www.bauen.bayern.de
www.facebook.com/bauministerium/

Redaktion und Gestaltung:
Referat Öffentlichkeitsarbeit

Druck:
Eigendruck Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr
Gedruckt auf umweltzertifiziertem Papier

Juli 2018

Hinweis

Diese Druckschrift wird im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit der Bayerischen Staatsregierung herausgegeben. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern im Zeitraum von fünf Monaten vor einer Wahl zum Zwecke der Wahlwerbung verwendet werden. Dies gilt für Landtags-, Bundestags-, Kommunal- und Europawahlen. Missbräuchlich ist während dieser Zeit insbesondere die Verteilung auf Wahlveranstaltungen, an Informationsständen der Parteien sowie das Einlegen, Aufdrucken und Aufkleben parteipolitischer Informationen oder Werbemittel. Untersagt ist gleichfalls die Weitergabe an Dritte zum Zwecke der Wahlwerbung. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme der Staatsregierung zugunsten einzelner politischer Gruppen verstanden werden könnte. Den Parteien ist es gestattet, die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer eigenen Mitglieder zu verwenden.



Wollen Sie mehr über die Arbeit der Bayerischen Staatsregierung erfahren?

BAYERN | DIREKT ist Ihr direkter Draht zur Bayerischen Staatsregierung.

Unter Telefon 089 12 22 20 oder per E-Mail an direkt@bayern.de erhalten Sie Informationsmaterial und Broschüren, Auskunft zu aktuellen Themen und Internetquellen sowie Hinweise zu Behörden, zuständigen Stellen und Ansprechpartnern bei der Bayerischen Staatsregierung.

Qualitäts- und Fördervorgaben bei landesbedeutsamen Buslinien

<u>SPNV-Abstimmung</u>	Die Linien müssen <u>so weit wie möglich</u> mit den Bedienzeiten und Haltezeiten des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) an den Haltestellen abgestimmt sein (nicht immer durchgängig möglich); die (Detail-)Planungen der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger (Landkreise und kreisfreien Städte) sind mit der BEG abzustimmen.
<u>Bedienzeiten</u> Mo-Fr Samstag Sonntag	Beginn der ersten bzw. letzten Fahrt: 6 - 20 Uhr 7 - 20 Uhr 8 - 20 Uhr <u>Grundsätzlich</u> . Ggf. bei Bedarf vor Ort länger bzw. kürzer; im förderfähigen Einzelfall Ausnahmen begründet möglich.
<u>Taktung</u> Mo-Sa Sonntag	60 Minuten entsprechend SPNV Sonntag in den Nebenverkehrszeiten niedrigere Taktung (bspw. 120 Minuten Takt) <u>Grundsätzlich</u> , abhängig von den jeweiligen Linien und dem Bedarf vor Ort. Im förderfähigen Einzelfall Ausnahmen begründet möglich.

<u>Fahrzeugausstattung</u>	<ul style="list-style-type: none">- mind. EURO VI Standard, Höchstaltersgrenze: 12 Jahre- barrierefrei als zwingende Voraussetzung Ausführung im Ermessen der Aufgabenträger vor Ort (Niederflur- oder Hochflurbus mit Hublift)- mind. 8 USB-Ladestationen- BayernWLAN (im Rahmenvertrag des StMFH)- Fördersignet- optisches und akustisches Fahrgastinformationssystem im Fahrzeug
<u>Tarif</u>	Verbundtarif als zwingende Voraussetzung, wo vollständig innerhalb eines Verbundes ggf. Landestarif und/oder ortsüblich mit Akzeptanz Bayernticket
<u>Einbindung in DEFAS Bayern mit Echtzeitdaten</u>	zwingende Voraussetzung
<u>Förderhöhe</u>	1. Jahr: 65 % 2. Jahr 60 % 3. Jahr 55 % ab 4. Jahr 50 % (dauerhaft) des Betriebskostendefizites + je 5 %, wenn Mehrheit der erbrachten Fahrplankilometer in Region mit besonderem Handlungsbedarf („RmbH-Gebiet“)

	<p>Wegen der Länge der Strecken ist der Einsatz von Elektro- und Hybridbussen <u>keine</u> zwingende Vorgabe.</p> <p>Im Rahmen der ersten Evaluierung der Förderung nach vier Jahren, erfolgt, abhängig von der technischen Entwicklung und der Verfügbarkeit der Fahrzeuge, eine Prüfung, ob ein finanzieller Anreiz für alternative Antriebe geschaffen werden soll (Stichwort: Elektrobus-/Hybridbusprämie)</p>
<u>Förderdauer</u>	unbegrenzt, nach verfügbaren Haushaltsmitteln
<u>Marketingkonzept</u>	<p>vor Inbetriebnahme der Linien ist ein Marketingkonzept vorzulegen</p> <p>50% der Kosten der Konzepterstellung und der Konzeptumsetzung sind förderfähig, maximal aber 10.000 Euro</p>
<u>Berichtspflichten</u>	<p>in den ersten drei Jahren halbjährlich, anschließend jährlich. Insbesondere sind zu erheben::</p> <ul style="list-style-type: none">- Fahrgastentwicklung- Erlösdaten- Pünktlichkeit- entfallene Verbindungen- unvorhergesehene Ereignisse

Überplanung Bündel F07

Verlängerung bis Adelsdorf

Planfall 2

Linie 206 Abfahrten Adelsdorf nach Forchheim		Linie 206 Ankünfte Adelsdorf aus Forchheim	
Std	Minute	Std	Minute
5		5	
6	04	6	27
7	F04 S14	7	27
8	04	8	27
9	04	9	22
10	04	10	22
11	04	11	22
12	04	12	22
13	04	13	22
14	04	14	22
15	04	15	04
16	04	16	27
17	04	17	27
18	04	18	27
19	04	19	
20		20	
21		21	

S	nur an Schultagen	F	nur schulfreie Tage
04			
22	gelb unterlegte Fahrten benötigen ein zusätzliches Spitzenfahrzeug und entsprechendes Fahrpersonal		

kleine Lösung:
ohne gelb markierten Fahrten

große Lösung:
mit gelb markierten Fahrten

Überplanung Bündel FO7

Neues Takt-Konzept mit Abstimmung auf S-Bahn in Kersbach / Verlängerung ERH

Eckdaten		Status quo	Planung		Planung	
			bis Adelsdorf kleine Lsg.	Hochstraße große Lsg.	bis Höchststadt kleine Lsg.	über Medbach große Lsg.
Umläufe	Grundtakt	2 Busse	3,5 Busse	4 Busse	3,5 Busse	4 Busse
	HVZ (ohne SV)	2 Busse				
	Summe	4 Busse	3,5 Busse	4 Busse	3,5 Busse	4 Busse
Fahrplankilometer						
FO	Montag bis Freitag	363.333 km	362.675 km	362.675 km	362.675 km	362.675 km
	Samstag	49.248 km	56.452 km	56.452 km	56.452 km	56.452 km
	Sonn- und Feiertag	30.726 km	31.592 km	31.592 km	31.592 km	31.592 km
	Summe/Jahr	443.306 km	450.719 km	450.719 km	450.719 km	450.719 km
ERH	Montag bis Freitag	0 km	35.125 km	45.175 km	70.875 km	91.125 km
	Samstag	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km
	Sonn- und Feiertag	0 km	0 km	0 km	0 km	0 km
	Summe/Jahr	0 km	35.125 km	45.175 km	70.875 km	91.125 km
Umlaufstunden			2.520 h	3.310 h	2.550 h	3.350 h
Satz pro Bus (A-Standard)			45.000,00 €	45.000,00 €	45.000,00 €	40.000,00 €
ersparter B-Bus			20.000,00 €		20.000,00 €	
Satz pro Kilometer			0,70 €	0,70 €	0,70 €	0,70 €
Satz pro Stunde			33,00 €	37,50 €	33,00 €	37,50 €
Mehrkosten ERH			132.748 €	200.748 €	158.763 €	229.413 €
zzgl Regiekosten (10%)			146.022 €	220.822 €	174.639 €	252.354 €

Ergänzender Schülerverkehr in FO (Li. 206, Verstärker 206) bleibt praktisch unverändert, auch vom Umfang her.

- + 2 Gelenkbusse
- + 3 Solobusse
- + 45.500 km/a

In Prüfung: Taktverdichtung und Fahrzeitentlastung in HVZ Heroldsbach-Zeckern / Oesdorf.

- + 0 Busse
- + 5 h/d = 1.250 h/a
- + 35.000 km/a
- = + 75.000 €/a

kleine Lösung:
ohne gelb markierten Fahrten
große Lösung:
mit gelb markierten Fahrten

* Stundensatz in großer Lösung höher, da zusätzliches Spitzen-Personal erforderlich

Mehrerlöse erst nach VGN-Zählung möglich (kann bis zu 7 Jahre dauern)



Tischvorlage

Vorlage Nr.: SG24/043/2025/1

Sachgebiet:	SG 24 - Öffentlicher Personennahverkehr	Datum:	08.12.2025
Bearbeitung:	Sigrid Kaiser	AZ:	24

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Kreisausschuss	08.12.2025	öffentliche Sitzung
Kreistag	12.12.2025	öffentliche Sitzung

ÖPNV; Überplanung des Linienbündels 7 "Forchheim - Zeckern" (VGN-Linien 206, 216) durch den Landkreis Forchheim und Antrag von Bündnis 90/Die Grünen auf Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie zw. Forchheim und Höchstadt/Aisch

Anlagen:

1 Fahrtenpaare Richtung Forchheim und Höchstadt

I. Sachverhalt:

Am 08.12.2025 wurde den Mitgliedern des Kreisausschusses die Überplanung des Korridors Höchstadt – Forchheim im Rahmen einer Präsentation durch Herrn Blome vom Planungsbüro nbsw vorgestellt. Herr Blome ging dabei nochmals auf die vier im Arbeitskreis Nahverkehr aufgezeigten Varianten ein. Der Arbeitskreis hatte mehrheitlich die „kleine Lösung“ bis Höchstadt favorisiert, bei der die Verlängerung nach Höchstadt ohne zusätzliche Fahrzeuge zu bewerkstelligen ist, der Fahrplan allerdings morgens eine Taktlücke von 2 Stunden und nachmittags eine Taktlücke von 3 Stunden aufweist. Umlaufbedingt ist die Verlängerung nach Höchstadt nur über Aisch – Medbach – Aischpark-Center – St.Georg-Str. – Schwedenschanze (Route der Linie 205 über Aisch) möglich. Die Kostenschätzung für diese Variante wurde im Arbeitskreis Nahverkehr mit 174.639 Euro beziffert.

Die Feinplanung dieser Variante hat nun ergeben, dass es möglich ist, die wegen des Schulverkehrs Forchheim/Heroldsbach vorsorglich vorgesehene dreistündige Taktlücke nachmittags zu schließen, ohne ein zusätzliches Fahrzeug anschaffen zu müssen. Somit können von Montag bis Freitag jeweils 13 Fahrtenpaare angeboten werden. Bleiben würde lediglich die Taktlücke von 2 Stunden vormittags (siehe Anlage „Fahrtenpaare Richtung Forchheim und Höchstadt“).

Die Eckdaten nach der Feinplanung stellen sich nun folgendermaßen dar:

Eckdaten nach Feinplanung		Planung bis Höchststadt		
		bis Höchststadt über Medbach		
		mit 2 Taktlücken	mit 1 Taktlücke	ohne Taktlücke
Teil	morgens	2 Stunden	2 Stunden	--
	mittags	3 Stunden	--	--
ERH	Zusatzbedarf	0 Fzg.	0 Fzg.	1 Fzg.
	anteiliger Bedarf	0,5 Fzg.	0,5 Fzg.	1,0 Fzg.
	km/Fahrt	13,6 km	13,6 km	13,6 km
	Fahrtenpaare/Tag Mo-Fr	10 Ft.	13 Ft.	14 Ft.
	Summe/Jahr	67.456 km	87.693 km	94.438 km
	Montag bis Freitag	248	10,25 h	12,87 h
	Samstag	54	0 h	0 h
	Sonn- und Feiertag	63	0 h	0 h
	zusätzl. Einsatzstunden / Jahr	2.542 h	3.192 h	3.440 h
	Satz pro Bus (A-Standard) / Jahr	45.000,00 €	45.000,00 €	45.000,00 €
	Satz pro Kilometer	0,70 €	0,70 €	0,70 €
	Satz pro Stunde	34,00 €	34,00 €	39,00 €
	Mehrkosten ERH / Jahr	156.147 €	192.405 €	245.258 €
	zzgl. Regiekosten (10 %) / Jahr	171.762 €	211.645 €	269.783 €
	Kosten pro km	2,55 €	2,41 €	2,86 €

Die Variante „Planung bis Höchststadt mit 2 Taktlücken“ stellt im Wesentlichen die im Arbeitskreis Nahverkehr vorgestellte „kleine Lösung bis Höchststadt“ dar. Eine Fahrt, die das Planungsbüro als nicht sinnvoll erachtet, wurde gestrichen und der Satz pro Stunde angepasst. Bei dieser Variante werden vom Planungsbüro bei 10 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag Kosten in Höhe von 171.762 Euro pro Jahr geschätzt. Es ist kein zusätzliches Fahrzeug notwendig. Beteiligen müsste sich der Landkreis nur an den Mehrkosten, die dadurch entstehen, dass aufgrund der höheren Fahrleistung auf der verlängerten Linie ein Bus mit A-Standard (neuer, bessere Ausstattung) statt mit B-Standard eingesetzt werden würde.

Die Variante „Planung bis Höchststadt mit 1 Taktlücke“ stellt die neu vorgestellte Variante mit 13 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag dar, bei der nur noch vormittags die zweistündige Taktlücke besteht. Die Kostenschätzung hierfür beläuft sich auf 211.645 Euro pro Jahr. Bei dieser Variante ist ebenfalls kein zusätzliches Fahrzeug notwendig. Beteiligen müsste sich der Landkreis nur an den Mehrkosten, die dadurch entstehen, dass aufgrund der höheren Fahrleistung auf der verlängerten Linie ein Bus mit A-Standard (neuer, bessere Ausstattung) statt mit B-Standard eingesetzt werden würde.

Der Vollständigkeit halber wurde vom Planungsbüro noch die Variante ohne Taktlücke als Variante aufgenommen, bei der die Anschaffung eines zusätzlichen Fahrzeugs notwendig werden würde. Hierfür werden 269.783 Euro pro Jahr geschätzt.

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen erkundigte sich Frau Göbel in der Kreis Ausschusssitzung nach der im Fahrplanentwurf vorgesehenen Fahrt morgens um 06:57 Uhr ab Höchststadt Schwedenschanze Richtung Forchheim. Planmäßige Ankunftszeit ist an der Haltestelle Forchheim ZOB um 07:46 Uhr. Frau Göbel wollte wissen, ob es auch für Fahrgäste aus Höchststadt Süd bzw. Gremsdorf eine attraktive Umsteige Verbindung zu dieser Fahrt gibt. Dies ist der Fall. Sowohl der derzeitige Fahrplan der Linie 205 als auch der für den 13.09.2026 neu ausgeschrieben Fahrplan sehen eine Fahrt ab Höchststadt

Schwedenschanze um 06:48 Uhr über Gremsdorf mit Halt um 07:06 Uhr in Adelsdorf Marktplatz bzw. 07:15 Uhr Zeckern Bahnhof vor. Nach den derzeitigen Planungen könnte um 07:13 Uhr in Adelsdorf bzw. um 07:20 Uhr am Bahnhof in Zeckern in die Linie 206 umgestiegen werden.

Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen legt Wert darauf festzuhalten, dass die Planung einer landesbedeutsamen Linie von Höchststadt a. d. Aisch nach Forchheim, die den Förderkriterien des Freistaates Bayern entspricht, für die nächste Überplanung neu betrachtet werden soll. Für die nun anstehende Ausschreibung wird sie jedoch keine Rolle mehr spielen können. Insofern und aufgrund der vorgestellten Planungsvarianten nahm die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen ihren Antrag vom 23.09.2025 zurück. Eine Abstimmung zu Punkt 1, wie im Beschlussvorschlag vorgesehen, fand daher nicht mehr statt.

Der nachfolgende Empfehlungsbeschluss an den Kreistag wurde mehrheitlich mit 11:2 Stimmen beschlossen.

II. Beschlussvorschlag:

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag folgenden Beschluss zu fassen:

Der Landkreis Forchheim wird gebeten, die Linie 206 entsprechend der in der Präsentation dargestellten Planung („kleine Lösung“ mit 1 Taktlücke) künftig bis Höchststadt a. d. Aisch zu führen. Dabei werden Montag bis Freitag voraussichtlich 13 Fahrtenpaare angeboten.

Der Landrat wird ermächtigt, eine Zweckvereinbarung mit dem Landkreis Forchheim über die Übertragung der Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs bezüglich der auf dem Gebiet des Landkreises Erlangen-Höchststadt verlaufenden Linien bzw. Abschnitte für die VGN Linien im Linienbündel 7 (VGN Linien 206, 206S, 216) nach Maßgabe der in der Vorlage genannten Parameter abzuschließen, soweit für diese Linien jeweils eine Zuständigkeit des Landkreises Erlangen-Höchststadt besteht. Die Zweckvereinbarung ist dem Kreisausschuss und dem Kreistag nach Abschluss vorzulegen.

Ausplanung Bündel FO7

Verlängerung HÖ

Lösung ohne zusätzliches Fahrzeug mit Führung bis Höchststadt:

Im Zuge der Feinplanung (Ausplanung) ist es gelungen, die ursprüngliche „kleine Lösung“ ohne Erfordernis eines zusätzlichen Fahrzeugs wie nebenstehend dargestellt umzusetzen.

Die ursprünglich vorsorglich vorgesehene 3stündige Taktlücke für einen etwaigen Einsatz des Fahrzeuges im Schulverkehr Forchheim / Heroldsbach hat sich als nicht erforderlich erwiesen.

Daher wird diese Variante (ergänzend) vorgeschlagen.

Verlängerung bis Höchststadt

Linie 206 (Mo-Fr)
Ankünfte Höchststadt
Schwedenschanze
aus Forchheim

Std	Minute
5	
6	43
7	Taktlücke →
8	43
9	38
10	38
11	38
12	38
13	38
14	38
15	38
16	43
17	43
18	43
19	43
20	
21	

Linie 206 (Mo-Fr)
Abfahrten Höchststadt
Schwedenschanze
nach Forchheim

Std	Minute
5	51
6	57
7	←Taktlücke
8	51
9	51
10	51
11	51
12	51
13	51
14	51
15	51
16	51
17	51
18	51
19	
20	
21	

Landkreis Erlangen-Höchstadt



Investitionsplanung 2026 - 2029 (Entwurf)

Straßen-, Brücken- und Radwegebau

- | | | | |
|------|-------------------|-------------|---------------|
| UA - | Vermögenshaushalt | Priorität 1 | (Blatt 1 - 3) |
| UA - | Vermögenshaushalt | Priorität 2 | (Blatt 4) |

Sitzung Kreisausschuss
am 08.12.2025

Sitzung des Kreistages
am 12.12.2025

Heßdorf, 07.11.2025
Landkreis Erlangen-Höchstadt

- Sachgebiet Tiefbau -

Dieter Mußack
Sachgebietsleiter

Investitionsprogramm 2026 - 2029

Straßen-, Brücken- und Radwegebau

UA - Vermögenshaushalt

Priorität 1

Kreisstraße HHSt.	Bezeichnung der Maßnahme Radwege, Brücken, etc. Baubabschnitt, Kilometrierung	Kosten					Dritte Gemeinde DB, Bund etc. € i.T.	Ansatz		Haushalt 2026 ff					Bemerkungen Ausbauzustand, Vorplanung, Grunderwerb (=GE), Fertigstellung, Ausbaubeginn, UI-Aufwand, Priorität, etc.
		Gesamt € i.T.	Landkreis			bisher € i.T.		HJ 2025 € i.T.	HJ 2026 € i.T.	HJ 2027 € i.T.	HJ 2028 € i.T.	HJ 2029 € i.T.			
			Ausgaben € i.T.	Einnahmen € i.T.	Finanzierung € i.T.										
	Maßnahmen im Bau													A = Ausgaben, E = Einnahmen F = Finanzbedarf	
ERH 16 1.6527	Brücke über die BAB A3 bei Neuhaus mit Geh- und Radweg Länge ca. 1,1 km	2.300	2.300	1.300	1.000	30	A 1.770 E 1.000 F 770	35	470	25				Neubau d. Brücke im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A3, Bau von 2020 bis 2022, Vereinb. m. Autobahn restl. Geh- u. Radweg bis 2026 (Förderantrag eingereicht)	
ERH 26 1.6526	Brücke über die BAB A3 bei Hannberg mit Geh- und Radweg Länge ca. 1,7 km	2.975	2.975	1.635	1.340	30	A 1.670 E 1.000 F 670	30	120	1.100	55			Neubau d. Brücke im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A3, Bau von 2020 bis 2023, Vereinb. m. Autobahn restl. Geh- u. Radweg bis 2027	
	geplante Maßnahmen														
ERH 6 1.6556	Röckenhof - Unterschöllnbach Geh- und Radweg Länge ca. 2,0 km	1.800	1.800	1.000	800	60	A 30 E F 30	90	1.500	160	20			Lückenschluss, Vereinbarungen mit Gde. Kalchreuth u. Markt Eckental erforderlich, Grunderwerb fertig, Förderantrag eingereicht, Baubeginn 2026	
ERH 8 1.6538	Unterschöllnbach-Oberschöllnbach Geh- und Radweg km 2 + 000 bis km 2 + 400	460	460	200	260	30	A E F	0	40	400	20			Abschnitt ist bereits im Radwegekonzept als Lückenschluss enthalten, evtl. Querungshilfen Vorgespr. mit Eckental u. Zweckverband (W + K)	
ERH 13 1.6513	Höfen - Tuchenbach (Lkr. Fürth) Geh- und Radweg Länge ca. 2,0 km	1.930	960	420	540	970	A E F	50	0	440	440	30		Ist bereits als Lückenschluss zum vorhand. G+R Höfen - Dondörflein im Radwegekonzept enthalten Vereinb. mit dem Lkr. Fürth, VE 880.000 € f. 2027/28	

Investitionsprogramm 2026 - 2029

Straßen-, Brücken- und Radwegebau

UA - Vermögenshaushalt

Priorität 1

Kreisstraße HHSt.	Bezeichnung der Maßnahme Radwege, Brücken, etc. Baub Abschnitt, Kilometrierung	Gesamt € i.T.	Kosten				Dritte Gemeinde DB, Bund etc. € i.T.	Ansatz		Haushalt 2026 ff					Bemerkungen Ausbauzustand, Vorplanung, Grunderwerb (=GE), Fertigstellung, Ausbaubeginn, UI-Aufwand, Priorität, etc.
			Landkreis			bisher € i.T.		HJ 2025 € i.T.	HJ 2026 € i.T.	HJ 2027 € i.T.	HJ 2028 € i.T.	HJ 2029 € i.T.			
			Ausgaben € i.T.	Einnahmen € i.T.	Finanzierung € i.T.										
ERH 25 1.6525	Hammerbach - Beutelsdorf Str.km 0,180 - 3,030 Geh- und Radweg	2.520	1.260	500	760	1.260	A E F	120	30	1.080	30		Vereinbarung m. Stadt Herzogenaurach Federführung Stadt, Bau mit Zuwendungen		
ERH 25 1.6545	Niederndorf-Lkr.Grenze (Behälterberg) Str.km 8,832 - 10,532 Verstärkung: Unterbau u. Decke	980	850	350	500	130	A E F	20	0	0	30	470	330	vorübergehend zurückgestellt	
ERH 31 1.6531	BAB A73 Anschlussstelle Möhrendorf mit 2 Kreisverkehrsanlagen Länge ca. 460 m	1.200	1.200	500	700		A E F	100	100	800	180	20	20	Neubau d. Brücke mit 2 Kreisverkehrsanlagen Vereinbarung mit Autobahn GmbH, Bau ab 2027 vorgesehen, VE von 980.000,00 E für 2027/28	
ERH 36 1.6528	Unterführung d. BAB A3 bei Medbach mit Geh- und Radweg Länge ca. 300 m	1.300	1.300	680	620		A E F	30	900	360	10			Neubau d. Brücke im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A3, Bau ab 2023 bis 2025, Vereinb. m. Autobahn restl. Geh- u. Radweg bis 2027	
ERH 36 1.6536	Medbach - Aisch Geh- und Radweg km 1 + 750 bis km 4 + 150	2.030	2.030	860	1.170		A E F	15	25	50	50	890	1.000	Planungsleistungen 2020 - 2026 Abstimmung mit Stadt Höchstadt und Gde. Adelsdorf bereits erfolgt	
ERH 36 1.6566	OD Medbach Str.km 1,132 - 1,727 Sanierung + 130 m. G+R	820	820	330	490	20	A E F	20	0	60	450	270	20	starke Straßenschäden, erheblicher Unterhalts- aufwand, Ausbau nach Bauklasse IV (Bk 1.0) (evtl. Vereinbarung mit Stadt erforderlich)	
	Restabwicklung														
1.6501	Allgemein Restabwicklung und Planung von Maßnahmen Priorität 2	330	330	0	330		A E F	90	90	50	50	50	50	Restabwicklung Grunderwerb Restbaumaßnahmen und Ansatz f. Planung Priorität 2	

Investitionsprogramm 2026 - 2029

Straßen-, Brücken- und Radwegebau

UA - Vermögenshaushalt

Priorität 1

Kreisstraße HHSt.	Bezeichnung der Maßnahme Radwege, Brücken, etc. Baubabschnitt, Kilometrierung	Gesamt € i.T.	Kosten				Dritte Gemeinde DB, Bund etc. € i.T.	Ansatz bisher € i.T.	Haushalt 2026 ff					Bemerkungen Ausbauzustand, Vorplanung, Grunderwerb (=GE), Fertigstellung, Ausbaubeginn, UI-Aufwand, Priorität, etc.
			Ausgaben € i.T.	Einnahmen € i.T.	Finanzierung € i.T.	HJ 2025 € i.T.			HJ 2026 € i.T.	HJ 2027 € i.T.	HJ 2028 € i.T.	HJ 2029 € i.T.		
ERH 5 1.6595	Umbau / Neubau der Brücke über die Bahnlinie in Baiersdorf	5.410	1.155	510	645	4.255	A 865 E 460 F 405	0	290	50				Vereinbarungen mit Bahn und Stadt inkl. Anteil Stadt Baiersdorf; Baubeginn März 2015, endgültige Fertigstellung 2018, Vermessung fehlt
ERH 7 1.6517	Uttenreuth - Marloffstein Geh- und Radweg Länge ca. 2 km	1.600	1.600	880	720		A 1.545 E 800 F 745	30	25	80				Bauende 2019; schwieriger Grunderwerb, deswegen Mehrkosten für Fahrbahnverlegung u. Stützmauer
ERH 12 1.6512	Bullach (Lkr. Nbg. Land) - Herpersdorf Geh- und Radweg Länge ca. 0,43 km	480	230	130	100	250	A 200 E 130 F 70	0	30	0				Ist bereits als Lückenschluss im Radwegekonzept enthalten, im Jahr 2023 fertig gestellt Vereinbarung mit dem Lkr. Nbg. Land
ERH 15 1.6515	OD Oberreichenbach Länge ca 1,5 km	1.890	1.460	700	760	430	A 1.430 E 630 F 800	10	20	0				Vereinbarung mit Gemeinde, Baubeginn Okt. 2015. Bauarbeiten abgeschlossen, Kostenerhöhung nach Ausschreibung, Vermessung 2024 erfolgt
ERH 23 1.6523	OD Wachenroth Länge ca. 0,57 km	3.070	1.800	660	1.140	1.270	A 1.470 E 625 F 845	280	50	0				erheblicher Unterhaltsaufwand Vereinbarung mit Markt Wachenroth 3 Brückenbauwerke; 2025 fertig gestellt
ERH 31 1.6571	Dechsendorf - Möhrendorf Str.km 1,880 - 4,800 Geh- und Radweg	1.580	1.580	1.080	500		A 1.395 E 650 F 745	130	55	200				Antrag auf Zuwendungen am 01.09.2021 gestellt Baubeginn Sept. 2022, Fertigstellung Ende 2023 Vermessung 2025 erfolgt
ERH 33 1.6533	Weiher - Unterschöllnbach Geh- und Radweg, BA 1 Länge 1,3 km und BA 2, Länge ca. 2,5 km	1.500	1.450	600	850	50	A 1.410 E 530 F 880	0	40	0				BA 1, Unterschöllnbach - Minderleinsmühle fertig BA 2 Baubeginn 2020, Fertigstellung 9/2020 Ausgleichsmaßnahmen und Restarbeiten in 2021
Summen Priorität 1 von 2026-29							A 11.840 E 5.825 F 6.015	1.020	3.870	2.320	2.435	1.450	HHJ 2026-29 Ausgaben 12.700 € HHJ 2026-29 Finanzbed. 6.595 €	

Investitionsprogramm 2026 - 2029

Straßen-, Brücken- und Radwegebau UA - Vermögenshaushalt

Priorität 2

Kreisstraße HHSt.	Bezeichnung der Maßnahme Radwege, Brücken, etc. Bauabschnitt, Kilometrierung	Gesamt € i.T.	Kosten				Dritte Gemeinde DB, Bund etc. € i.T.	Ansatz		Haushalt 2026 ff					Bemerkungen Ausbauzustand, Vorplanung, Grunderwerb (=GE), Fertigstellung, Ausbaubeginn, UI-Aufwand, Priorität, etc.
			Landkreis			bisher € i.T.		HJ 2025 € i.T.	HJ 2026 € i.T.	HJ 2027 € i.T.	HJ 2028 € i.T.	HJ 2029 € i.T.			
			Ausgaben € i.T.	Einnahmen € i.T.	Finanzierung € i.T.										
ERH 5	Brücke über die BAB A73 Baiersdorf mit Geh- und Radweg Länge ca. 620 m	700	700	300	400		A E F				530	150	20	Beschluss Kreisausschuss v.15.03.2021, derzeit Planung durch die Autobahn GmbH, Vereinbarung mit der Bundesrepublik erforderlich	
ERH 13	Dondörflein - Falkendorf Geh- und Radweg Länge ca. 2,8 km	1.300	1.250	550	700	50	A E F				100	450	700	Abschnitt ist bereits im Radwegekonzept enthalten Lückenschluss zum bestehenden Geh- und Radweg Höfen - Dondörflein	
ERH 13/14	(Höfen)Dondörflein - Herzogenaurach Geh- und Radweg Länge ca 1,4 km	650	600	270	330	50	A E F						600	Abschnitt Höfen - Dondörflein fertig, Abschnitt Dondörflein-Haurach vorläufig zurückgestellt, vorläufig Führung über Feldweg Richt. Steinbach	
ERH 16	Kreuzungsumbau bei Adelsdorf Errichtung eines Kreisverkehrs an der B 470	1.200	480	200	280	720	A E F				50	200	230	Beschluss Kreistag v. 24.05.2017; Planung durch das Staatliche Bauamt Nürnberg erforderlich Vereinbarung mit der Bundesrepublik erforderlich	
ERH 25	(Hammerbach)-Beutelsdorf-Haundorf Str.km 3,540 - 4,950 Geh- und Radweg	650	600	240	360	50	A E F					200	400	Vorplanung z.T. vorhanden, Querungshilfen d. Stadt, Abschnitt Hammerbach - Beutelsdorf vorgezogen in Priorität 1	
ERH 29	Baiersdorf (ERH 5) - Igelsdorf Geh- und Radweg Länge ca. 920 m	590	590	250	340		A E F				40	40	510	Abschnitt ist bereits im Radwegekonzept enthalten Lückenschluss, evtl. Querungshilfen	
	Summen Priorität 2 von 2026-2029	5.090	4.220	1.810	2.410	870	A E F				720	1.040	2.460		
											210	450	1.150		
											510	590	1.310		



Beschlussvorlage

Vorlage Nr.: SG41/047/2025

Sachgebiet: SG 41 - Kommunale Abfallwirtschaft	Datum: 27.11.2025
Bearbeitung: Anne-Marie Müller	AZ:

Beratungsfolge	Termin	Behandlung
Ausschuss für Umweltfragen, Klimaschutz und Abfallwirtschaft	09.12.2025	öffentliche Sitzung
Kreistag	12.12.2025	öffentliche Sitzung

Abstimmungsvereinbarung mit den Dualen Systemen; Systemfestlegung Leichtverpackungen ab 2027

Anlagen:

Systemfestlegung LVP ab 1.1.2027 im Entwurf

I. Sachverhalt:

1. Aktueller Sachstand

Am 01.01.2019 ist das Verpackungsgesetz in Kraft getreten, das die Verpackungsverordnung ersetzt hat. In der Folge hat der Landkreis mit den Dualen Systemen eine neue Abstimmungsvereinbarung abgeschlossen. Darin wird u.a. festgelegt, wie die Dualen Systeme im Landkreis Verpackungsabfälle (Leicht-, Glas-, Metall- und Papierverpackungen) erfassen. Die Systemfestlegung für Leichtverpackungen (LVP) läuft Ende 2026 aus und muss für den Zeitraum 01.01.2027 bis 31.12.2029 neu abgestimmt werden. Sollte keine Einigung zwischen Landkreis und Dualen Systemen erzielt werden, hat der Landkreis theoretisch die Möglichkeit, einseitige Vorgaben durch Verwaltungsakt zu machen (Rahmenvorgabe).

Die derzeit gültige Systemfestlegung LVP sieht Folgendes vor: Leichtverpackungen aus Kunststoff oder Verbundstoffen (ohne Dosen) werden alle vier Wochen im „Gelben Sack“ abgeholt. Die Gelben Säcke müssen eine Mindeststärke von 27 Mikrometer (μm) LDPE-Folie (=„Low Density Polyethylen“) oder 22 μm HDPE-Folie („High Density Polyethylen“) haben. Zusätzlich können Gelbe Säcke auch an den Wertstoffhöfen abgegeben werden. Dosen werden in den Dosencontainer an den Wertstoffinseln entsorgt.

Die Dualen Systeme wären mit einer Fortführung des bisherigen Systems einverstanden. Die Systemfestlegung LVP für 01.01.2027 bis 31.12.2029, die unverändert eine Sammlung im Gelben Sack vorsieht und inhaltsgleich mit der derzeit gültigen Systemfestlegung ist, liegt im Entwurf bei. Änderungen können sich noch bei der Zahl der auf den Wertstoffhöfen und an den Wertstoffinseln vorzuhaltenden Container ergeben.

Zu einer grundsätzlich möglichen Systemänderung zum 01.01.2027 haben die Dualen Systeme mitgeteilt, dass sie zur Umstellung auf die Gelbe Tonne unter folgenden

Konditionen einvernehmlich bereit wären: Sammlung in der Gelben Tonne (auch Dosen), Abholrhythmus 4 wöchentlich, pro Haushalt (4 Personen) eine 240 l-Tonne, ab 20 Bewohner im Mehrfamilienhaus Container (1,1 cbm), die Dosenbehälter werden abgezogen, keine Abgabemöglichkeit für Leichtverpackungen mehr auf Wertstoffhöfen. Nicht konsensfähig wären nach derzeitigem Stand folgende Varianten: Mischsystem aus Gelbem Sack und Gelber Tonne, Gelbe Tonne mit 2-wöchigem Abfuhrhythmus. Dies lehnen die Dualen Systeme aus ökologischen Gründen ab. Die vorstehenden Aussagen der Dualen Systeme sind unverbindlich und es können sich noch Änderungen ergeben.

Die Thematik wurde in der Bürgermeisterdienstbesprechung am 19.11.2025 erörtert. Aus den Reihen der anwesenden Damen und Herren Bürgermeisterinnen und Bürgermeister (bzw. Vertreter und Vertreterinnen) wurde der Wunsch vorgetragen, dazu eine „Probeabstimmung“, durchzuführen. In dieser hat sich die weit überwiegende Mehrheit der Anwesenden für den Gelben Sack ausgesprochen.

2. Grundsätzliche Vor- und Nachteile der Sammelsysteme Gelber Sack und Gelbe Tonne

Die Vor- und Nachteile der Sammlung im Gelben Sack und in der Gelben Tonne wurden in den Kreisgremien in bereits ausgiebig diskutiert, zusammengefasst:

Gelber Sack:

- Seit langem bewährtes und akzeptiertes System im Landkreis Erlangen-Höchstadt.
- Höhere Wertstoffqualität (geringere Störstoffquote).
- Flexibleres System im Hinblick auf Mehrmengen, da keine Kapazitätsbegrenzung.
- Geringerer Standplatzbedarf.
- Qualität bzw. mangelnde Reißfestigkeit der Gelben Säcke wurde häufig kritisiert, aber zwischenzeitlich nachgebessert.
- Bei starkem Wind können die Gelben Säcke verweht werden.

Gelbe Tonne:

- Keine Reiß- und Verwehungsgefahr.
- Langfristig wohl geringerer Kunststoffverbrauch weil „Mehrwegsystem“. Der Kunststoffverbrauch bei Sammlung mit Gelbem Sack entspricht nach ca. 8 Jahren der Kunststoffmasse einer Gelben Tonne. Allerdings müssen auch die Gelben Tonnen nach einem bestimmten Zeitraum (abhängig von der Qualität der Gefäße) ersetzt werden.
- Keine Gefahr der Zweckentfremdung wie bei Gelben Säcken. Aber stärkere Fehlbefüllung als bei Säcken zu erwarten, da nicht transparent.
- Beschränkte Kapazität. Dadurch einerseits möglicherweise mehr Verpackungs-Fehlwürfe in der Restmülltonne, wenn die Kapazität der Gelben Tonne nicht ausreicht. Andererseits vielleicht größerer Anreiz zur Vermeidung von Verpackungsanfällen.
- Platzbedarf für eine weitere Tonne.

II. Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umweltfragen, Klimaschutz und Abfallwirtschaft hat in seiner Sitzung am 09.12.2025 mehrheitlich mit 12:3 Stimmen folgenden Empfehlungsbeschluss an den Kreistag gefasst:

Die Verwaltung wird ermächtigt, mit den Dualen Systemen die im Entwurf beigefügte Systemfestlegung LVP 2027-2029 zu vereinbaren.

Systemfestlegung

für die LVP-Erfassung der dualen Systeme

ab 01.01.2027 für Erlangen-Höchstadt (BY054)

Gelber Sack

Zur Erfassung von Kunststoffen und Verbunden

1. Anteil: 99 % der LVP-Erfassungsmenge Gelber Sack bei 100 % der Haushalte
2. Gefäßtyp: Die Sammelsäcke müssen entweder aus LDPE-Folie, Mindeststärke 27 µm bestehen oder HDPE-Folie, mit einer Mindeststärke von 22 µm. Das Sackmaterial muss im Zugversuch nach DIN EN ISO 527 bei 10 % Dehnung in beiden Orientierungsrichtungen sowie senkrecht zu den Schweißnähten einer Zugkraft von mindestens 0,15 N/mm Probenbreite standhalten. Die Sammelsäcke müssen gelblich transparent sein, 90 Liter fassen und mit einem eingelegten Zugband ausgestattet sein.
3. Sammelrhythmus: monatlich
4. Besonderheiten: Die Bestellung der Gelben Säcke erfolgt über eine Einlegekarte nach dem letzten Gelben Sack. Ergänzend können Gelbe Säcke bei den meisten Gemeinden im Landkreis und den Wertstoffhöfen abgeholt werden.

Depotcontainer

zur Erfassung von Dosen

1. Anteil: 99 % der Erfassungsmenge, derzeit ca. 232 Standplätze, davon 5 auf Wertstoffhöfen
2. Gefäßtyp: ca. 234 Depotcontainer 3 m³
3. Sammelrhythmus: nach Bedarf, mindestens 2-wöchentlich

Wertstoffhof Gelbe Säcke, Folie, Dosen

1. Anteil: 1 % der Erfassungsmenge auf derzeit 5 Wertstoffhöfen
2. Gefäßtyp:
 - ca. 5 Depotcontainer 3 m³ (für Weißblech, siehe „Depotcontainer“)
 - ca. 3 Deckelbehälter 18 m³ (für Folien), je 1 für Eckental, Baiersdorf und Uttenreuth
 - ca. 2 Abrollcontainer 36 m³ (für Gelbe Säcke), je 1 für Herzogenaurach und Medbach/Höchstadt
 - ca. 2 Deckelbehälter 18 m³ (für gelbe Säcke), je 1 in Baiersdorf und Uttenreuth
 - 1 Presscontainer 20 m³ (für gelbe Säcke) in Eckental
3. Sammelrhythmus: nach Bedarf, mindestens 2-wöchentlich
4. Besonderheiten: Die Behälter auf den Wertstoffhöfen sind vom Entsorger zu stellen.

Zur Mitbenutzung von Wertstoffhöfen / Recyclinghöfen:

Sofern die Systembeschreibung eine Mitbenutzung von - in der Regel kommunalen - Wertstoffhöfen vorsieht, erfordert dies naturgemäß eine besonders enge Zusammenarbeit mit dem öRE. Hierzu sind verbindliche Regelungen getroffen oder noch zu treffen. Soweit die PreZero Dual GmbH entsprechende Vereinbarungen mit dem öRE abschließt, sind sie vom Entsorger zu beachten. Als Beispiel für den typischen Inhalt solcher Regelungen kann Folgendes gelten:

- Die PreZero Dual GmbH verpflichtet sich, die Wertstoffhöfe des öRE mitzubedenutzen bzw. mitbenutzen zu lassen.
- Der öRE stellt sicher, dass die Wertstoffhöfe in dem bekannten Umfang und der vorhandenen Qualität erhalten bleiben. Er wird alles unterlassen, was die Erfassung geringerer Mengen und geringerer Qualitäten als bisher bewirken könnte; das Recht zu organisatorischen Veränderungen bleibt ansonsten unberührt. Ebenso unberührt bleibt das Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme.
- Übergabeort der erfassten Verkaufsverpackungen ist der jeweilige Sammelbehälter am Wertstoffhof (Abholort).
- Der öRE meldet den von der PreZero Dual GmbH genannten Beauftragten telefonisch/per Telefax/ per Mail die befüllten Container und/oder sonstigen Behälter, wie z.B. Säcke (Sammelbehälter) zur Abholung vom Wertstoffhof. Ein Sammelbehälter gilt als befüllt, wenn er aufgrund der Betriebserfahrung des öRE bis zum Zeitpunkt der Abholung wahrscheinlich voll sein wird.
- Nach erfolgter telefonischer Meldung sind die Container oder sonstigen Behälter spätestens bis zur nächsten Öffnungszeit des jeweiligen Wertstoffhofs zu entleeren bzw. abzuholen. Leere Container müssen sich wieder auf dem jeweiligen Wertstoffhof befinden. Neben der Entleerung aufgrund Vollmeldung kann die Entleerung der Sammelbehälter aus logistischen Gründen auch im Rahmen einer Sammeltour erfolgen, die mit dem öRE abzustimmen ist.
- Die Abholung ist mit geeigneten Fahrzeugen so zu erbringen, dass die örtlichen Gegebenheiten auf den Abholorten nicht verändert werden müssen. Den Weisungen des Betriebspersonals der Wertstoffhöfe ist Folge zu leisten. Die Vorschriften über die Ordnung und Sicherheit des Geländes der Abholorte sind zu beachten. Die Abholorte sind so zu verlassen, wie sie vorgefunden wurden. Etwaige Verunreinigungen sind durch den Verursacher zu beseitigen. Etwaige von der PreZero Dual GmbH oder deren beauftragten Entsorger verursachte Beschädigungen sind dem öRE unverzüglich mitzuteilen und werden auf Kosten von der PreZero Dual GmbH bzw. seiner Beauftragten durch den öRE behoben.
- Die Sammelbehälter sind vollständig zu entleeren. Etwaige am Behälter anhaftende Reste sind zu entfernen und auf Kosten des PreZero Dual-Entsorgers zu entsorgen. Werden Verkaufsverpackungen nicht innerhalb der Frist nach Absatz 3 sowie einer anzumahenden Nachfrist von 24 Stunden abgeholt, ist der öRE im Wege der Ersatzvornahme berechtigt, die Abholung selbst oder durch einen beauftragten Dritten auf Kosten des PreZero Dual-Entsorgers durchzuführen oder durchführen zu lassen.
- Der öRE erwirbt mit Ausnahme von PPK zu keinem Zeitpunkt Eigentum an den zu erfassenden oder erfassten Wertstoffen.
- Einwände hinsichtlich der Qualität der erfassten Verkaufsverpackungen kann der Systembetreiber bzw. dessen beauftragter Entsorger nur unmittelbar bei der Leerung bzw. Abholung der Sammelbehälter geltend machen. Im Übrigen übernimmt der öRE keine weitere Haftung für Menge und Qualität der erfassten Verkaufsverpackungen sowie für Schäden, die durch Befüllen der Sammelbehälter mit schädlichen Abfällen entstehen.

Anfallstellen gemäß § 3 Abs. 11 VerpackG und Anfallstellen des
Freizeitbereiches

für den Landkreis Erlangen-Höchstadt (BY054)

Diese Anfallstellen sind bedarfsgerecht und kostenfrei im Holsystem zu entsorgen.

L V P	Behälterart	Anzahl Behälter	Anzahl Anfallstellen	Abfuhrhythmus
	MGB 1,1 m ³	3	3	1-wöchentlich
	MGB 2,5 m ³	12	10	1-wöchentlich
	MGB 5,0 m ³	12	10	1-wöchentlich

Diese Angaben stammen von unseren Altvertragspartnern und stellen die Ausgestaltung der Erfassungslogistik gegen Ende 2025 dar. Unser Unternehmen übernimmt für die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Angaben keine Gewähr. Auf die Verpflichtung, sich insbesondere zu Kalkulationszwecken und zur Leistungserbringung vor Ort mit den aktuellen Gegebenheiten des Vertragsgebietes und (technischen) Einzelheiten des bestehenden Systems vertraut zu machen, wird hingewiesen.

örE

.....
(Datum)

(Unterschrift)

.....
(Namen in Druckschrift)