

Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente

Einladung -öffentlich-	3
------------------------	---

Vorlagendokumente

TOP Ö 5.1 Bearbeitungsstand Fraktionsanträge	
Mitteilung zur Kenntnis VI/293/2026	5
Bearbeitungsstand Fraktionsanträge 03.02.2026 VI/293/2026	6
TOP Ö 5.2 Immobilienmarktbericht Erlangen 2024	
Mitteilung zur Kenntnis 612/049/2025	9
Anlage 1: Auszug Immobilienmarktbericht Erlangen 2024 612/049/2025	10
TOP Ö 5.3 Deutschlandticket 2026 - bayernweite Allgemeinverfügung	
Mitteilung zur Kenntnis 613/357/2025	19
Allgemeinverfügung Deutschlandticket 2026 613/357/2025	21
TOP Ö 6 Bebauungsplan Nr. 475 der Stadt Erlangen - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - mit integriertem Grünordnungsplan; hier: Änderung des Aufstellungsbeschlusses	
Beschlussvorlage 611/247/2025	51
Anlage 1: Übersichtslageplan mit Geltungsbereich 611/247/2025	56
Anlage 2: Stand des Bebauungsplanverfahrens 611/247/2025	57
TOP Ö 7 Ausbau des südlichen Geh-/ Radwegs entlang der Henkestraße; hier: Bebauungsplan-abweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB	
Beschlussvorlage 611/258/2025	58
Anlage 1: Luftbild mit Bestandssituation und Grundstücksgrenzen 611/258/2025	62
Anlage 2: BPlan 303 mit Darstellung der betroffenen Flächen 611/258/2025	63
Anlage 3: Ausbauplanung des Geh- und Radwegs 611/258/2025	64
Anlage 4: Ausbau des Geh- und Radwegs im Bereich des Julius-Wredeheims 611/258/2025	65
TOP Ö 8 Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen; hier: Anpassung der Ausführung der Begleitlinie	
Beschlussvorlage 613/312/2024	66
Anlage 1 – Musterblatt 6.3-1 Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts 613/312/2024	69
Anlage 2 - Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen, 2. aktualisierte Fassung 613/312/2024	70
TOP Ö 9 Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken	
Beschlussvorlage 613/345/2025	102
Anlage 1a - Kurzfassung Entscheidungshilfe angeordnetes Gehwegparken T30-Zone 613/345/2025	107
Anlage 1b - Langfassung Entscheidungshilfe angeordnetes Gehwegparken 613/345/2025	108
Anlage 2 - Vorläufiges Fußwegenetz 613/345/2025	130
Anlage 3 - Auszug VEP 2030 Anlage 3-Qualitätsstandards Fußwege 613/345/2025	131
Anlage 4 - Gehwegparken im Fußwegenetz 613/345/2025	132
Anhang 5 - Auflistung der von Gehwegparken betroffenen Straßen im definierten Fußwegenetz 613/345/2025	133
TOP Ö 10 Antrag Nr. 077/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen - Pilotprojekt realisieren	
Beschlussvorlage 613/352/2025/1	134
Anlage 1 - Antrag Nr. 077/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen 613/352/2025/1	138

TOP Ö 11 Antrag Nr. 086/2025 der CSU-Stadtratsfraktion - Antrag Vorstellung Abriss der Zubringerbrücke A73 in Eltersdorf im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA)	
Beschlussvorlage 613/355/2025	139
Anlage 01 - CSU Stadtratsfraktionsantrag 613/355/2025	142
TOP Ö 12 Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirats Anger/Bruck: Einrichtung Schulstraßen	
Beschlussvorlage 613/358/2025	144
Anlage 1 - Antrag Nr. 218/2025 613/358/2025	147

Einladung

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77, Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat

1. Sitzung • Dienstag, 03.02.2026 • 16:00 Uhr • Ratssaal, Rathaus

Nicht öffentliche Tagesordnung - 16:00 Uhr

- siehe Anlage -

Öffentliche Tagesordnung - 16:15 Uhr

- | | | |
|------|--|----------------|
| 5. | Mitteilungen zur Kenntnis | |
| 5.1. | Bearbeitungsstand Fraktionsanträge | VI/293/2026 |
| 5.2. | Immobilienmarktbericht Erlangen 2024 | 612/049/2025 |
| 5.3. | Deutschlandticket 2026 - bayernweite Allgemeinverfügung | 613/357/2025 |
| 6. | Bebauungsplan Nr. 475 der Stadt Erlangen -
Nordwestlich des Lorlebergplatzes - mit integriertem Grünordnungsplan;
hier: Änderung des Aufstellungsbeschlusses | 611/247/2025 |
| 7. | Ausbau des südlichen Geh-/ Radwegs entlang der Henkestraße;
hier: Bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB | 611/258/2025 |
| 8. | Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen;
hier: Anpassung der Ausführung der Begleitlinie und 2. aktualisierte
Fassung der Leitlinien | 613/312/2024 |
| 9. | Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken | 613/345/2025 |
| 10. | Antrag Nr. 077/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Feierabendparken auf
Supermarktparkplätzen - Pilotprojekt realisieren | 613/352/2025/1 |

- | | | |
|-----|--|--------------|
| 11. | Antrag Nr. 086/2025 der CSU-Stadtratsfraktion -
Antrag Vorstellung Abriss der Zubringerbrücke A73 in Eltersdorf im
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPa) | 613/355/2025 |
| 12. | Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirats Anger/Bruck:
Einrichtung Schulstraßen | 613/358/2025 |
| 13. | Anfragen | |

Ich darf Sie hiermit zu dieser Sitzung einladen.

Erlangen, den 27. Januar 2026

STADT ERLANGEN
gez. Dr. Florian Janik
Oberbürgermeister

Falls Tagesordnungspunkte dieser Sitzung aus Zeitgründen auf den nächsten Termin verschoben werden müssen, bitten wir Sie, die entsprechenden Unterlagen aufzubewahren und erneut mitzubringen.

Die Sitzungsunterlagen können auch unter www.ratsinfo.erlangen.de abgerufen werden.

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI

Verantwortliche/r:
Referat für Planen und Bauen

Vorlagennummer:
VI/293/2026

Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Die als Anlage beigefügte Übersicht zeigt den Bearbeitungsstand der Fraktionsanträge im Zuständigkeitsbereich des UVPA auf. Sie enthält Informationen der Amtsbereiche, für die der UVPA der zuständige Fachausschuss ist. Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Anlagen: Bearbeitungsstand Fraktionsanträge

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 03.02.2026

Referat I / EB 77

Keine offenen Fraktionsanträge

Referat II

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
063/2025	24.06.2025	SPD	Erhalt d Erhalt der Anmietung dreier Freizeitflächen in Frauenaaurach, Sieglitzhof und Tennenlohe	II/23 mit IV/41	in Bearbeitung

Referat VI / Amt 61

Antrag Nr.	Datum	Antragsteller/in Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
243/2023	30.11.2023	SBR Anger/Bruck	Antrag: Querungshilfe Herzogenauracher Damm	VI/61	Vorstellung der überarbeiteten Planung im StBR am 03.03.2026, anschließend Sicherheitsaudit und Beschluss
178/2024	17.12.2024	SBR Anger/Bruck	Antrag: Querungshilfe Herzogenauracher Damm	VI/61	Vorstellung der überarbeiteten Planung im StBR am 03.03.2026, anschließend Sicherheitsaudit und Beschluss
071/2025	10.07.2025	SBR Anger/Bruck	Antrag: Querungshilfe Herzogenauracher Damm	VI/61	Vorstellung der überarbeiteten Planung im StBR am 03.03.2026, anschließend Sicherheitsaudit und Beschluss

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPA 03.02.2026

039/2024	26.03.2024	Klimaliste	Antrag: Prüfung Tempo 30 (nachts)	VI/61	In Bearbeitung, Rasterlärmkarten werden geprüft.
104/2024	22.10.2024	SPD	Berichtsantrag für den UVPA: Falschparken, insbesondere an Schulen	VI/61	In Bearbeitung voraussichtlich II. Quartal 2026
077/2025	22.07.2025	SPD	Antrag: Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen- Pilotprojekt realisieren	VI/61	Für TO am 03.02.2026 gemeldet.
086/2025	17.09.2025	CSU	Antrag: Vorstellung Abriss der Zubringerbrücke A73 in Eltersdorf im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA)	VI/61	Für TO am 03.02.2026 gemeldet.
203/2025	05.11.2025	SBR Ost	Park- und Verkehrssituation in Housing Area	VI/61	In Bearbeitung
207/2025	13.11.2025	SPD	Antrag Eltersdorfer Regnitzweg: Schlechte Sicht verbessern	VI/61	In Bearbeitung
216/2025	26.11.2025	SBR Alterlangen	Antrag: Baustelle Schleuse	VI/61	In Bearbeitung
217/2025	26.11.2025	SBR Anger/Bruck	Antrag: Halteverbot westliche Dresdner Straße	VI/61	In Bearbeitung
218/2025	26.11.2025	SBR Anger/Bruck	Antrag: Einrichtung Schulstraßen	VI/61	Für TO am 03.02.2026 gemeldet
219/2025	26.11.2025	SBR Anger/Bruck	Antrag: Fuß- und Radwegverbindung zwischen Emmy-Noether-Gymnasium und der Waldorfschule	VI/61	Erläuterung von Amt 13 noch ausstehend
227/2025	09.12.2025	SBR Innenstadt	Antrag: Westliche Stadtmauerstraße: Sicherung des Fußweges durch den Tunnel bei Wegfall Passerelle	VI/61	In Bearbeitung voraussichtlich 10.03.2026
230/2025	16.12.2025	SPD	Antrag: Parkinfos auf LED-Tafeln	VI/61	In Bearbeitung voraussichtlich 10.03.2026

Übersicht offene Fraktionsanträge zum UVPa 03.02.2026

001/2026	07.01.2026	CSU	Antrag: Verbesserung der Verkehrssicherheit Möhrendorfer Straße	VI/61	In Bearbeitung
----------	------------	-----	---	-------	----------------

Referat VII / Amt 31

Antrag Nr.	Datum	Fraktion/Partei	Betreff	Zuständig	Status
202/2025	30.10.2025	CSU	Antrag: Gebäudeleitfaden – Auflistung und Reduktion übergesetzlicher Anforderungen	Amt 31	in Bearbeitung
231/2025	16.12.2025	SPD	Neufassung von Antrag 084/2025: Wasserwiesen erhalten und ausweiten – Biodiversität und Landwirtschaft stärken	Amt 31	in Bearbeitung

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
612/049/2025

Immobilienmarktbericht Erlangen 2024

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

I. Kenntnisnahme

Der Immobilienmarktbericht Erlangen 2024 dient der Verwaltung zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Der unabhängige Gutachterausschuss für Grundstückswerte im Bereich der kreisfreien Stadt Erlangen hat den Bericht zum Erlanger Grundstücksmarkt aktualisiert. Der Immobilienmarktbericht 2024 gibt einen ausführlichen Überblick über den Immobilienverkehr und dessen Preisentwicklungen bis zum 31.12.2024 in der Stadt Erlangen und ist im Dezember 2025 erschienen.

Mit der Führung der Kaufpreissammlung aller getätigten Grundstücks- und Immobilienkaufverträge existiert ein Datenbestand als Basis, dessen Auswertung es erlaubt den Immobilienmarkt für jedermann transparenter zu machen. Detaillierte Informationen der letzten Jahre bis einschließlich 31.12.2024 über Umsätze, Preisniveau und längerfristige Entwicklungen in den wichtigen Grundstücksteilmärkten Wohnungs- und Teileigentum sowie bei bebauten und unbebauten Grundstücken werden informativ dargestellt.

Für Immobilienexperten*innen und Sachverständige werden zudem sonstige für die Wertermittlung erforderliche Daten und Marktinformationen bereitgestellt. Ergänzend wurden erstmals Liegenschaftszinssätze für kleine Eigentumswohnungen (Apartments <35 m² Wohnfläche) abgeleitet.

Für den Immobilienmarktbericht wird eine Schutzgebühr in Höhe von 55,-€ erhoben. Er ist über die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses oder über das Bodenrichtwertinformationssystem <http://www.boris-bayern.de> als PDF-Download erhältlich.

Gedruckte Exemplare werden nur für interne Zwecke in Eigenregie erzeugt.

I

Anlage 1: Auszug Immobilienmarktbericht Erlangen 2024

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang



Auszug

Immobilienmarktbericht Erlangen 2024

Daten | Fakten | Analysen

erlangen.de
boris-bayern.de



Vorwort



Für den Bereich der kreisfreien Stadt Erlangen werden aktuelle umfangreiche Statistiken und Analysen des Immobilienmarktes präsentiert. Der Immobilienmarktbericht Erlangen 2024 gibt einen ausführlichen Überblick über den Grundstücksverkehr und dessen Preisentwicklungen und trägt damit zur Transparenz des Erlanger Immobilienmarktes bei.

Nach stetigem Wachstum in den letzten Jahren ist der Immobilienmarkt nach wie vor von einer Phase des Umbruchs geprägt. Für eine Beurteilung ist daher die unabhängige Beobachtung des Immobilienmarktes, die durch den Gesetzgeber ins Leben gerufen wurde, durch die Gutachterausschüsse und deren Geschäftsstellen umso wichtiger. Mit der Führung der Kaufpreissammlung aller getätigten Grundstücks- und Immobilienkaufverträge existiert ein Datenbestand als Basis, dessen Auswertung es erlaubt den Immobilienmarkt für jedermann transparenter zu machen. Der großen Bedeutung für die Volkswirtschaft und dem damit verbundenen allgemeinen Interesse am Geschehen auf dem Immobilienmarkt wird somit Rechnung getragen. Sowohl Immobilienexperten*innen als auch interessierten Laien werden anschauliche und verständliche Informationen über den hiesigen Grundstücksmarkt gegeben. Der Bericht ist für viele Bereiche in Wirtschaft, Recht und Verwaltung hilfreich, ermöglicht es Marktstrukturen besser zu erfassen und gibt zudem einen Einblick in die Aufgaben und Arbeit des Gutachterausschusses und seiner Geschäftsstelle.

Mit dem vorliegenden Immobilienmarktbericht wird ein ausführlicher Überblick über das Marktgeschehen in der Stadt Erlangen der vergangenen Jahre bis zum Stichtag 31.12.2024 gegeben. Detaillierte Informationen über Umsätze, Preisniveau und längerfristige Entwicklungen in den wichtigen Grundstücksteilmärkten Wohnungs- und Teileigentum sowie bei bebauten und unbebauten Grundstücken werden transparent dargestellt. Für Immobilienexperten*innen und Sachverständige werden zudem sonstige für die Wertermittlung erforderliche Daten und Marktinformationen bereitgestellt.

Dank gilt wiederum den Mitarbeiter*innen der Geschäftsstelle des Gutachterausschusses, die Kauffälle registriert und ausgewertet haben, sowie relevante Informationen zusammengetragen und den Immobilienmarktbericht aufbereitet haben. Der Dank gilt ebenso den ehrenamtlichen Mitgliedern des Gutachterausschusses für ihr ständiges und kompetentes Engagement.

Dirk Lange

Vorsitzender des Gutachterausschusses für Grundstückswerte
im Bereich der kreisfreien Stadt Erlangen

Inhaltsverzeichnis

Impressum	3
Abkürzungsverzeichnis.....	6
Vorwort.....	7
Der Gutachterausschuss und seine Aufgaben.....	8
1. Stadt Erlangen.....	12
2. Marktübersicht und Gesamtumsätze	16
2.1 Vorbemerkung und Zielsetzung.....	16
2.2 Kurzübersicht	17
2.3 Gesamtumsätze	19
3. Unbebaute Grundstücke (ub)	22
3.1 ub - Grundstücke im Überblick	22
3.2 ub - Eigenheime/individueller Wohnungsbau	25
3.3 ub - Individueller Wohnungsbau - Index der Preisentwicklung.....	27
3.4 ub - Geschosswohnungsbau	28
3.5 ub - Geschosswohnungsbau - Index der Preisentwicklung.....	29
3.6 ub - Gewerbebauland	30
3.7 ub - Gewerbebauland - Index der Preisentwicklung.....	31
3.8 ub - Übrige Bauplätze	33
3.9 ub - Gemeinbedarfs- und Gemeingebrauchsflächen.....	34
3.10 ub - Ausgleichs- und Ersatzflächen	34
3.11 ub - Bauerwartungsland	34
3.12 ub - Entwicklung Bauland – Verbraucherpreise - Baukosten.....	35
4. Flächen der Land- und Forstwirtschaft.....	36
4.1 Überblick	36
4.2 Preisentwicklung der landwirtschaftlichen Flächen – Bodenpreisindex (BPI)	37
4.3 Durchschnittliche Kaufpreise von land- und forstwirtschaftlichen Flächen.....	39
5. Bebaute Grundstücke (bb)	40
5.1 bb - Grundstücke im Überblick	40
5.2 bb - freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser (EFH/ZFH).....	41
5.3 bb - Doppelhaushälften und Reihenendhäuser (DHH, REH)	47
5.4 bb - Reihenmittelhäuser (RMH)	53
5.5 bb – Geschosswohnungsbau	59

5.6 bb - Wohn- und Geschäftshäuser	60
5.7 bb - Wirtschaftsimmobilien	61
6. Wohnungs- und Teileigentum	64
6.1 ETW - Wohnungs- und Teileigentum im Überblick.....	64
6.2 ETW – Index der Preisentwicklung.....	66
6.3 ETW - Preisniveau nach Lage und Baualtersklasse (Vergleichsfaktoren)	70
6.4 ETW - Auswertung Wohnungsgrößen	75
6.5 ETW - Wohnungen über 130 m ²	76
6.6 ETW - Apartments	79
6.7 ETW - Studentenwohnungen	83
6.8 ETW - Hochhäuser	87
6.9 ETW - Umwandlungen	87
6.10 Teileigentum - Tiefgaragenstellplätze / Stellplätze aller Art	88
6.11 Teileigentum – Gewerbe.....	89
7. Liegenschaftszinssätze und Rohertragsfaktoren.....	92
7.1 Eigentumswohnungen (ETW)	96
7.2 Eigentumswohnungen (ETW) < 35m ²	100
7.3 Einfamilienhäuser, Doppelhaushälften und Reihenhäuser	104
7.4 Mehrfamilienhäuser	107
7.5 Wohn- und Geschäftshäuser	110
7.6 Büro- und Geschäftshäuser	110
7.7 Produzierendes Gewerbe, Logistik und Lagergebäude	111
8. Sachwertfaktoren	112
8.1 Einfamilien- / Zweifamilienhäuser (EFH/ ZFH)	114
8.2 Doppelhaushälften und Reihenhäuser	115
8.3 Reihemittelhäuser	117
8.4 Zusammenfassung der Sachwertfaktoren.....	119
9. Umrechnungs- koeffizienten (uk)	120
9.1 uk – WGFZ-Umrechnungskoeffizienten für individuelle Wohnbebauung	121
9.2 uk – WGFZ-Umrechnungskoeffizienten für Geschosswohnungsbau	122
9.3 uk – WGFZ-Umrechnungskoeffizienten für gewerbliche Bauflächen ...	123
9.4 uk – Flächengrößen-Umrechnungskoeffizienten für individuelle Wohnbebauung	125
10. Ergänzende Informationen	126

2. Marktübersicht und Gesamtumsätze

2.1 Vorbemerkung und Zielsetzung

Der vorliegende Bericht gibt eine umfassende Übersicht über den Immobilienmarkt im Bereich der kreisfreien Stadt Erlangen. Hauptaufgabe des Immobilienmarktberichtes ist es, über Umsätze, Preisentwicklungen und das Preisniveau zu informieren. Der Bericht beinhaltet Auswertungen der vorhandenen Kauffälle bis zum 31.12.2024. Er soll damit zur besseren Einschätzung der Marktlage beitragen und die generelle Transparenz auf dem Erlanger Immobilienmarkt erhöhen. Prognosen über das zukünftige Marktgeschehen werden nicht erstellt.

Der Bericht verfolgt auch das Ziel über die Tätigkeit des Gutachterausschusses zu informieren und aufzuzeigen, welch detailliertes Datenmaterial dort mit der Kaufpreissammlung vorliegt. Aus den erfassten Informationen werden Umsatzzahlen, Preisindexreihen und andere für die Wertermittlung erforderliche Daten abgeleitet. Für allgemeine Aussagen zu den Umsätzen werden alle Kauffälle des gewöhnlichen Geschäftsverkehrs im jeweiligen Berichtsjahr herangezogen. Den Auswertungen über spezifische Teilmärkte dagegen liegen jeweils nur Teilmengen der ausgewerteten Kaufverträge zugrunde. Zur Veranschaulichung werden die aktuellen Daten häufig mit den Ergebnissen zurückliegender Jahre verknüpft. Schwerpunktmäßig werden dabei die Entwicklungen der letzten 5 Jahre analysiert. Soweit es sinnvoll erscheint, wird jedoch auch auf langfristige Tendenzen eingegangen.

Der Marktbericht soll u.a. Grundstückseigentümern, Käufern, Bauwilligen und Kreditgebern Informationen liefern und als Entscheidungshilfe dienen. Er kann darüber hinaus auch kommunalen oder staatlichen Stellen zur Erfüllung ihrer Aufgaben hilfreiche Hinweise geben. Der Immobilienmarkt vollzieht sich grundsätzlich nach marktwirtschaftlichen Regeln. Angebot und Nachfrage werden aber durch gesetzliche und wirtschaftliche Rahmenbedingungen, zum Beispiel steuerliche Gegebenheiten, bodenpolitische und bodenwirtschaftliche Bedingungen, sowie eine nur begrenzte Verfügbarkeit von Grund und Boden, zufälligen Marktsituationen und den unterschiedlichen Interessenslagen der Vertragsparteien in vielfältiger Weise beeinflusst. Kaufpreise bilden sich im Allgemeinen aus unterschiedlichen Wertvorstellungen, einer Vielzahl objektbezogener Einzelfaktoren und zufälligen und persönlichen Gegebenheiten. Diese besonderen Umstände bleiben bei den Marktanalysen (möglichst) unberücksichtigt. Der Immobilienmarktbericht gibt somit eine Orientierung und soll vor groben Fehleinschätzungen des Preisniveaus von Immobilien bewahren.

Die im Bericht nach statistischen Methoden ermittelten Aussagen können auch Grundlage und Hilfsmittel für Verkehrswertermittlungen sein, jedoch können sie eine sachverständige bzw. gutachterliche Beurteilung des Einzelfalles nicht ersetzen.

2.2 Kurzübersicht

Der Immobilienmarkt in der kreisfreien Stadt Erlangen des Jahres 2024 war in Gänze wieder etwas lebendiger als in den Jahren zuvor und verändert sich im Niveau positiv.

Die Anzahl der beurkundeten Immobiliengeschäfte ist im Berichtsjahr 2024 im Vergleich zum Jahr 2023 spürbar gestiegen. Mit 1.079 erfassten Immobilien-transaktionen lag die Anzahl der Kauffälle rund 32 % über dem Vorjahresniveau.

Insbesondere auf dem Teilmarkt des Wohnungs- und Teileigentums wurden steigende Fallzahlen registriert.

Der Geldumsatz stieg aufgrund der steigenden Kauffallanzahl auf eine Gesamtsumme von rund 670 Millionen Euro und lag mit rund + 19 % deutlich über dem Vorjahresniveau. Die Umsatzzahlen im Marktsegment bebauter Grundstücke stieg von 220 Transaktionen im Vorjahr auf 269 Transaktionen im Jahr 2024. Der Gesamtflächenumsatz stieg im Vergleich zum Vorjahr an und befindet sich auf dem Niveau von 2019 (was hauptsächlich dem starken Flächenumsatz bei land- und forstwirtschaftlichen Flächen sowie bebauten Grundstücken geschuldet ist). Der Gesamtumsatz mit rd. 670 Millionen Euro ist auf ein sehr hohes Niveau gestiegen. Ein kurzer Überblick in den einzelnen Marktsegmenten:

Wohnungs- und Teileigentum

Das Geldumsatzvolumen auf dem Erlanger Wohnungs- und Teileigentumsmarkt ist in Summe um rund 48 Millionen Euro unter das Vorjahresniveau und damit auf insgesamt rd. 188 Millionen Euro gefallen. Die Anzahl der Kauffälle für Wohnungen im Bestand stiegen im Vergleich zu 2023 moderat an auf 483 Vorgänge. Beim Erstverkauf gab es keine Veränderung zum Vorjahr. Der Geldumsatz bei den Wiederverkäufen stieg um 14 % auf rund 117 Millionen Euro, bei den Neubauwohnungen stieg der Geldumsatz um 9 % auf rund 38 Millionen Euro.

Individueller Wohnungsbau

Beim individuellen Wohnungsbau (freistehende Einfamilien-, Reihen- und Doppelhäuser) lagen die Vertragszahlen bei den unbebauten Grundstücken im Jahr 2024 auf Vorjahresniveau und bei den bebauten Grundstücken leicht über dem Vorjahresniveau. Bei den bebauten Grundstücken stieg der Geldumsatz mit rd. 464 Millionen Euro um rd. 13 % deutlich gegenüber dem Jahr 2023.

Bei den unbebauten Grundstücken wurde bei einer Flächenumsatzminderung von - 30 % ein Geldumsatzplus von + 56 % festgestellt.

Geschosswohnungsbau

Im Berichtsjahr 2024 stieg die Anzahl der verkauften Objekte von 4 auf 16. Der Geldumsatz stieg dabei leicht von 12,18 Millionen Euro auf 14,68 Millionen Euro.

Der Markt bei den unbebauten Grundstücken für den Geschosswohnungsbau ist mit nur drei registrierten Kauffällen nahezu zum Stillstand gekommen.

Wirtschaftsimmobilien

Auf dem Gewerbeimmobilienmarkt gab es bei den bebauten Grundstücken einen Geldumsatzanstieg von rd. 12 % gegenüber dem Vorjahr. Das liegt insbesondere an einer generellen Steigerung der Geldumsatzzahlen in vielen gewerblichen Teilmärkten.

Auf dem Teilmarkt der unbebauten Gewerbegrundstücke stieg der Geldumsatz gegenüber dem Vorjahresniveau um rund 1 Millionen Euro an. Das Angebot ist weiterhin sehr knapp, der Markt an unbebauten Gewerbeflächen steht nahezu still.

Land- und Forstwirtschaft

Für den kleinen Teilmarkt in Erlangen bei den land- und forstwirtschaftlichen Flächen wurde ein leichter Anstieg bei den Vertragszahlen sowie auch beim Geld- und Flächenumsatz für das Berichtsjahr 2024 ermittelt.

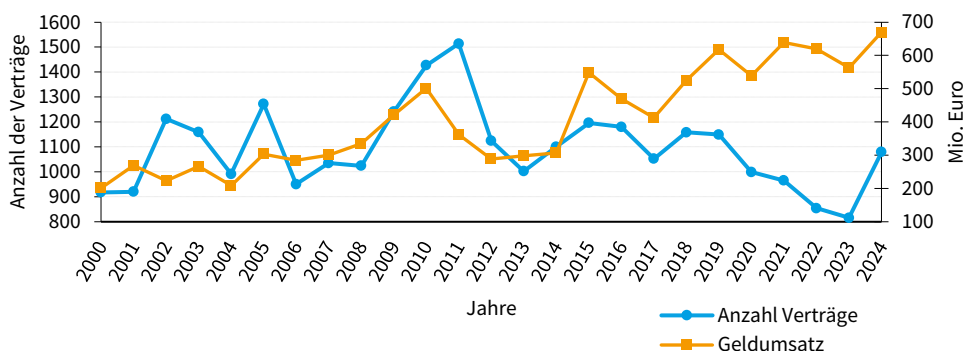
Preisentwicklung

Durch eine steigende Nachfrage in fast allen Teilmärkten im Vergleich zum Vorjahr ist das Preisniveau wieder etwas gestiegen.

Die Preise für baureife Grundstücke für den Geschosswohnungsbau sind im Berichtsjahr 2024 um rund - 5 % gefallen. Grundstücke für Einfamilienhäuser stiegen um rund + 4 % an. Auch in guten Wohnlagen gab es erstmals einen Preistrückgang. Bei bebauten Grundstücken (individueller Wohnungsbau) sind die Preise in durchschnittlichen und guten Wohnlagen sowohl beim Neubau als auch beim Wiederverkauf nahezu stagniert. Hier lag das Preisniveau bei +/- 2 % im Vergleich zum Vorjahr.

Auf dem Markt für Wohnungs- und Teileigentum ist das Preisniveau für Wohnungen im Bestand um - 2,1 % zurückgegangen. Im Neubau konnte ein Anstieg von + 28 % festgestellt werden.

Die insgesamt wenigen Kauffälle bei land- und forstwirtschaftlichen Nutzgrundstücken lassen nur eine grobe Aussage zum Preisniveau zu. Gegenüber 2023 stiegen diese an. Der Kaufpreis für Ackerflächen lag 2024 durchschnittlich bei 8,00 €/m², für Grünlandflächen bei 4,95 €/m² und für Waldflächen inklusive Bestockung bei 5,10 €/m².



Anmerkung

Die Anzahl der Verträge (Urkunden) und die Anzahl der Kauffälle unterscheiden sich dahingehend, dass in einem Vertrag zum Teil mehrere Objekte verkauft werden, d.h. die Kauffallanzahl daher insgesamt höher ist als die Anzahl der Verträge.

Entwicklung Anzahl der Verträge und Geldumsatz 2000 – 2024

2.3 Gesamtumsätze

Die Anzahl der registrierten Verkaufsobjekte umfasst alle dem Gutachterausschuss übermittelten Kauffälle den Eigentumsübergang von Immobilien und Grundstücken betreffend. Tauschverträge, Erbbauvertragsverträge, Zuschlagsbeschlüsse sowie Auseinandersetzungen sind hier inbegriffen. Ausgewertet werden alle Verträge, gleichwohl sie ggf. auf Grund

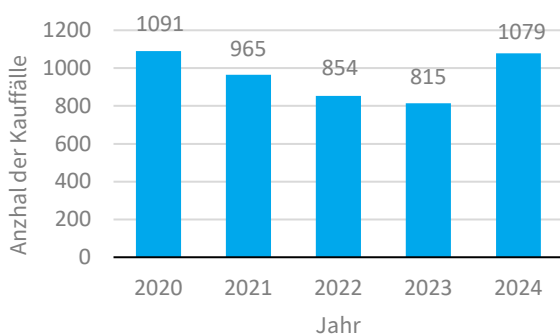
von beeinflussenden Umständen auf die Preisbildung in Form von Verwandtschafts- oder Geschäftsverhältnissen für spätere Auswertungen ungeeignet sind. In den anderen nicht zuzuordnenden Immobilienarten werden zum Beispiel Gemeinbedarfsgrundstücke oder sonstige Kauffälle erfasst. In den Auswertungen wird zwischen den folgenden Teilmärkten und einzelnen Grundstücksarten unterschieden:

Teilmarkt	Grundstücksart
Flächen der Land- und Forstwirtschaft	• Ackerflächen • Grünlandflächen • Waldflächen (mit Bestockung) • übrige land- und forstwirtschaftlichen Flächen
unbebaute Bauflächen	• Wohnbauland • individueller Wohnungsbau • Geschosswohnungsbau • gewerbliche Bauflächen • Industrie und Produktion • gewerbliche Nutzung • alle übrigen unbebauten Bauflächen • inkl. Abbruchgrundstücke
bebaute Grundstücke	• freistehende Ein- und Zweifamilienhäuser • Reihenhäuser und Doppelhaushälften • Mehrfamilienhäuser / Geschosswohnungsbau • Wohnheime aller Art • Büro- und Verwaltungsgebäude • Geschäftsgebäude • Handels- und Verbrauchermärkte • alle übrigen bebauten Grundstücke
Wohnungs- und Teileigentum	• neue Eigentumswohnungen • Eigentumswohnungen im Bestand • Umwandlung in Eigentumswohnungen • Teileigentum
nicht zuzuordnende Immobilienarten	Bei den nicht zuzuordnenden Immobilienarten (zum Beispiel Gemeinbedarfs-, Ausgleichs-, Wasser-, Abbau-, Ver- und Entsorgungsflächen) wird wegen der geringen Anzahl von Kauffällen in der Regel kein eigener Teilmarkt ausgewertet. Diese Fälle sind dann den unbebauten Grundstücken bzw. bebauten Grundstücken zugeordnet. Zu Gemeinbedarfs- und Ausgleichsflächen gibt es kurze gesonderte Betrachtungen.

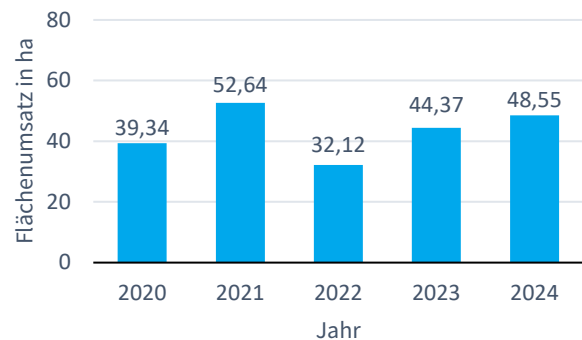
Definition Teilmärkte mit Grundstücksarten

Teilmarkt		2020	2021	2022	2023	2024
land- und forstwirtschaftliche Flächen (LF)	Anzahl	8	22	14	19	23
	Flächenumsatz (ha)	5,91	22,36	4,47	10,79	12,95
	Geldumsatz (Mio. €)	0,41	1,14	0,44	0,62	2,27
unbebaute Bauflächen (ub)	Anzahl	64	40	28	32	31
	Flächenumsatz (ha)	8,08	4,95	5,16	3,38	2,35
	Geldumsatz (Mio. €)	37,38	39,41	30,06	9,74	15,24
bebaute Grundstücke (bb)	Anzahl	248	234	236	220	269
	Flächenumsatz (ha)	20,68	24,06	19,33	28,05	30,55
	Geldumsatz (Mio. €)	310,59	401,93	411,59	411,96	463,92
Wohnungs- und Teileigentum (WTE)	Anzahl	691	650	565	536	730
	Geldumsatz (Mio. €)	188,92	196,29	175,15	140,68	188,43
alle übrigen nicht zuzuordnenden Immobilienarten (sonstige)	Anzahl	80	19	11	8	26
	Flächenumsatz (ha)	4,67	1,27	3,16	2,15	2,7
	Geldumsatz (Mio. €)	1,58	0,49	2,38	0,32	0,25
Summe	Anzahl	1091	965	854	815	1079
	Flächenumsatz (ha)	39,34	52,64	32,12	44,37	48,55
	Geldumsatz (Mio. €)	538,88	639,26	619,62	563,32	670,11

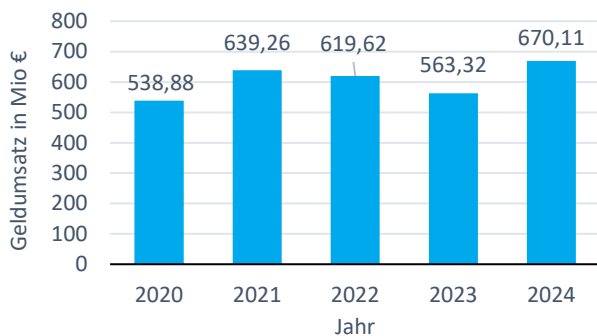
Gesamtumsätze in den Teilmärkten



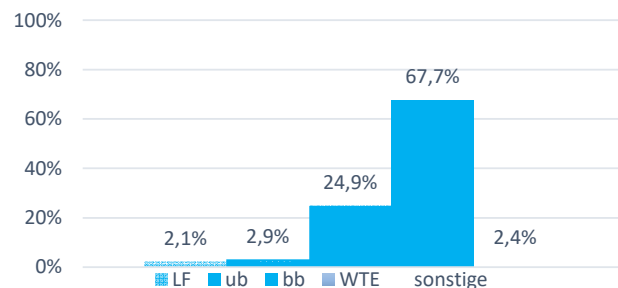
Anzahl der Kauffälle



Flächenumsatz



Geldumsatz



Prozentuale Aufteilung der Kauffälle 2024 nach Teilmärkten

Mitteilung zur Kenntnis

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/357/2025

Deutschlandticket 2026 - bayernweite Allgemeinverfügung

Beratungsfolge	Termin	N/Ö	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Kenntnisnahme	
Stadtrat	26.02.2026	Ö	Kenntnisnahme	

Beteiligte Dienststellen

Ref. II BTM z.K., Amt 30 z.K., ESTW z.K.

I. Kenntnisnahme

Der Bericht der Verwaltung dient zur Kenntnis.

II. Sachbericht

Die bisherigen Unklarheiten zur Fortführung und Finanzierung des Deutschlandtickets führten zu jährlichen befristeten Regelungen bei der Umsetzung auf kommunaler Ebene. Die Anerkennung des Deutschlandtickets musste durch jeden Aufgabenträger mit einer auf die lokalen Gegebenheiten angepassten Allgemeinverfügung oder eine Fortschreibung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (öDA) umgesetzt werden, siehe zuletzt Beschlussvorlage Nr. 613/315/2024.

Im Jahr 2026 ändert sich dieses Vorgehen. Der Freistaat Bayern macht vom Art. 8a BayÖPNVG Gebrauch und setzt eine bayernweit gültige Allgemeinverfügung zur Anerkennung des Deutschlandtickets (siehe Anlage) ab 1. Januar 2026 um. Diese ersetzt die lokalen Regelungen der Aufgabenträger. Hierdurch gilt zusammengefasst folgendes:

- Die Verkehrsunternehmen in Bayern werden rechtsverbindlich verpflichtet, das Deutschlandticket anzuerkennen (sowohl im ÖPNV als auch im SPNV (Schienenpersonennahverkehr)).
- Der Freistaat übernimmt hiermit die funktionale Aufgabenträgerschaft für das Deutschlandticket.
- Gemäß Nr. 5.4 der Allgemeinverfügung ist die Regierung von Mittelfranken (Reg. v. Mfr.) als eine dem Freistaat Bayern nachgeordnete Stelle i. S. d. Art. 8a Satz 3 BayÖPNVG für die operative Abwicklung des Deutschlandtickets in Mittelfranken zuständig.
- Die Allgemeinverfügung setzt die bundesweit abgestimmten Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im Rahmen des Deutschlandtickets 2026 um und gilt für das Kalenderjahr 2026.

In Bezug auf die Stadt Erlangen bedeutet dies folgende Änderungen:

- Ein Beschluss und eine Fortschreibung des öDA (siehe 613/315/2024) ist für 2026 nicht notwendig.
- Die Beantragung der Ausgleichsmittel bei der Regierung geht vom Aufgabenträger (Stadt Erlangen) an das Verkehrsunternehmen (ESTW Stadtverkehr GmbH) über.

- Die ESTW Stadtverkehr GmbH erhalten die Mittel und Bescheide direkt von der Regierung. Die Beantragung und Weiterreichung der Mittel durch die Verwaltung entfallen. Der Haushalt der Stadt Erlangen ist daher nicht mehr betroffen.
- Die Zuständigkeit für die Spitzabrechnung und die endgültige Beantragung für die Jahre 2024 und 2025, die im Jahr 2026 und respektive im Jahr 2027 stattfindet, verbleibt weiterhin beim Aufgabenträger.
- Regelungen zum Ausgleich der Hilfen im Ausbildungsverkehr bleiben davon unberührt.

Die Verwaltung begrüßt es, dass der Freistaat vom Art. 8a BayÖPNVG Gebrauch macht und dass dadurch der Aufwand beim Ausgleichsprozess sowie der Erstellung einer öDA-Fortschreibung reduziert wird bzw. entfällt. Die Allgemeinverfügung gilt nur für das Kalenderjahr 2026. Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass auch für die Jahre 2027ff. eine bayernweite Allgemeinverfügung umgesetzt wird. Eine Festlegung hierzu besteht aktuell jedoch nicht.

Anlagen:

Allgemeinverfügung Deutschlandticket 2026

III. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

IV. Zum Vorgang



Bayerisches Ministerialblatt

BayMBI. 2025 Nr. 549

17. Dezember 2025

Allgemeinverfügung (Allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007¹) des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr

über die Festsetzung des Deutschlandtickets einschließlich Ermäßigungsticket als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr im Kalenderjahr 2026

Hintergrund

Zur Fortführung des Deutschlandtickets haben Bund und Länder im Rahmen von Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln vom 6. November 2025 (im Folgenden: Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026) Maßstäbe zur einheitlichen Ermittlung des mit der Einführung des Deutschlandtickets verbundenen Ausgleichs abgestimmt. Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 basieren auf den Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im ÖPNV im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2025; es sind jedoch Änderungen in der Ausgleichssystematik vorgenommen sowie die strukturellen Veränderungen bei der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets und der übrigen Tarife berücksichtigt worden.

Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 regeln die Ausreichung der Finanzmittel durch die Länder an die Aufgabenträger und Aufgabenträgerorganisationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) sowie des allgemeinen öffentlichen Personennahverkehrs (allgemeiner ÖPNV). Die Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 waren von den Ländern jeweils noch an die konkreten Verhältnisse vor Ort anzupassen und umzusetzen. Die wesentlichen Teile der bundesweit abgestimmten und durch die Verkehrsministerkonferenz bestätigten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 sind in weiten Teilen verbindlich und bundesweit einheitlich zu regeln.

Den Aufgabenträgern obliegt es, auf dieser Basis den Ausgleich der Auswirkungen des Deutschlandtickets im Verhältnis zu den Verkehrsunternehmen des SPNV und des allgemeinen ÖPNV nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge oder allgemeiner Vorschriften zu regeln. Der Freistaat Bayern ist gemäß Art. 15 Abs. 1 und 2 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) Aufgabenträger und zuständige Behörde für den SPNV; zuständig ist das Staatsministerium (Art. 15 Abs. 1 Satz 2 BayÖPNVG). Der allgemeine ÖPNV liegt gemäß Art. 8 Abs. 1 und Abs. 3 BayÖPNVG in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und kreisfreien Gemeinden. Nach dem neu ins BayÖPNVG eingeführten Art. 8a ist das Staatsministerium ermächtigt, durch Rechtsverordnung oder Allgemeinverfügung für das gesamte Staatsgebiet allgemeine Vorschriften im Sinne von Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu erlassen und ist insoweit zuständige Behörde im Sinne dieser Verordnung.

Um die Umsetzung des Deutschlandtickets im ÖPNV im Freistaat Bayern zum 1. Januar 2026 sowie eine rechtskonforme Finanzierung hierfür zu gewährleisten, erlässt das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) eine allgemeine Vorschrift im Sinne von Art. 3 Abs. 2

¹ VERORDNUNG (EG) Nr. 1370/2007 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315/1) in der Fassung der Verordnung (EU) 2016/2338 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354/22).

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 für den gesamten ÖPNV in Form einer Allgemeinverfügung. Die Allgemeinverfügung regelt rechtsverbindlich die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der im Freistaat Bayern tätigen Verkehrsunternehmen zur Anerkennung des Deutschlandtickets sowie im Gegenzug einen Ausgleich der hierdurch entstehenden finanziellen Nachteile. Dies umfasst sowohl den SPNV, für den das Staatsministerium nach Art. 15 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2 BayÖPNVG insgesamt die Zuständigkeit als zuständige Behörde innehat, als auch den allgemeinen ÖPNV, für den nach Art. 8a BayÖPNVG die Zuständigkeit für eine landesweit einheitliche Tarifvorgabe beim Staatsministerium liegt. Hierdurch wird das Deutschlandticket im Freistaat Bayern im Kalenderjahr 2026 rechtsverbindlich für das gesamte Staatsgebiet umgesetzt.

Die verpflichtende Teilnahme und konkrete Umsetzung der Einnahmenaufteilung zum Deutschlandticket ist in Nr. 2.2 und in [Anlage 2](#) dieser Allgemeinverfügung verankert. Zusätzlich nehmen die Verkehrsunternehmen bundesweit beziehungsweise für diese die zuständigen Tariforganisationen an dem „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“, in der Fassung des „Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ teil.

Im Freistaat Bayern wurde zusätzlich das Ermäßigungsticket zum Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende eingeführt (Ermäßigungsticket). Beim Ermäßigungsticket handelt es sich um ein für die Bezugsberechtigten vergünstigtes Deutschlandticket. Die zusätzliche Ermäßigung wird vom Freistaat Bayern finanziert. Entsprechende Regelungen sind in dieser Allgemeinverfügung sowie in [Anlage 1](#) enthalten.

Das Staatsministerium kann die Zuständigkeit für die Gewährung und Abwicklung von Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung im allgemeinen ÖPNV entsprechend Art. 8a Satz 3 BayÖPNVG auf die Regierungen übertragen. Für den SPNV nimmt das Staatsministerium diese Aufgabe selbst wahr.

Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, bei denen die Erlösverantwortung beim Freistaat Bayern beziehungsweise bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), derer sich der Freistaat zur Wahrnehmung seiner Aufgaben im SPNV bedient (vergleiche Art. 16 Abs. 1 bis 3 BayÖPNVG), liegt (sogenanntes Bruttoprinzip), erfolgt ein Ausgleich für die dem Eisenbahnverkehrsunternehmen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile abweichend zu dieser Allgemeinverfügung auf Grundlage des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zusammen und nach Maßgabe der darin für die Umsetzung des Bruttoprinzips enthaltenen Regelungen zur Zahlungsabwicklung.

Die in der Allgemeinverfügung geregelte Bereitstellung von Daten durch die Verkehrsunternehmen stellt sicher, dass – entsprechend der unterschiedlichen Rahmenbedingungen und Einnahmenaufteilungsregelungen in den Verbünden und für sonstige Gemeinschaftstarife – durch die Verkehrsunternehmen jeweils alle Daten zur Verfügung gestellt werden, die für die Zwecke der Ermittlung der Ausgleichsleistungen und des Ausschlusses einer Überkompensation gemäß den Regelungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich sind. Diese Daten werden ausschließlich für die genannten Zwecke verwendet.

Allgemeinverfügung

1. Rechtsgrundlagen

Auf Grundlage von § 2 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) in Verbindung mit § 15 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) und Art. 15 Abs. 1 und 2 sowie Art. 8a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Bayern (BayÖPNVG) und Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchst. I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erlässt das Staatsministerium die nachfolgende Allgemeinverfügung zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und zur Gewährung von Ausgleichsleistungen für finanzielle Nachteile im Zusammenhang mit der Beförderung von Fahrgästen mit einem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026.

2. Gemeinwirtschaftliche Verpflichtung

- 2.1 Alle Verkehrsunternehmen, die im Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung (dazu Nr. 2.4) öffentliche Personenverkehrsdienste im ÖPNV erbringen, sind verpflichtet, während der Laufzeit dieser Allgemeinverfügung (dazu Nr. 8) das Deutschlandticket im Sinne des § 9 Abs. 1 RegG als Höchsttarif im Sinne des Art. 3 Abs. 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gemäß den Vorgaben

dieser Allgemeinverfügung entsprechend Nr. 2.2 anzuerkennen (im Folgenden Tarifierkennung oder Tarifierkennungspflicht). Dies umfasst öffentliche Personenverkehrsdienste im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) sowie im allgemeinen ÖPNV.

- 2.2 Die Tarifierkennung im Sinne von Nr. 2.1 beinhaltet die Beförderung von Fahrgästen mit einem gültigen Deutschlandticket zu den bundesweit einheitlich geltenden, vom „Koordinierungsrat Deutschlandticket“ beschlossenen Tarifbedingungen gemäß den Tarifbestimmungen Deutschlandticket in der jeweils geltenden Fassung (www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php), ohne dass den Fahrgästen hierfür zusätzliche Kosten entstehen. Von der Tarifierkennungspflicht umfasst sind sämtliche Deutschlandtickets, die von Vertragspartnern des „Vertrags über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“ vom 20. Dezember 2024 in der Fassung des „Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ (bEAV – veröffentlicht unter www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php) oder von diesen Vertragspartnern vertretenen Verkehrsunternehmen ausgegeben werden. Die Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichtet die Verkehrsunternehmen nicht zum Vertrieb; bezüglich des Vertriebs gelten, soweit vorhanden, die entsprechenden Regelungen der jeweils bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge einschließlich etwaiger Ergänzungen oder Nachträge zwischen dem Verkehrsunternehmen und der hierfür jeweils zuständigen Behörde. Die Verkehrsunternehmen sind im Zusammenhang mit der Anerkennung des Deutschlandtickets zudem verpflichtet, an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilzunehmen. Die Ausgestaltung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung nach dem Leipziger Modell im Freistaat Bayern erfolgt entsprechend den Vorgaben in [Anlage 2](#). Die hierfür erforderlichen Daten sind bereitzustellen, bestehende Einnahmenansprüche sind vollumfänglich geltend zu machen; die vertriebslichen Ausgabestandards des Deutschlandtickets sind anzuwenden. Die Verkehrsunternehmen sind zudem verpflichtet, wenn und soweit im Zusammenhang mit der Tarifierkennung erforderlich, Tarifgenehmigungsanträge für das Deutschlandticket selbst zu stellen oder bei entsprechenden Tarifanträgen Dritter mitzuwirken und keine Einwände hiergegen vorzubringen. Sie haben in dem möglichen und erforderlichen Umfang an der bundesweit einheitlichen Umsetzung des Deutschlandtickets mitzuwirken.
- 2.3 Die Tarifierkennungspflicht im Sinne von Nr. 2.1 beinhaltet zudem die Beförderung von Studierenden, Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden mit einem gültigen ermäßigten Deutschlandticket (Ermäßigungsticket) gemäß [Anlage 1](#). Die Verkehrsunternehmen sind im Hinblick auf die Anerkennung des Ermäßigungstickets zudem verpflichtet, bei der bundesweiten Einnahmenaufteilung wie folgt vorzugehen: Das Ermäßigungsticket ist bei der bundesweiten Einnahmenaufteilung mit dem regulären Preis des Deutschlandtickets ohne die ergänzende Ermäßigung im Freistaat Bayern anzusetzen.
- 2.4 Der Geltungsbereich dieser Allgemeinverfügung erstreckt sich geografisch auf das gesamte Gebiet des Freistaats Bayern.

3. Verhältnis zu bestehenden öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Die Regelungen dieser Allgemeinverfügung gelten, sofern im Rahmen dieser Allgemeinverfügung nichts anderes geregelt ist, im Hinblick auf die Tarifierkennungspflicht sowie die hierfür zu gewährenden Ausgleichsleistungen im Grundsatz vorrangig vor den Regelungen bestehender öffentlicher Dienstleistungsaufträge. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, bei denen die Erlösverantwortung beim Freistaat Bayern beziehungsweise bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG), derer sich der Freistaat Bayern zur Wahrnehmung seiner Aufgaben im SPNV bedient (vergleiche Art. 16 Abs. 1 bis 3 BayÖPNVG), liegt (sogenanntes Bruttoprinzip), gilt Folgendes: Die Regelungen dieser Allgemeinverfügung gelten vollumfänglich und vorrangig auch bezogen auf diese öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit der Ausnahme, dass die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung unmittelbar der BEG zustehen und etwaige bei Ermittlung des ausgleichsfähigen Betrages erfolgten Abzüge für vermiedene oder ersparte Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments im Rahmen der Abrechnung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags zulasten des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens berücksichtigt werden.

4. Ausgleichsleistungen

- 4.1 Die Verkehrsunternehmen erhalten nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung für das von ihnen im Kalenderjahr 2026 jeweils betriebene Liniennetz Ausgleichsleistungen für die ihnen durch die Anerkennung des Deutschlandtickets entstehenden finanziellen Nachteile; sie haben insoweit Anspruch auf Ausgleichsleistungen gegenüber dem Staatsministerium, die gemäß den Berechnungsvorgaben der „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln“ (Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 – veröffentlicht unter www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php) und – mit Blick auf die erforderliche Verteilung auf Liniennetze – gemäß den ergänzenden Berechnungsvorgaben dieser Allgemeinverfügung ermittelt wurden. Die Ausgleichsleistungen werden auf Antrag gewährt; für die Antragstellung gilt Nr. 5.1.
- 4.1.1 Die Ausgleichsleistungen sind entsprechend der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 für die Laufzeit dieser Allgemeinverfügung (Nr. 8) wie folgt zu ermitteln: Der von Bund und Ländern bundesweit gewährte Gesamtausgleichsbetrag beträgt drei Milliarden Euro abzüglich der tatsächlich geleisteten Ausgaben nach Nr. 5.4.6 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026. Als pauschalen Ausgleich erhält das Verkehrsunternehmen für das im Kalenderjahr 2026 betriebene Liniennetz den prozentualen Anteil am bundesweiten Gesamtausgleichsbetrag, den das Verkehrsunternehmen für dieses Liniennetz als Anteil am Gesamtausgleich gemäß den Nrn. 4.3.1 bis 4.3.3 und 4.3.5 der Richtlinien über die Gewährung von Billigkeitsleistungen zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2025 im Freistaat Bayern (Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025) erhalten würde.
- 4.1.2 Als Soll-Fahrgelderlöse gelten grundsätzlich die nach Nr. 4.3.1.1 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der Soll-Erlöse umzusetzen. Die Einzelheiten werden in [Anlage 3](#) dargestellt.
- 4.1.3 Als tatsächliche Fahrgelderlöse aus dem Deutschlandticket gelten die bundesweit um einen einheitlichen Faktor erhöhten tatsächlichen Fahrgelderlöse des Kalenderjahres 2025 aus dem Deutschlandticket einschließlich der Deutschland-Jobtickets und der Deutschland-Semestertickets (Stand 31. Dezember 2027), die sich aus einer fiktiven Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen unter Berücksichtigung der strukturellen Veränderung der Einnahmenaufteilungsregelungen für das Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 gegenüber dem Kalenderjahr 2025 ergeben würden. Dabei wird der Faktor auf Bundesebene wie folgt berechnet:

$$\frac{[\text{Schaden 2025}]^2 \times 1,026 - [\text{Ausgleich 2026}]^3 + [D - \text{Ticket 2025}]^4 \times 1,026}{[D - \text{Ticket 2025}]}$$

Als tatsächliche Fahrgelderlöse aus dem Restsortiment gelten die nach Nr. 4.3.1.2 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge, die pauschal um 2,6 Prozent zu erhöhen sind. Sollte es strukturelle Veränderungen der Einnahmenaufteilung für die übrigen Tarife (Restsortiment) im Verhältnis zum Kalenderjahr 2025 geben, sind abweichend die nach den Satz 1 und 3 berechneten tatsächlichen Fahrgelderlöse des Kalenderjahres 2025 für das Deutschlandticket und aus dem Restsortiment anzusetzen, die sich durch die fiktive Einnahmenaufteilung dieser Fahrgeldeinnahmen gemäß den für das jeweilige Kalenderjahr geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben. Die Einzelheiten werden in [Anlage 3](#) dargestellt. Die D-TIX GmbH & Co. KG und die Verbundorganisationen haben den Verkehrsunternehmen die für die Antragstellung

² Bundesweit aggregierter Ausgleichsbetrag, welcher sich aus den finalen Anträgen für das Jahr 2025 ergibt.

³ Gesamtausgleichsbetrag gemäß Nr. 4.1.1 dieser Allgemeinverfügung.

⁴ Tatsächliche Erlöse aus dem Deutschlandticket im Jahr 2025 nach Abzug des Vertriebsanreizes (Stand 31.12.2027).

erforderlichen Daten zu liefern. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der tatsächlichen Fahrgelderlöse umzusetzen. Die Einzelheiten werden in [Anlage 3](#) dargestellt.

- 4.1.4 Als Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch (SGB IX) sowie als vermiedene oder ersparte Aufwendungen gelten die nach den Nrn. 4.3.2 und 4.3.5 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Ergänzend dazu sind – mit Blick auf die erforderliche Zuordnung zu Liniennetzen – erforderliche Korrekturen insbesondere aufgrund von großen Veränderungen der Betriebsleistungen, der Struktur der Einnahmenaufteilung oder einem Betreiberwechsel durch eine angepasste Zuordnung der Minderungen der Erstattungsleistungen sowie der vermiedenen und ersparten Aufwendungen umzusetzen. Die Einzelheiten werden in [Anlage 3](#) dargestellt.

Als Minderung anderer Ausgleichszahlungen aus allgemeinen Vorschriften gelten die nach Nr. 4.3.3 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 der Ausgleichsfestsetzung zum Stichtag 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge. Solange bei dem Aufgabenträger für diese Allgemeinverfügung keine gegenzurechnenden Einsparungen nach Nr. 4.3.3 Satz 2 der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 entstehen, ist ein Ausgleich durch diese Allgemeinverfügung nicht möglich. Ein Ausgleich für die Minderung von Ausgleichsleistungen nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist nach dieser Allgemeinverfügung nicht möglich.

- 4.1.5 Der sich nach den Nrn. 4.1.1 bis 4.1.4 ergebende pauschalierte Ausgleich kann reduziert werden, sofern eine erhebliche Konkurrenzierung des Deutschlandtickets vorliegt. Eine erhebliche Konkurrenzierung kann nur in der Absenkung des Preises bestehender Tarifangebote gegenüber dem Kalenderjahr 2025 liegen oder in der Neueinführung von Zeitfahrausweisen oder anderen zielgruppenspezifischen Tarifangeboten, sofern diese im unangemessenen Verhältnis zu Geltungsbereich und Preis des Deutschlandtickets stehen. Über das Vorliegen einer erheblichen Konkurrenzierung sowie die daraus resultierende Verringerung des pauschalierten Ausgleichs anhand der nachweisbaren Wanderungseffekte aus dem Deutschlandticket in das konkurrenzierende Tarifangebot für die betroffenen Verkehrsunternehmen entscheidet das Staatsministerium. Die für die Tarifentscheidung zuständigen Stellen können geplante Tarifmaßnahmen dem Staatsministerium im Vorfeld zur Prüfung vorlegen. Sofern das Staatsministerium von einer erheblichen Konkurrenzierung ausgeht, muss es dies innerhalb von zwei Monaten schriftlich gegenüber den Verkehrsunternehmen begründen. Erfolgt dies nicht, gilt die Maßnahme als ausgleichsunschädlich. Voraussetzung für eine Kürzung des pauschalierten Ausgleichs ist in jedem Fall, dass sich die nach der Einnahmenaufteilung dem jeweiligen Tarifgebiet zugewiesenen Stückzahlen des Deutschlandtickets in den ersten 12 Monaten nach Einführung des neuen Tarifangebotes mindestens um 5 Prozent reduzieren.
- 4.1.6 Die Höhe der Ausgleichsleistungen für die ergänzende Ermäßigung des Ermäßigungstickets ergibt sich aus der Differenz zwischen den nach Nr. 2.3 Satz 2 in Verbindung mit [Anlage 1](#) anzusetzenden Fahrgeldeinnahmen und den tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen aus dem Verkauf der Ermäßigungstickets.
- 4.2 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung sind der Höhe nach begrenzt auf den finanziellen Nettoeffekt nach Art. 3 Abs. 2, Art. 4 Abs. 1 und Art. 6 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in Verbindung mit dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Diesbezüglich gilt:
- 4.2.1 Der finanzielle Nettoeffekt für die Erfüllung der Tarifierkennungspflicht aus dieser Allgemeinverfügung entspricht nach dem Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 der Summe aller (positiven und negativen) Auswirkungen aus der Erfüllung der Tarifpflicht durch das Verkehrsunternehmen im Freistaat Bayern in Bezug auf das Deutschlandticket.
- 4.2.2 Für die Ermittlung des finanziellen Nettoeffekts ist gesamthaft für alle Liniennetze des Verkehrsunternehmens im Gebiet des Freistaats Bayern eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und Kosten aus der Tarifierkennungspflicht nach dieser Allgemeinverfügung für das Kalenderjahr 2026 vorzunehmen; Liniennetze im SPNV, denen nach dem jeweiligen

öffentlichen Dienstleistungsauftrag das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), sind aus der Aufstellung herauszunehmen. Die Aufstellung muss allen Anforderungen des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen und die Höhe des angemessenen Gewinns separat ausweisen; die Richtigkeit der Aufstellung ist entsprechend Nr. 5.6 zu bestätigen.

- 4.2.3 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung dürfen unter Berücksichtigung eines angemessenen Gewinns nicht zu einer Überkompensation im Sinne des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 führen. Das Nichtvorliegen einer Überkompensation ist vom Verkehrsunternehmen entsprechend Nr. 5.6 zu bestätigen. Gegenstand der Überkompensationskontrolle sind ausschließlich die nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen. Soweit eine Überkompensation festgestellt wird, hat das Verkehrsunternehmen den überkompensierenden Betrag zur Vermeidung einer unzulässigen Beihilfe einschließlich Zinsen ab dem Eintritt der Überkompensation nach Maßgabe des jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zurückzuzahlen.
- 4.2.4 Ein Anreiz entsprechend Nr. 7 des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist aufgrund der dieser Allgemeinverfügung zugrunde liegenden pauschalen Ausgleichssystematik gegeben.

5. Antragstellung; Darlegungs- und Nachweispflichten

- 5.1 Die Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung werden auf Antrag gewährt. Der Antrag ist vom Verkehrsunternehmen entsprechend Nr. 7.1 Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 bis zum 30. September 2026 bei der zuständigen Stelle nach Nr. 5.2 zu stellen. Die zuständige Stelle nach Nr. 5.2. kann verspätete Anträge zulassen. Die formalen Vorgaben zur Form der Antragsstellung richten sich nach den durch das Staatsministerium festzulegenden Vorgaben im DTBY-Portal. Abweichend hiervon stellen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), keinen eigenen Antrag auf Ausgleichsleistungen nach dieser Allgemeinverfügung; die Ausgleichsleistungen stehen in diesem Fall unmittelbar der BEG zu. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt, liefern die für den entsprechenden Antrag der BEG erforderlichen Daten und Nachweise einschließlich der erforderlichen Berechnungen an die BEG zu; die Darlegungs- und Nachweispflichten dieser Allgemeinverfügung gelten für diese Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprechend, soweit im Rahmen dieser Allgemeinverfügung nichts Abweichendes geregelt ist. Die Zulieferung der entsprechenden Daten und Nachweise einschließlich der erforderlichen Berechnungen erfolgt in diesem Fall von den Eisenbahnverkehrsunternehmen unmittelbar an die BEG.
- 5.2 Zuständige Stelle für die Gewährung und die Abwicklung von Ausgleichsleistungen im SPNV ist das Staatsministerium. Zuständige Stelle für die Gewährung und Abwicklung von Ausgleichsleistungen im allgemeinen ÖPNV ist das Staatsministerium, sofern keine andere Stelle von ihm nach Art. 8a Satz 3 BayÖPNVG bestimmt wurde. Die Darlegungs- und Nachweisfristen für die Antragstellung sind nachfolgend geregelt. Auf Grundlage der mit dem Antrag (Nr. 5.5) und dem endgültigen Nachweis (Nr. 5.6) eingereichten Daten und Nachweise berechnet die jeweils zuständige Stelle die Höhe der Ausgleichsleistungen und setzt diese im Rahmen von Bewilligungsbescheiden fest. Für die Beantragung von Abschlagszahlungen gelten ergänzend die Nrn. 6.1 bis 6.3.
- 5.3 Die Verkehrsunternehmen tragen die Darlegungs- und Nachweispflicht für sämtliche in dieser Allgemeinverfügung geregelten Voraussetzungen und Anforderungen an die Gewährung der Ausgleichsleistungen. Sie sind verpflichtet, sämtliche für die Durchführung dieser Allgemeinverfügung erforderlichen Angaben vollständig und wahrheitsgemäß zu machen.
- 5.4 Die Verkehrsunternehmen sind – soweit nicht durch einen von ihnen beauftragten Dritten gemeldet wird – verpflichtet, jeweils bis zum 20. eines Monats für den Vormonat alle selbst oder im Namen des Verkehrsunternehmens erfolgten Verkäufe des Deutschlandtickets einschließlich der Verkäufe des Ermäßigungstickets, wobei hier der nicht ermäßigte Kaufpreis anzusetzen ist, entsprechend dem bEAV an die D-TIX GmbH & Co. KG zu melden; die Einzelheiten regelt der bEAV. Soweit das Verkehrsunternehmen öffentliche Personenverkehrsdienste auf der Grundlage mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge erbringt, erfolgt die Zuordnung der Verkäufe, soweit

vorhanden, nach den bestehenden Aufteilungsschlüsseln; im Übrigen wird die Zuordnung der Verkäufe im Verhältnis der Soll-Kilometer vorgenommen.

5.5

Mit dem Antrag nach Nr. 5.1 sind vom Verkehrsunternehmen die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise vorzulegen:

- Berechnungen oder eine Prognose der Höhe der voraussichtlichen Ausgleichsleistungen entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode;
- Prognosen der D-TIX GmbH & Co. KG und der Verbundorganisationen für die für die Antragstellung erforderlichen Daten entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode sowie weitere begründende Unterlagen; sofern entsprechende Daten von der D-TIX GmbH & Co. KG oder der Verbundorganisation nicht rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, hat das Verkehrsunternehmen entsprechende Prognosen und begründende Daten selbst vorzulegen;
- im Falle von strukturellen Veränderungen bei der fiktiven Einnahmenaufteilung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für das Kalenderjahr 2025 aus dem Deutschlandticket beziehungsweise dem Restsortiment vergleiche dazu Regelbeispiele in [Anlage 3](#), I. und Regelbeispiele in der Anlage zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I.):
 - Bestätigungen der Verbundorganisationen beziehungsweise D-TIX GmbH & Co. KG über die fiktiven Fahrgelderlöse für das Kalenderjahr 2025, die sich gemäß den für das Kalenderjahr 2026 geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben;
 - Erläuterungen und gegebenenfalls Nachweise für die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die betroffenen Tarife;
- im Falle von Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen (vergleiche dazu Regelbeispiele in [Anlage 3](#), II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen): Erläuterung und Darstellung der strukturellen Änderung und der dadurch entstehenden, unter allen direkt betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmten Neuverteilung der Fahrgeldeinnahmen;
- Prognose der Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode. Diese sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). Die Studierenden sind entsprechend getrennt nach vorhandenen einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne (solidarisches) Semesterticket auszuweisen. Wo möglich, sollen diese Prognosen von den Verbundorganisationen erstellt werden;
- Prognose der tariflichen Mindereinnahmen durch das Ermäßigungsticket entsprechend den im DTBY-Portal zur Verfügung gestellten Unterlagen und Berechnungsmethode. Diese sind getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende). Die Studierenden sind entsprechend getrennt nach den vorhandenen einzelnen solidarischen Semestertickets und ohne (solidarisches) Semesterticket auszuweisen. Wo möglich, sollen diese Prognosen von den Verbundorganisationen erstellt werden.

5.6

Von den Verkehrsunternehmen ist gemäß Nr. 6.4 der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 bis zum 31. März 2028 ein endgültiger Nachweis auf Basis der nach den Vorgaben der Richtlinien Deutschlandticket ÖPNV Bayern 2025 ermittelten und der Ausgleichsfestsetzung für das Kalenderjahr 2025 zum Stand 31. Dezember 2027 zu Grunde gelegten Beträge zu führen und dafür sind ergänzend die nachfolgend aufgeführten Daten und Nachweise vorzulegen:

- im Falle von strukturellen Veränderungen bei der fiktiven Einnahmenaufteilung der tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen für das Kalenderjahr 2025 aus dem Deutschlandticket beziehungsweise dem Restsortiment (vergleiche dazu Regelbeispiele in [Anlage 3](#), I. und Regelbeispiele in der Anlage zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I.):

- Bestätigungen der Verbundorganisationen beziehungsweise D-TIX GmbH & Co. KG über die fiktiven Fahrgelderlöse für das Kalenderjahr 2025, die sich gemäß den für das Kalenderjahr 2026 geltenden Einnahmenaufteilungsregelungen ergeben;
 - Erläuterungen und gegebenenfalls Nachweise für die jeweils maßgeblichen Regelungen oder Vereinbarungen zur Durchführung der Einnahmenaufteilung für die betroffenen Tarife;
- im Falle von Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen (vergleiche dazu Regelbeispiele in [Anlage 3](#), II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen): Erläuterung und Darstellung der strukturellen Änderung und der dadurch entstehenden, unter allen direkt betroffenen Verkehrsunternehmen abgestimmten Neuverteilung der Fahrgeldeinnahmen;
 - im Falle von strukturellen Veränderungen (fiktive Einnahmenaufteilung oder Korrekturen zur Berücksichtigung weiterer struktureller Veränderungen, vergleiche die beiden vorgenannten Anstriche): gesonderte Aufstellung, aus der sich die entsprechend angepasste Berechnung der Minderung der Erstattungsleistungen nach §§ 228 ff. SGB IX ergibt;
 - die ermittelte Anzahl der verkauften Ermäßigungstickets; die Tickets sind monats-scharf getrennt auszuweisen nach Studierenden sowie den weiteren Berechtigten (Auszubildende und Freiwilligendienstleistende); die Angaben zu den Studierenden sind getrennt nach den einzelnen Hochschulen mit (solidarischen) Semestertickets und ohne Semesterticket darzustellen; auf Anforderung sind die jeweils zugrundeliegenden Daten und Berechnungen offenzulegen;
 - eine Aufstellung aller Auswirkungen auf die Einnahmen und die Kosten aus der Tarifanerkennungspflicht entsprechend Nr. 4.2.2; die Richtigkeit der Aufstellung ist von einem Steuerberater oder einem Wirtschaftsprüfer zu bestätigen; die entsprechende Bestätigung ist vorzulegen; werden die zugrunde liegenden Verkehre auf Basis eines direkt vergebenen öffentlichen Dienstleistungsauftrags von einem kommunalen Verkehrsunternehmen erbracht, kann die Richtigkeit der Aufstellung alternativ auch von dem kommunalen Aufgabenträger bestätigt werden, der den öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt hat; bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), entfällt die Vorlage dieses Nachweises;
 - ein Nachweis des Verkehrsunternehmens, dass gemäß Nr. 4.2.3 eine Überkompensation nicht gegeben ist; der Nachweis ist durch Bestätigung eines Steuerberaters oder eines Wirtschaftsprüfers oder im Falle einer direkten Vergabe an ein kommunales Verkehrsunternehmen durch den jeweils zuständigen kommunalen Aufgabenträger zu erbringen; die Bestätigung soll grundsätzlich zusammen mit der Aufstellung nach dem vorstehenden Spiegelstrich erfolgen; bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), entfällt die Vorlage dieses Nachweises.
- 5.7 Im Falle von strukturellen Veränderungen, die sich nicht aus der Einnahmenaufteilung ergeben (vergleiche dazu Regelbeispiele in [Anlage 3](#), II. und Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026, I. Hinweise und Erläuterungen) sind alle betroffenen Verkehrsunternehmen bereits vorab zur Nachweisführung verpflichtet, sich gegenseitig sowie dem Staatsministerium die für die Bewertung der Neuverteilung erforderlichen Daten mitzuteilen sowie untereinander eine einvernehmliche Abstimmung zur Neuverteilung zu suchen.
- 5.8 Die Verkehrsunternehmen bestätigen die Richtigkeit der gemachten Angaben und vorgelegten Daten.
- 5.9 Werden die vorgenannten Unterlagen und Nachweise nicht fristgerecht vorgelegt, können die Ausgleichsleistungen ganz oder teilweise versagt werden.
- 5.10 Das Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder die BEG können die Vorlage weiterer Angaben und Nachweise verlangen, soweit dies zur Prüfung der Berechnungsvorgaben der Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 und der ergänzenden Vorgaben dieser Allgemeinverfügung oder insbesondere aufgrund von Rechtsvorschriften sowie Anforderungen der EU-Kommission oder des Obersten Rechnungshofes erforderlich ist.

- 5.11 Das Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, denen das Bruttonprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), die BEG können die von dem Verkehrsunternehmen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung beizubringenden Daten, Nachweise, Kalkulationen selbst oder durch einen vom Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder die BEG bestimmten, zur Verschwiegenheit verpflichteten Dritten prüfen lassen. Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, auf entsprechendes Verlangen Einblick in die hierfür notwendigen Unterlagen zu gewähren.
- 5.12 Im Hinblick auf die Übermittlung und Verarbeitung von Betriebs-, Geschäfts- sowie gegebenenfalls personenbezogenen Daten werden die jeweils geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet. Bei Bedarf werden hierzu entsprechende Vereinbarungen zwischen Verkehrsunternehmen und dem Staatsministerium sowie die von ihm bestimmten Stellen oder der BEG getroffen. Gleiches gilt in Bezug auf die Aufbewahrung der zugrundeliegenden Unterlagen und Speicherung von Daten sowie für die hierfür geltenden Fristen.
- 6. Abwicklung der Ausgleichsleistungen, Abschlagszahlungen**
- 6.1 Auf entsprechenden Antrag bei der nach Nr. 5.2 zuständigen Stelle über das DTBY-Portal werden den Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen gemäß den Nrn. 6.2 und 6.3 auf die voraussichtlichen Ausgleichsleistungen gewährt. Die Gewährung der Abschlagszahlungen steht unter dem Vorbehalt des endgültigen Bewilligungsbescheids; die gewährten Abschlagszahlungen können hierdurch abgeändert oder auch gänzlich versagt werden. Für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag im SPNV, denen das Bruttonprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), gilt Nr. 5.1 Satz 5 bis 7 entsprechend.
- 6.2 Die Verkehrsunternehmen erhalten Abschlagszahlungen und vorläufige Ausgleichsleistungen wie folgt:
- 6.2.1 Die Verkehrsunternehmen erhalten für die Monate Januar 2026 bis Juni 2026 auf Antrag eine erste Abschlagszahlung in Höhe von monatlich 7 Prozent der für das Kalenderjahr 2025 vorläufig gewährten Ausgleichsleistungen. Die Auszahlung erfolgt in monatlichen Tranchen und wird jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt. Der Antrag auf die erste Abschlagszahlung ist bis zum 31. Dezember 2025 zu stellen.
- 6.2.2 Wenn ein Antrag auf erst Abschlagszahlung nach Nr. 6.2.1 gestellt wurde, ist verpflichtend eine Aktualisierung bis zum 31. Januar 2026 nach den untenstehenden Maßnahmen vorzunehmen und es kann eine Verlängerung der Abschlagszahlung für das gesamte Kalenderjahr 2026 beantragt werden. Wenn kein Antrag nach Nr. 6.2.1 gestellt wurde, kann zum 31. Januar 2026 eine erstmalige Abschlagszahlung für das gesamte Kalenderjahr 2026 beantragt werden. Hierzu ist eine Berechnung des fiktiven Ausgleichsbetrages für das Kalenderjahr 2025 unter Anwendung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket für das Kalenderjahr 2025 auf Grundlage der in Nr. 4.1 dargestellten Berechnungsmethode vorzulegen. Die Abschlagszahlung erfolgt in Höhe von monatlich 7 Prozent der für das Kalenderjahr 2025 berechneten fiktiven Ausgleichsleistungen nach Stufe 2 der Einnahmenaufteilung. Die Auszahlung erfolgt in monatlichen Tranchen und wird jeweils am 20. eines Monats ausgezahlt.
- Sofern noch nicht alle aufschiebenden Bedingungen des bEAVs erfüllt sind, dadurch Einnahmen nicht der Einnahmenaufteilung zugeführt werden und dies zu einem Rückgang der prognostizierten Einnahmen von mehr als 5 Prozent führt, können auf Antrag des Verkehrsunternehmens angepasste erhöhte Abschlagszahlungen geleistet werden.
- 6.2.3 Die Vorgaben zur konkreten Abwicklung und Aktualisierung der Abschlagszahlungen richten sich nach den durch das Staatsministerium festzulegenden Vorgaben im DTBY-Portal.
- 6.2.4 Soweit Verkehrsunternehmen für das Kalenderjahr 2025 keine Ausgleichsleistungen für die Tarifierkennungspflicht des Deutschlandtickets erhalten haben oder aufgrund von Änderungen der Einnahmenaufteilung wesentliche Änderungen bei der Höhe der Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2026 zu erwarten sind, stimmen sich Verkehrsunternehmen und das Staatsministerium über ein sachgerechtes Vorgehen zur Gewährung von Abschlagszahlungen für das Kalenderjahr 2026 ab.

- 6.2.5 Ist aufgrund wiederholter nicht ordnungsgemäßer Meldung entsprechend der Verpflichtung nach Nr. 5.4 keine Teilnahme der Verkehre im Gebiet des Freistaats Bayern an der bundesweiten Einnahmenaufteilung möglich, so soll die Abschlagszahlung so lange ausgesetzt oder reduziert werden, bis eine ordnungsgemäße Teilnahme an der Einnahmenaufteilung erfolgt.
- 6.2.6 Die auf Basis des Antrags nach Nr. 5.1 ermittelten vorläufigen Ausgleichsleistungen für das gesamte Kalenderjahr 2026 werden ab Oktober 2026 in Form von Nachzahlungen oder Rückzahlungen gegenüber den bereits ausgezahlten Abschlagszahlungen ausgezahlt oder zurückgefordert; etwaige bereits erfolgte Rückzahlungen werden entsprechend berücksichtigt. Bis zu Entscheidung über den Ausgleichsantrag sollen die monatlichen Abschlagszahlungen nach Nr. 6.2.2 fortgeführt werden. Soweit noch keine Abschlagszahlungen erfolgt sind, erfolgt eine Auszahlung der vorläufigen Ausgleichsleistung in voller Höhe.
- 6.2.7 Der Betreiber des DTBY-Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.
- 6.3 Zusätzlich zu den Abschlagszahlungen gemäß Nr. 6.2 werden den Verkehrsunternehmen Abschlagszahlungen auf die Ausgleichsleistungen für die Mindereinnahmen aus dem Ermäßigungsticket wie folgt gewährt: Jeweils zum 15. des auf die Gültigkeit des jeweils ausgegebenen Tickets folgenden Monats können Abschlagszahlungen über das DTBY-Portal beantragt werden. Hierzu ist dort die Anzahl der jeweils ausgegebenen, gültigen Ermäßigungstickets zu melden. Daneben besteht die Möglichkeit, im Rahmen einer Korrekturmeldung bis zum 31. März 2027 mit dem bis dahin letztverfügbaren Stand die hochgeladenen Monatsmeldungen 2026 zu korrigieren. Die Höhe der Abschlagszahlung beträgt je gemeldetem verkauften Ermäßigungsticket 20 Euro. Die Verkehrsunternehmen können sich zu der Antragsstellung auch eines Dienstleisters bedienen.
- Der Betreiber des DTBY-Portals ist als datenschutzrechtlich Verantwortlicher zur Verarbeitung personenbezogener Daten berechtigt, soweit dies zur Abwicklung der Leistungen erforderlich ist.
- 6.4 Die endgültige Ermittlung der Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung erfolgt unter Berücksichtigung der Abschlagszahlungen und der vorläufigen Ausgleichsleistungen nach den Nrn. 6.1 bis 6.3 durch die nach Nr. 5.2 zuständige Stelle im Rahmen eines endgültigen Bewilligungsbescheids. Bei der endgültigen Ermittlung der Ausgleichsleistungen sind die vom Verkehrsunternehmen erhaltenen Abschlagszahlungen inklusive gegebenenfalls erfolgter Rückzahlungen oder Nachzahlungen zu berücksichtigen. Soweit die vom Verkehrsunternehmen erhaltenen Abschlagszahlungen über die endgültigen Ausgleichsleistungen hinausgehen, ist der überschüssige Betrag innerhalb einer hierzu von der nach Nr. 5.2 zuständigen Stelle zu setzenden angemessenen Frist zurückzuzahlen. Es gilt Art. 49a Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG).
- 6.5 Der Bayerische Oberste Rechnungshof ist berechtigt, bei den Verkehrsunternehmen Prüfungen entsprechend Art. 91 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayHO durchzuführen.
- 7. Veröffentlichung nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007**
- 7.1 Das Staatsministerium ist über die auf Grundlage dieser Allgemeinverfügung gewährten Ausgleichsleistungen berichtspflichtig gemäß Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im SPNV, denen das Bruttoprinzip zugrunde liegt (vergleiche Nr. 3 Satz 2), sind die Ausgleichsleistungen nach Maßgabe dieser Allgemeinverfügung Bestandteil der Ausgleichsleistungen auf Grundlage der jeweiligen öffentlichen Dienstleistungsaufträge; sie werden somit gesamthaft zusammen mit den Ausgleichsleistungen dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Rahmen des Berichts nach Art. 7 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 dargestellt.
- 7.2 Sofern dies für die Gewährleistung der Berichtspflicht nach Art. 7 Abs. 1 Satz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 erforderlich ist, können Daten, die im Zusammenhang mit dieser Allgemeinverfügung stehen, auch nachträglich von den Verkehrsunternehmen eingefordert werden. Verkehrsunternehmen, denen ein Ausgleich aufgrund dieser Allgemeinverfügung gewährt wird, können sich insoweit nicht auf Vertraulichkeit beziehungsweise die Geheimhaltung der von ihnen gemachten Angaben berufen.

8. Inkrafttreten und Geltungsdauer; Außerkrafttreten, Widerruflichkeit

- 8.1 Diese Allgemeinverfügung ist am Tag nach der Veröffentlichung im Bayerischen Ministerialblatt bekanntgegeben (Art. 41 Abs. 4 Satz 4 BayVwVfG); sie tritt zum 1. Januar 2026 in Kraft.
- 8.2 Die hiesige Allgemeinverfügung tritt am 31. Dezember 2026 außer Kraft. Die Abwicklung des Verfahrens über die Gewährung von Ausgleichsleistungen für das Kalenderjahr 2026 wird auch nach dem Außerkrafttreten gemäß Satz 1 nach den Regelungen dieser Allgemeinverfügung zu Ende geführt (insbesondere Erfüllung sämtlicher Nachweispflichten durch die Verkehrsunternehmen und Durchführung der Schlussabrechnung). Die hiesige Allgemeinverfügung kann durch Allgemeinverfügung verlängert, geändert oder auch vor dem oben genannten Außerkrafttreten aufgehoben/widerrufen (Art. 49 Abs. 2 Nr. 1 BayVwVfG) werden.

Gründe

Der Freistaat Bayern hat sich gemeinsam mit den anderen Ländern und dem Bund zur Fortführung und anteiligen Finanzierung des Deutschlandtickets ab 1. Januar 2026 geeinigt. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (Staatsministerium) als hierfür im Freistaat Bayern zuständige Behörde hat auf Grundlage der zwischen dem Bund und den Ländern abgestimmten Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026 die hiesige Allgemeinverfügung erlassen, um die Finanzierung gegenüber den Verkehrsunternehmen des ÖPNV im Freistaat Bayern zu gewährleisten. Dies schließt sowohl den SPNV als auch den allgemeinen ÖPNV ein.

Diese Allgemeinverfügung wird vom Staatsministerium auf Grundlage von § 15 AEG und Art. 15 Abs. 1 Satz 2 und 2 sowie Art. 8a BayÖPNVG als zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 in seinem sachlichen und geografischen Zuständigkeitsgebiet auf Grundlage von § 2 RegG und Art. 3 Abs. 2 in Verbindung mit Art. 2 Buchst. I der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als allgemeine Vorschrift zur Festsetzung des Deutschlandtickets als Höchsttarif erlassen.

Die Allgemeinverfügung regelt mit dem Ziel einer landesweit flächendeckenden und einheitlichen Anwendung des Deutschlandtickets spezifisch die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets als Höchsttarif und enthält korrespondierend hierzu die Regelungen zur Ermittlung der Ausgleichsleistungen für die Tarifierkennungspflicht. Sonderregelungen zur Abwicklung der Ausgleichsleistungen gelten bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen mit sogenanntem Bruttoprinzip, bei denen die Erlösverantwortung bei der BEG liegt.

Die Ermittlung der Ausgleichsleistungen für die tariflichen Mindereinnahmen für das Ermäßigungsticket erfolgt grundsätzlich im Rahmen des in der Allgemeinverfügung bereits bestehenden Verfahrens. Da die zusätzliche Ermäßigung vollständig vom Freistaat Bayern finanziert wird, ist eine Trennung der Effekte aus der Anerkennung des regulären Deutschlandtickets und der des Ermäßigungstickets erforderlich.

Die Allgemeinverfügung setzt die Vorgaben des Rechts der Europäischen Union nach Maßgabe der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durch transparente und diskriminierungsfreie Ausreichung der Mittel an die Verkehrsunternehmen des ÖPNV um. Die Ausgleichsleistungen sind auf den finanziellen Nettoeffekt aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Anerkennung des Deutschlandtickets beschränkt. Der unter Nr. 8.2 enthaltene unbeschränkte Widerrufsvorbehalt dient der Absicherung der Einhaltung der durch den Haushaltsgesetzgeber bewilligten Ausgabeermächtigung (Bayerischer Staatshaushalt, Kap. 09 06 TG 64). Gleichwohl wird davon ausgegangen, dass auf der Grundlage der zwischen Bund und Ländern erfolgten Abstimmung die Finanzierung des Deutschlandtickets gewährleistet ist.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Klage bei dem örtlich zuständigen Bayerischen Verwaltungsgericht erhoben werden.

Örtlich zuständig ist das Bayerische Verwaltungsgericht, in dessen Bezirk der Kläger seinen Sitz oder Wohnsitz hat:

- Regierungsbezirk Oberbayern:
Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30,

- Regierungsbezirke Niederbayern und Oberpfalz:
Verwaltungsgericht Regensburg in 93047 Regensburg, Haidplatz 1,
- Regierungsbezirk Oberfranken:
Verwaltungsgericht Bayreuth in 95444 Bayreuth, Friedrichstraße 16,
- Regierungsbezirk Unterfranken:
Verwaltungsgericht Würzburg in 97082 Würzburg, Burkarderstraße 26,
- Regierungsbezirk Mittelfranken:
Verwaltungsgericht Ansbach in 91522 Ansbach, Promenade 24–28,
- Regierungsbezirk Schwaben:
Verwaltungsgericht Augsburg in 86152 Augsburg, Kornhausgasse 4.

Hinweise zur Rechtsbehelfsbelehrung

Für Kläger ohne Sitz oder Wohnsitz im Freistaat Bayern ist das Verwaltungsgericht München in 80335 München, Bayerstraße 30, örtlich zuständig.

Die Einlegung des Rechtsbehelfs ist schriftlich, zur Niederschrift oder elektronisch in einer für den Schriftformersatz zugelassenen Form möglich. Die Einlegung eines Rechtsbehelfs per einfacher E-Mail ist nicht zugelassen und entfaltet keine rechtlichen Wirkungen!

Ab 1. Januar 2022 muss der in § 55d VwGO (Verwaltungsgerichtsordnung) genannte Personenkreis Klagen grundsätzlich elektronisch einreichen.

Kraft Bundesrechts wird in Prozessverfahren vor den Verwaltungsgerichten infolge der Klageerhebung eine Verfahrensgebühr fällig.

Anlagen

- Anlage 1:** Besondere Bestimmungen zum Bayerischen ermäßigten Deutschlandticket für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket) für das Kalenderjahr 2026
- Anlage 2:** Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket im Freistaat Bayern (2026)
- Anlage 3:** Regelungen für strukturelle Änderungen

München, den 1. Dezember 2025

Dr. Thomas G r u b e r
Ministerialdirektor

Anlage 1

**Besondere Bestimmungen zum Bayerischen ermäßigten Deutschlandticket
für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende (Ermäßigungsticket)
für das Kalenderjahr 2026**

1. Geltung der Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets

Auf das Ermäßigungsticket finden die bundesweiten Tarifbestimmungen des Deutschlandtickets in der jeweils geltenden Fassung Anwendung (www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php). Dies umfasst insbesondere die monatliche Kündbarkeit und den digitalen Vertrieb.

2. Definition Ermäßigungsticket

Das Ermäßigungsticket als Tarifangebot für Auszubildende, Studierende und Freiwilligendienstleistende im Freistaat Bayern ist eine beim Erwerb rabattierte Version des Deutschlandtickets. Das Ermäßigungsticket ist um 20 Euro gegenüber dem jeweils aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets rabattiert. Der Ermäßigungsbetrag wird vom Freistaat Bayern finanziert. Die Gewährung und Abwicklung der Ausgleichsleistungen erfolgt für den SPNV durch das Staatsministerium und für den allgemeinen ÖPNV durch das Staatsministerium oder den von ihnen beauftragten Regierungen.

3. Berechtigtenkreis

3.1 Folgende Gruppen sind zum Erwerb des Ermäßigungstickets berechtigt:

- a) Auszubildende (zur Definition siehe Nr. 3.2),
- b) Studierende (zur Definition siehe Nr. 3.3),
- c) Freiwilligendienstleistende (zur Definition siehe Nr. 3.4).

3.2 Als Auszubildende werden definiert:

- Auszubildende mit einem Berufsausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 Berufsbildungsgesetz (BBiG) und vergleichbare Fälle. Dies umfasst Menschen mit Behinderung und Menschen, die von einer Behinderung bedroht sind, die eine Ausbildung im Rahmen eines Berufsbildungswerkes absolvieren. Den Auszubildenden mit Vertrag nach § 10 Abs. 1 BBiG sind vergleichbar die Teilnehmenden an Vorschaltmaßnahmen der arbeitsweltbezogenen Jugendsozialarbeit in Jugendwerkstätten in Vorbereitung auf eine Ausbildung.
- Schülerinnen und Schüler an einer Berufsschule/-fachschule gemäß Art. 11, 13 Bayerisches Gesetz über das Erziehungs- und Unterrichtswesen (BayEUG). Dem vergleichbar sind Schülerinnen und Schüler am Lehrgang geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten nach der Lehrgangsordnung für staatlich geprüfte agrartechnische Assistentinnen und Assistenten.
- Schülerinnen und Schüler des Staatsinstituts für die Ausbildung von Fachlehrern und des Staatsinstituts für die Ausbildung von Förderlehrern gemäß Art. 120 BayEUG (in Verbindung mit Zulassungs-, Ausbildungs- und Prüfungsordnung für die Erste Lehramtsprüfung von Fachlehrkräften beziehungsweise Studienordnung für das Staatsinstitut für die Ausbildung von Förderlehrern).

- Auszubildende an der Fachschule nach Art. 15 BayEUG.
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene I und II in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nrn. 1 bis 2 Leistungslaufbahngesetz (LbG).

Auszubildende neuer Ausbildungsrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Auszubildende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Für die örtliche Berechtigung muss der gemeldete Hauptwohnsitz oder der Schulort im Freistaat Bayern liegen.

3.3 Als Studierende werden definiert:

- Studierende an Hochschulen nach Art. 1 Abs. 2 und 3 Bayerisches Hochschulinnovationsgesetz (BayHIG),
- Studierende einer sonstigen Einrichtung im Sinne von Art. 112 Abs. 1 Satz 1 bis 3 BayHIG,
- Studierende an der Fachakademie nach Art. 17 BayEUG,
- Beamtenanwärterinnen und Beamtenanwärter der Qualifikationsebene III in der Ausbildungszeit nach Art. 8 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3 LbG und vergleichbare Studierende, welche die Qualifikation für eine Fachlaufbahn außerhalb eines Beamtenverhältnisses erwerben (zum Beispiel Studierende im Sinne des Art. 17 Abs. 1 Satz 2 Gesetzes über die Hochschule für den öffentlichen Dienst).

Studierende neuer Einrichtungen können künftig als bezugsberechtigte Studierende anerkannt werden, soweit diese mit den oben genannten Personengruppen vergleichbar sind.

Maßgeblich für den Erwerb ist der Studienort im Freistaat Bayern.

Verkehrsunternehmen können auch Studierenden mit Hauptwohnsitz im Freistaat Bayern an den am gemeinsamen Semesterticket beteiligten Hochschulen den Erwerb des Ermäßigungstickets ermöglichen, wenn alle der im Folgenden aufgeführten Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Studienort des Studierenden liegt nicht im Freistaat Bayern, aber innerhalb Deutschlands in einem bundesländerübergreifenden lokalen Verkehrsverbund mit einem gemeinsamen Semesterticket für die bayerischen und außerbayerischen Hochschulen.
- Der Verkehrsverbund umfasst auch bayerische Kommunen.
- Im Bundesland des Studienortes gibt es für den Studierenden kein Angebot für ein ermäßigtes Deutschlandticket für Studierende.

3.4 Als Freiwilligendienstleistende gelten:

- Bundesfreiwilligendienstleistende nach § 2 Gesetz über den Bundesfreiwilligendienst und

- Freiwilligendienstleistende nach § 2 des Gesetzes zur Förderung von Jugendfreiwilligendiensten (insbesondere: Freiwilliges soziales Jahr/Freiwilliges ökologisches Jahr)

mit gemeldetem Hauptwohnsitz oder Dienstort im Freistaat Bayern.

4. Zeitliche Berechtigung zum Neubezug

Ein Neubezug des Ermäßigungstickets (durch Neuabschluss beziehungsweise Wiederaufleben eines Abo-Vertrags) ist, solange keine taggenaue Gültigkeit des Deutschlandtickets gegeben ist, für all jene gesamten Monatszeiträume möglich, in denen mindestens zehn Kalendertage im nachgewiesenen Berechtigungszeitraum (Semester, Ausbildungsjahr, Dienstzeitraum et cetera) liegen.

5. Besondere Bestimmungen zur Bezugsberechtigung für Studierende

Der Gesamtpreis für das Ermäßigungsticket inklusive des geleisteten Beitrages für ein vor Ort bestehendes solidarisches Semesterticket (sofern vorhanden) liegt 20 Euro unter dem jeweils aktuellen Preis des regulären Deutschlandtickets. Beim Erwerb durch Studierende, deren Studierendenwerk für sie ein verpflichtendes solidarisches Semesterticket vereinbart hat, ist von den Vertriebsstellen des Ermäßigungstickets (zum Beispiel Verkehrsunternehmen beziehungsweise sonstige für den Vertrieb verantwortlichen Stellen wie zum Beispiel Verbundorganisationen oder Vertriebsdienstleister) der durch den Studierenden geleistete Solidarbeitrag für ein Semesterticket mit einem Sechstel beim Bezugspreis des Ermäßigungstickets monatlich anzurechnen.

6. Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

6.1 Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende

Die Berechtigung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ist beim erstmaligen Erwerb und danach spätestens nach Ablauf von jeweils 12 Monaten durch ein geeignetes Verfahren durch die Vertriebsstelle des Ermäßigungstickets zu prüfen. Die Berechtigungsprüfung soll auch unterjährig durchgeführt werden können; das Prüfungsergebnis gilt jeweils für 12 Monate, maximal jedoch bis zum Ablauf der Ausbildungs-/Dienstzeit. Die Vertriebsstelle kann auch kürzere Fristen vorsehen. Hierbei ist primär ein vom Freistaat Bayern bereitgestelltes, einheitliches Formular als Berechtigungsnachweis zu nutzen. Das genaue Verfahren sowie mögliche Alternativen werden im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definiert.

6.2 Berechtigungsprüfung für Studierende

Die Berechtigung für den Erwerb des Ermäßigungstickets ist beim erstmaligen Erwerb und danach mindestens zu Beginn jedes Semesters zu prüfen. Hierbei sollte ein elektronischer Datenabgleich mit der jeweiligen Hochschule (sogenanntes „Shibboleth-Verfahren“) genutzt werden. Das genaue Verfahren sowie mögliche Alternativen werden im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definiert. Für Trimester gilt sinngemäß dasselbe wie für Semester.

6.3 Behandlung von Ermäßigungstickets im Ausgleichsverfahren

Wenn die Vertriebsstelle die Kriterien der Berechtigungsprüfung gemäß Nr. 6.1 bei Auszubildenden und Freiwilligendienstleistenden und Nr. 6.2 bei Studierenden sowie die im Anhang „Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets“ definierten Kriterien eingehalten hat, werden vom Staatsministerium beziehungsweise den Regierungen auch ohne gültigen Berechtigungsnachweis ausgegebene Ermäßigungstickets im Rahmen des Ausgleichsanspruchs akzeptiert.

Ergibt eine nachträglich durchgeführte Berechtigungsprüfung, dass im bereits vergangenen Bezugszeitraum keine Berechtigung für einen Erwerb des Ermäßigungstickets bestand, dann muss die Vertriebsstelle das Abonnement entweder als reguläres Deutschlandticket ohne Ermäßigung fortführen und den hierfür jeweils aktuell geltenden monatlichen Preis erheben, oder das Abonnement kündigen.

Anhang: Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets

Anhang 1 zur Anlage 1

Regelungen zur Berechtigungsprüfung für den Erwerb des Ermäßigungstickets für das Kalenderjahr 2026

1. Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistend

Die Berechtigungsprüfung für Auszubildende und Freiwilligendienstleistende regelt Nr. 6.1 der Anlage 1. Nachfolgend werden Regelverfahren (Nr. 1.1) und alternative Verfahren (Nr. 1.2) konkretisiert.

1.1 Regelverfahren

Auszubildende und Freiwilligendienstleistende müssen eine Bestätigung durch die Schule, Dienststelle (bei Beamtenanwärterinnen und -anwärtern) oder den Träger des Freiwilligendienstes vorlegen, deren Ausstellungsdatum nicht länger als zwei Monate zurückliegen darf. Hierbei ist das einheitliche Formular, welches vom Staatsministerium zum Download auf einer Webseite (bahnland-bayern.de/de/ermaessigungsticket) und bei den Vertriebsstellen zur Verfügung gestellt wird, als Berechtigungsnachweis zu nutzen. Bei einer Wiederbestellung innerhalb von 12 Monaten ist das für die Erstbestellung eingereichte Formular für die Prüfung der Berechtigung ausreichend und die Vorlage eines neu ausgestellten Bestätigungsformulars nicht erforderlich.

Auf dem Formular ist festgehalten, dass 14 Tage Vorbestellfrist gelten. Alle in diesem Sinne rechtzeitig eingehenden Bestellungen sollen daher fristgerecht bearbeitet werden. Ein schnelleres Abwickeln der Bestellung ist gleichwohl möglich.

Für die Berechtigungsprüfung wird eine Liste der beruflichen Schulen, Dienststellen und Freiwilligendienst-Träger zur Verfügung gestellt. Diese wird vor Beginn des jeweiligen Ausbildungsjahres und, soweit Schulen, Dienststellen oder Träger wegfallen oder neu hinzukommen, aktualisiert.

Wenn Auszubildende in einem Ausbildungsverhältnis mit einem Ausbildungsvertrag nach § 10 Abs. 1 BBiG sind, aber generell keine Berufsschule besuchen, kann in diesem Fall anstelle der Bildungseinrichtung die zuständige Industrie- und Handelskammer beziehungsweise Handwerkskammer die Berechtigung prüfen und das Formular bestätigen.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden. Dabei sind folgende Prüfmerkmale relevant:

- von der Bildungseinrichtung (beziehungsweise Dienststelle für Beamtenanwärter/innen oder Träger für Freiwilligendienstleistende) unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer zum Berechtigungskreis des Ermäßigungstickets zählt,
- Lage der Bildungseinrichtung (beziehungsweise Dienststelle/Dienstort für Beamtenanwärter/innen und Freiwilligendienstleistende) im Freistaat Bayern oder Lage des Hauptwohnsitzes (so wie vom Ticketnutzer angegeben) im Freistaat Bayern, Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate (bei einer Wiederbestellung innerhalb von 12 Monaten kann auf das erstmalige Prüfergebnis des eingereichten Formulars für die Erstbestellung zurückgegriffen werden),
- voraussichtliches Ausbildungs-/Dienstende (wie von Schule/Dienststelle/Träger angegeben): Falls es weniger als 12 Monate in der Zukunft liegt, ist dieses

Enddatum als Auslaufdatum des Abonnements zu übernehmen. Dabei soll die Abolauzeit auf ganze Monate aufgerundet werden.

1.2 Alternative Verfahren

Als Alternativen zur Berechtigungsprüfung gemäß dem Regelverfahren können die Vertriebsstellen weitere Verfahren einsetzen. Diese sind mit dem Freistaat vorher abzustimmen:

- a) Nutzung bestehender Schnittstellen zu den Arbeitgebern, zum Beispiel über Jobticket-Portale. Hierüber könnten Arbeitgeber die Berechtigung sowie Ausbildungsdauer bestätigen, ohne dass Schulen/Dienststellen tätig werden müssen.
- b) Nutzung bestehender Schnittstellen zu Auszubildenden-Datenbanken der Ausbildungskammern, die über eine datenschutzkonforme Abfrage eine sofortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum eines Ausbildungsverhältnisses zulassen, zum Beispiel „AzubiCard“.

1.3 Verfahren bei Anspruch auf Schulwegkostenfreiheit

Bei Auszubildenden, die als Berufsschüler/innen unter die Schulwegkostenfreiheit nach den Bestimmungen des Gesetzes über die Kostenfreiheit des Schulweges (SchKfrG) fallen, genügt die Ticketbestellung durch den zuständigen Träger der Schülerbeförderung als Berechtigungsnachweis. Eine zusätzliche Überprüfung mit dem Nachweisformular nach Nr. 1.1 ist nicht erforderlich.

2. Berechtigungsprüfung für Studierende

Die Berechtigungsprüfung für Studierende regelt Nr. 6.2 der [Anlage 1](#). Nachfolgend werden Regelverfahren (Nr. 2.1) und alternative Verfahren (Nr. 2.2) konkretisiert.

Bei krummen Semesterdauern beziehungsweise bei tagesgenauem Abostart (falls dieser künftig eingeführt wird) soll die Abolauzeit am Semesterende auf ganze Monate aufgerundet werden.

2.1 Regelverfahren

Bei der Berechtigungsprüfung ist ein geeignetes elektronisches Verfahren mit Datenabgleich mit der jeweiligen Hochschule beim Vertrieb des Tickets anzuwenden. Hierbei sollte nach Möglichkeit das Shibboleth-Verfahren genutzt werden.

2.2 Alternative Verfahren

Neben dem Shibboleth-Verfahren können auch bestehende, alternative Datenschnittstellen vor Ort genutzt werden, wenn diese ebenfalls aktuell gepflegt sind und dazu geeignet sind, bei Abfrage eine sofortige Aussage über das Vorliegen und das voraussichtliche Auslaufdatum einer Immatrikulation zu erzeugen.

Studierende an bayerischen Hochschulen, die weder das Shibboleth-Verfahren noch andere Datenschnittstellen zu den Vertriebsstellen bereitstellen können, können das Ermäßigungsticket durch Vorlage des Berechtigungsnachweises im Online-Verkauf entsprechend des Verfahrens bei den Auszubildenden gemäß Nr. 1.1 erwerben. Hierzu muss die Hochschule das bayernweit einheitliche Berechtigungsformular manuell

abstempeln und unterschreiben und somit die Immatrikulation des Studierenden bestätigen. Für die Berechtigungsprüfung wird eine Liste der betroffenen Hochschulen zur Verfügung gestellt. Diese wird jeweils vor Semesterbeginn aktualisiert.

Neben dem Berechtigungsnachweis können Verkaufspartner aus Praktikabilitätsgründen für Studierende einzelner Hochschulstandorte auch eine gültige Immatrikulationsbescheinigung als Nachweis zulassen. Die Entscheidung, ob dieses alternative Verfahren zur Anwendung kommt, obliegt dem Verkaufspartner.

Ein geeignetes Verfahren der Überprüfung der Berechtigungsnachweise ist anzuwenden.

Dabei sind folgende Prüfmerkmale bei Nutzung des Berechtigungsformulars kumulativ relevant:

- von der Hochschule unterschriebene und gestempelte Bestätigung, dass der Ticketnutzer im angefragten Semester/Trimester ordnungsgemäß eingeschrieben ist,
- Lage der Hochschule (Studienort) im Freistaat Bayern, oder Hauptwohnsitz im Freistaat Bayern und Zugehörigkeit zu einer Hochschule mit bundesländerübergreifenden Semesterticket im Sinne der Nr. 3.3 der [Anlage 1](#),
- Ausstellungsdatum des Bestätigungsformulars nicht älter als zwei Monate (bei einer Wiederbestellung innerhalb des angefragten Semesters/Trimesters kann auf das erstmalige Prüfergebnis des eingereichten Formulars für die Erstbestellung zurückgegriffen werden).

Bei Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung gelten die folgenden Prüfmerkmale kumulativ:

- Vorlage einer für das angefragte Semester/Trimester gültigen Immatrikulationsbescheinigung,
- Lage der Hochschule (Studienort) im Freistaat Bayern, oder Hauptwohnsitz im Freistaat Bayern bei gleichzeitiger Zugehörigkeit zu einer Hochschule mit bundesländerübergreifenden Semesterticket im Sinne der Nr. 3.3 der [Anlage 1](#).

3. Prüfung der Berechtigungsnachweise

Bei Verkäufen des Ermäßigungstickets ist, falls die Personalkapazität dies erfordert, eine stichprobenartige Prüfung der Nachweise für die Berechtigung ausreichend. Die Stichprobe muss ab 1. Januar 2026 mindestens 40 Prozent, jedoch zu Beginn des Ausbildungsjahres und zu Semesterbeginn mindestens 30 Prozent der pro Kalenderwoche hochgeladenen beziehungsweise eingereichten Berechtigungen betragen. Um die Prüfquote feststellen zu können, sollte das Prüfergebnis (ja/nein/ungeprüft) in geeigneter Form dokumentiert werden.

4. Datenschutz

Die Berechtigungsnachweise sollen für fünf Jahre aufbewahrt und danach zeitnah gelöscht werden.

Anlage 2**Festlegungen zur Umsetzung der Stufe 2 der Einnahmenaufteilung
für das Deutschlandticket im Freistaat Bayern (2026)**

Unter enger Einbeziehung von Experten der Verkehrsverbünde, Eisenbahnverkehrsunternehmen, Verkehrsunternehmen und Kommunen wurde ein Vorgehen zur Umsetzung der Stufe 2 des Leipziger Modells der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets in Bayern erarbeitet. Dieses Vorgehen gilt für die Stufe 2 des Leipziger Modells im Jahr 2026 und ist keine Vorfestlegung für die künftige Gestaltung der Einnahmenaufteilung beim Deutschlandticket.

A. Grundsätzliches

Mit der Anerkennung des Deutschlandtickets als bundesweit gültiges Tarifprodukt für den Nahverkehr durch die Verkehrsunternehmen beziehungsweise erlösverantwortlichen Aufgabenträger verpflichtet die Allgemeinverfügung alle Tarifgeber beziehungsweise Unternehmen im Geltungsbereich der Allgemeinverfügung auf die Anwendung eines gemeinsamen Aufteilungsverfahrens für das Deutschlandticket.

Das anzuwendende Aufteilungsverfahren umfasst alle Einnahmen aus dem Deutschlandticket sowie alle Einnahmen aus den bundesweit geltenden kundengruppenspezifischen Angeboten im Rahmen des Deutschlandtickets (unter anderem Jobticket und Semesterticket). Dazu zählen sämtliche Einnahmen sowie Leistungen von Dritten in der Höhe des festgelegten Preises des Deutschlandtickets. Das Bayerische Ermäßigungsticket ist bei der Einnahmenaufteilung wie ein reguläres Deutschlandticket zu behandeln.

Für eine bundesweit funktionierende Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets ist es wesentlich, dass bundesweit sämtliche vom Deutschlandticket betroffenen Verkehre und Kundenvertragspartner beim Vertrieb des Deutschlandtickets an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket teilnehmen. Grundlage hierfür stellt insbesondere der bundesweite „Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2“, in der Fassung des „Änderungsvertrages zum Vertrag über die Aufteilung der Einnahmen aus dem Deutschlandticket in der Stufe 2 für das Kalenderjahr 2026“ (bEAV – veröffentlicht unter www.bauen.bayern.de/min/verkehrsministerkonferenz/index.php) dar.

1. Zeitpunkt der Umsetzung

Die Einnahmenaufteilung entsprechend des bEAV und dieser Anlage gilt für das Jahr 2026.

2. Umsatzsteuer

Die Einnahmenaufteilung erfolgt mit den Bruttofahrgeleiderlösen. Die umsatzsteuerrechtliche Behandlung erfolgt nach der Einnahmenaufteilung durch das Unternehmen, dem die Erlöse aus der Einnahmenaufteilung zugeschrieben werden.

3. Vertriebsregelung

Für Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind die tatsächlichen Fahrgeldeinnahmen ansetzbar, soweit dabei die abgestimmten bundeseinheitlichen Rabattierungen angewendet wurden. Einnahmen aus dem im bEAV festgelegten bundeseinheitlichen Vertriebsanreiz (Anlage zu § 4 Abs. 4 bEAV) für Deutschlandtickets, Deutschland-Jobtickets und Deutschland-Semestertickets sind von den oben genannten Fahrgeldeinnahmen abzuziehen und gehen nicht in die Einnahmenaufteilung nach dieser Anlage ein. Hiervon unberührt sind Regelungen zur Vertriebsvergütung innerhalb der Tariforganisation.

4. Teilnehmende an der Einnahmenaufteilung und dem bundesweiten Zahlungsausgleich

Teilnehmende an der Einnahmenaufteilung sollen Tariforganisationen sein. Dies sind im Regelfall die Stellen, die in den Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften durch (verbund-)interne Regelungen mit der Umsetzung des Tarifs beauftragt sind und die die Einnahmenaufteilung im jeweiligen Verbund beziehungsweise der Tarifgemeinschaft vollziehen. Dies trifft im Regelfall

insbesondere auf Verbundgesellschaften zu. Tariforganisation kann auch ein Unternehmen mit Haustarif sein. Die am bEAV teilnehmenden Akteure müssen abstimmen, welche Stelle(n) beziehungsweise Verkehrsunternehmen für die jeweiligen Akteure am bundesweiten Zahlungsausgleich teilnehmen und wie die Zahlungen für den bundesweiten Ausgleich in die jeweilige Einnahmenaufteilung einfließen. Durch eine Zusammenarbeit können die Anzahl der Teilnehmenden an dem bundesweiten Ausgleich reduziert und die Verteilung der Einnahmen passgenauer für die Bedürfnisse vor Ort gestaltet werden. Insbesondere Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in Verbunderweiterungsgebieten beziehungsweise Gebieten für Verbundneugründungen sollten zur Umsetzung der Stufe 2 bereits jetzt mit dem zukünftigen Verbund zusammenarbeiten beziehungsweise Einnahmenaufteilungsregelungen innerhalb der Gruppe der Verbundneugründung beschließen und umsetzen.

5. Balanceschublade und PLZ-Ausland

Alle auf die Akteure in Bayern zu verteilenden Einnahmen aus dem Deutschlandticket werden in einem einheitlichen System verteilt. Eine eigene Verteilung für die auf Bayern entfallenden Einnahmen aus der Balanceschublade ohne zugeordnete Postleitzahlen (PLZ) oder mit PLZ aus dem Ausland erfolgt nicht.

Die Verteilung der auf Bayern entfallenden Einnahmen ohne Bayerische PLZ wird anhand der, aus der Verteilung der Einnahmen mit Bayerischen Postleitzahlen resultierenden, Schlüssel vorgenommen. Somit erfolgt die Verteilung der Einnahmen ohne Bayerische PLZ im gleichen Verhältnis wie die Verteilung der Einnahmen mit Bayerischer PLZ. Gleiches gilt für Restbeträge wie Rundungsdifferenzen oder Einnahmen mit Bayerischer PLZ, die noch nicht in den Stammdaten angelegt sind (zum Beispiel unterjährig aufkommende Postfächer).

B. Konkrete Umsetzung

Die Einnahmenaufteilung wird wie folgt umgesetzt. Alle Änderungen auf landesweiter Ebene im Jahr 2026 gegenüber dem Jahr 2025 sind als strukturelle Veränderungen einzuordnen und lösen damit gleichzeitig eine Korrektur der Verteilung der Fahrgeldeinnahmen aus dem Deutschlandticket nach Nr. 5.4.2 Satz 1 der „Muster-Richtlinien zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket im Kalenderjahr 2026 aus Bundes- und Landesmitteln“ vom 6. November 2025 in der „Als-ob-Berechnung“ für den Ausgleich 2026 aus.

6. Technische und organisatorische Umsetzung

Die Abrechnungsstellen müssen sich zur Umsetzung der Einnahmenaufteilung im entsprechenden Unterportal des DTBY-Portals registrieren und bis spätestens zum 30. November 2025 erfassen, welche Zahlungsausgleichsstellen (ZaSten) – einschließlich der Zahlenstelleninformationen – am bundesweiten Zahlungsausgleich 2026 teilnehmen. Die weiteren erforderlichen Informationen sind bis spätestens zum 31. Dezember 2025 einzupflegen beziehungsweise zu aktualisieren. Hierzu gehören unter anderem der Anteil je ZaSt am bundesweiten Zahlungsausgleich, Angaben, ob der verbundinterne Schienenpersonennahverkehr in die Verbund-Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket integriert ist, Zuordnung zu den von den Verkehren in dem Tarif abgedeckten Postleitzahlen (auch anteilig möglich) sowie Verteilschlüssel bei überlappenden Postleitzahlen. Die erfassten Daten müssen von den betroffenen Stellen (ZaSten und Abrechnungsstellen) entsprechend bestätigt werden.

7. Rechtliche Umsetzung

Die durch die Allgemeinverfügung zur Anerkennung des Deutschlandtickets verpflichteten Verkehrsunternehmen sind zur Teilnahme an der Einnahmenaufteilung für das Deutschlandticket verpflichtet. Diese Pflicht zur Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung umfasst auch den Abschluss eventuell notwendiger Vereinbarungen zur praktischen Umsetzung der Einnahmenaufteilung, insbesondere mit der D-TIX GmbH & Co. KG (D-TIX) und den an der Einnahmenaufteilung Teilnehmenden. Die Teilnahme an der bundesweiten Einnahmenaufteilung kann anstatt durch das Verkehrsunternehmen selbst auch durch von ihm oder anderweitig

rechtmäßig bestimmte Tariforganisationen erfolgen, soweit dieses Vorgehen den Vorgaben der bundesweiten Vereinbarung entspricht und dort zugelassen ist (zum Beispiel Übertragung auf einen Verkehrs- und Tarifverbund). Die Teilnahme an dem bundesweiten Zahlungsausgleich erfolgt durch das Verkehrsunternehmen selbst oder eine oder mehrere ZaSten in den Tariforganisationen. Die Vorgaben des Zahlungsdiensteaufsichtsgesetzes (ZAG) sind hierbei einzuhalten. Die bundesweite rechtliche Vereinbarung beinhaltet insbesondere die konkreten Zahlungsfristen und Vorgaben zur Umsetzung des bundesweiten Zahlungsausgleichs.

8. Verteilungsparameter

Die Verteilungsparameter der Einnahmenaufteilung ergeben sich wie folgt:

a) DTV-Anteil (Überregionaler SPNV/DTV)

Der überregionale SPNV/SPNV im Deutschlandtarif (DTV-Anteil) erhält einen Anteil von jedem Deutschlandticket, das Bayern in der bundesweiten Einnahmenaufteilung zugeschrieben wird.

Der DTV-Anteil ergibt sich aus dem prozentualen Anteil der Verkehre im DTV an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alleinnahmen (Solleinnahmen 2025) im Verhältnis zu den in Gesamtbayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alleinnahmen. Hierzu werden von den Gesamtsolleinnahmen 2025 in Bayern, sowie den Solleinnahmen im DTV 2025 (korrigiert um die Solleinnahmen der Verbundraumerweiterungsgebiete 2026) jeweils die entsprechenden Fahrgeldeinnahmen ohne Deutschlandticket 2025 „Restsortiment“ (korrigiert um prognostizierte Einnahmen des Restsortiments der Verbundraumerweiterungsgebiete 2026) subtrahiert und ins Verhältnis gesetzt.

Eine erläuternde Berechnung mit fiktiven Werten befindet sich in [Anhang 1](#).

Die für die Berechnung erforderlichen Daten werden aus den vorläufigen und auf Prognosen basierenden Anträgen der Verkehrsunternehmen zum Ausgleich 2025 im DTBY-Portal zum Stichtag 2. Dezember 2025 generiert. Der DTV-Anteil wird einmalig für das gesamte Jahr 2026 ermittelt, monatlich auf die Deutschlandticket-Einnahmen angewandt (vergleiche 8.b und 8.c)

b) Schülerinnen und Schüler mit Deutschlandticket mit Beförderungsanspruch im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges

Da der Erwerb des Deutschlandtickets durch die öffentliche Hand für die Nutzung des regelmäßigen Schulweges erfolgt, werden die Einnahmen aus diesen von den Schulaufwandsträgern vor Ort erworbenen Deutschlandtickets mit einem Anteil von 90 Prozent an den Einnahmen der örtlichen Tariforganisation zugewiesen. 10 Prozent dieser Einnahmen erhalten die Unternehmen im DTV für den überregionalen Anteil und die Schülerbeförderung im SPNV. Der Anteil kommt als bayernweiter Durchschnitt einheitlich für alle Deutschlandtickets von Schülerinnen und Schülern mit Beförderungsanspruch im Rahmen der Kostenfreiheit des Schulweges zum Tragen.

Um dies umzusetzen, wurden bis zum 15. Oktober 2025 über die Schulwegkostenträger die von diesen erworbenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei der Kostenfreiheit des Schulweges für den Monat September beziehungsweise Oktober 2025 geordnet nach PLZ erhoben. Spätere Korrekturmeldungen und Nachmeldungen durch die Schulwegkostenträger gegenüber dem Freistaat Bayern werden bei Möglichkeit sachgerecht berücksichtigt. Bei unterjährig notwendigen Korrekturen, insbesondere aufgrund struktureller Veränderungen, kann bei Bedarf durch den Freistaat Bayern in Abstimmung mit der D-TIX eine erneute Abfrage zur Aktualisierung der erforderlichen Daten vorgenommen werden.

Diese erhobene Anzahl der Deutschlandtickets je PLZ wird monatlich direkt entsprechend dem oben genannten Schlüssel mittels der PLZ auf die Tariforganisationen verteilt. Liegt die Anzahl der erhobenen Deutschlandtickets für Schülerinnen und Schüler mit Beförderungsanspruch bei einer PLZ über den an die D-TIX gemeldeten Verkäufen bei dieser PLZ, so sind die an die D-TIX gemeldeten Verkäufe maßgeblich.

Im August 2026 wird aufgrund der Sommerferien die Anzahl der Deutschlandtickets durch die Schulwegkostenträger auf null gesetzt.

c) Weitere Deutschlandtickets

Die Verteilung der weiteren Deutschlandtickets beinhaltet:

1. Zuordnung anhand der PLZ auf die Abrechnungsstellen
2. Aufteilung der Einnahmen bei PLZ mit mehreren Abrechnungsstellen
3. Verteilung des DTV-Anteils
4. Bildung der unterschiedlichen Höhe des DTV-Anteile je Kategorie

1. Zuordnung anhand der PLZ auf die Abrechnungsstellen

Die weiteren Einnahmen aus dem Deutschlandticket werden nach den PLZ der jeweiligen Deutschlandtickets (anteilig) den Abrechnungsstellen zugeordnet.

2. Aufteilung der Einnahmen bei PLZ mit mehreren Abrechnungsstellen

Ordnen sich einer PLZ mehrere Abrechnungsstellen zu, so ergibt sich folgende Aufteilung der Einnahmen aus dieser PLZ:

- Primär ist von den Abrechnungsstellen eigenständig ein angemessener Aufteilungsschlüssel zu vereinbaren und bis spätestens zum 31. Dezember 2025 im DTBY-Portal zu hinterlegen. Dies kann insbesondere auf Basis des Alteinnahmeanteils oder lokal vorhandenen Nutzungsdaten erfolgen.
- Wenn keine Einigung möglich ist, so wird ein Schlüssel unter Beteiligung der betroffenen Abrechnungsstellen von der Bewilligungsbehörde festgelegt. Im Regelfall basiert dieser auf den Nutzplatzkilometern, die in den Verkehren, in denen das Deutschlandticket gilt, auf dem Gebiet dieser PLZ von denen einzelnen Abrechnungsstellen erbracht werden.

3. Verteilung des DTV-Anteils

Von allen einer Abrechnungsstelle zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket geht ein Teil an die Verkehre im DTV, bayernweit pro Monat in der Höhe des unter a) ermittelten DTV-Anteils.

Der monatliche DTV-Anteil von den einer Abrechnungsstelle nach PLZ zugewiesenen Einnahmen aus dem Deutschlandticket setzt sich wie folgt zusammen:

- DTV-Anteil aus Schülerbeförderung (vergleiche 8.b).
- DTV-Anteil für weitere Deutschlandtickets: Unterschiedlich hoher Anteil für den DTV je nach Zuordnung zu einer von zwei Kategorien für die Abrechnungsstelle. Die Ermittlung für die Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile der beiden Kategorien wird unten dargestellt.

Um den jeweiligen Anteil der Kategorien zu ermitteln, werden alle Abrechnungsstellen außer dem DTV im DTBY-Portal vom Freistaat in eine von den beiden nachfolgenden Kategorien eingeordnet:

- Kategorie 1 „Abrechnungsstelle mit SPNV EAV-Integration“: Abrechnungsstellen, bei denen der Binnenverkehr des SPNV in der Einnahmenaufteilung des Verbundes berücksichtigt wird und bei dem die Eisenbahnverkehrsunternehmen für diesen Binnenverkehr die SPNV-Einnahmen im Verbund zugeschieden bekommen.
- Kategorie 2 „Abrechnungsstelle ohne SPNV EAV-Integration“: Abrechnungsstellen, bei denen der Binnenverkehr des SPNV nicht an der lokalen Einnahmenaufteilung partizipiert.

Deckt eine Abrechnungsstelle für die Einnahmenaufteilung im Deutschlandticket sowohl Regionen in Kategorie 1 als auch in Kategorie 2 ab, so erfolgt eine anteilige Zuordnung der Abrechnungsstellen entsprechend der betroffenen PLZ in die jeweilige Kategorie.

Der DTV-Anteil je Kategorie ist aufgrund der laufenden Änderungen im Kaufverhalten variabel und wird monatlich neu berechnet.

4. Bildung der unterschiedlichen Höhe der DTV-Anteile je Kategorie:

Die Ermittlung des Verhältnisses des DTV-Anteils zwischen Kategorie 1 und Kategorie 2 erfolgt einmalig für die EAV-Stufe 2 im Jahr 2026 auf Basis der Erhebung von Pendlerdaten des Bayerischen Landesamtes für Statistik aus dem Jahr 2023.

Die Ermittlung der Pendlerströme erfolgt pro kategorisierter Tariforganisation, die gesamthaft pro Kategorie ins Verhältnis gesetzt werden. Hierzu wird der Anteil der Pendler von innerhalb nach außerhalb einer Tariforganisation ermittelt. Die Anzahl der Auspendler aus der Tariforganisation wird der Gesamtanzahl der Pendler der Erwerbsbevölkerung (Summe aus Binnenpendlern und Auspendlern) der Tariforganisation gegenübergestellt. Bei Tariforganisationen ohne Integration des Binnenverkehrs in den SPNV wird als räumlicher Umgriff des Tarifs grundsätzlich der jeweilige Landkreis beziehungsweise die kreisfreie Gemeinde herangezogen. Ausnahme: Bei einer Aufgabenträgerschaft für einen gemeinsamen nicht landes- oder bundesweiten Tarif ist der räumliche Umgriff des Aufgabenträgers für den Tarif maßgeblich. Die Hochrechnung pro Kategorie erfolgt durch Aufsummierung der einzelnen Werte pro Tariforganisation. Die daraus resultierenden prozentualen Anteile je Kategorie werden ins Verhältnis gesetzt, sodass als Referenz der Verhältniswert herangezogen werden kann.

Eine Formel und eine erläuternde Berechnung befinden sich in [Anhang 2](#).

C. Geltungsdauer/Revision

Falls aufgrund von grundlegenden Veränderungen im ÖPNV in Bayern eine Änderung in dem Verfahren der Einnahmenaufteilung im Jahr 2026 erforderlich sein sollte, erfolgt diese durch Änderung dieser Anlage.

Anhang 1 zur Anlage 2

Die Werte sind als **Beispielswerte** hinterlegt und dienen nur der Verdeutlichung der Umsetzung.

Anteil an den durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen 2025

Erklärung: Ermittlung des Anteils des DTV an allen in Bayern durch das Deutschlandticket entfallenden Alteinnahmen/Einnahmerückgängen. Hierzu werden von den Soll-Einnahmen 2025 (korrigiert um Verbundraumerweiterungen) die Einnahmen ohne Deutschlandticket („Restsortiment“ korrigiert um Verbundraumerweiterungen (VRE)) subtrahiert mit dem Preisstand 2025.

Quelle: Anträge der Verkehrsunternehmen aus dem Ausgleichsantrag 2025, Stichtag für 2025: Stand 2. Dezember 2025

Zeile Nr.	Bezeichnung	DTV-Anteil Bayern	Gesamt Bayern (auch inkl. DTV)
1	Soll-Einnahmen aus Anträgen der VU zum Stand 2. Dezember 2025	625 000 000 €	2 950 000 000 €
2	abzüglich Soll-Einnahmen Korrektur VGN (NEW; WEN)	1 500 000 €	
3	abzüglich Soll-Einnahmen Korrektur MVV (GAP; LA; MÜ)	4 000 000 €	
4	Soll-Einnahmen korrigiert um VRE im DTV	619 500 000 €	250 000 000 €
5	Ist-Einnahmen Restsortiment aus Anträgen der VU zum 2. Dezember 2025 inklusive Leistungen aus AV	310 000 000 €	1 150 000 000 €
6	abzüglich Ist-Einnahmen Restsortiment Korrektur VGN	800 000	
7	abzüglich Ist-Einnahmen Restsortiment Korrektur MVV	1 900 000 €	
8	Ist-Einnahmen Restsortiment korrigiert um VRE im DTV	307 300 000 €	1 150 000 000 €
9	Mindereinnahmen Zeile 4 ./. Zeile 8	312 200 000 €	1 800 000 000 €

Prozentualer DTV-Anteil ergibt sich aus dem Verhältnis der Mindereinnahmen in Zeile 9 in Prozent; weitergehende Berechnung erfolgt mit 2 Nachkommastellen.

Ergebnis im Beispiel: 17,34 %

Anhang 2 zur Anlage 2

Die Werte sind als Beispielswerte hinterlegt und dienen nur der Verdeutlichung der Umsetzung.

Annahmen / Ausgangsdaten (alle Daten nur beispielhaft, für einen Beispielmonat)		
Auf BY entfallende DT Gesamteinnahmen	110.000.000 €	
Auf Schüler mit Beförderungsanspruch entfallender Deutschlandticketeinnahmeanspruch	10.000.000 €	Verteilung: 90 % Tariforganisation (TO), 10 % DTV
DTV-Anteil Gesamt	17,34%	
Einnahmeanspruch DTV-Anteil absolut	19.074.000 €	
Verteilung / Zuordnung nach lokaler PLZ ohne Schüler mit Beförderungsanspruch		
	Einnahmenvolumen	
Kategorie 1 (Annahme: Verkaufsanteil 70 %)*	70.000.000 €	
Kategorie 2 (Annahme: Verkaufsanteil 30 %)*	30.000.000 €	
Verhältnis der Pendlerdaten		
Kategorie 1	1,0	
Kategorie 2	3,15	

* Prozentwerte ergeben sich aus den monatlichen Verkäufen und nach der Zuordnung zu Kategorie 1 oder 2

Beispielrechnung			
DT Einnahmen für Bayern im Beispielmonat		110.000.000 €	(PLZ-Zuordnung liegt im Hintergrund vor)
Schritt 1:	Anteil Schüler mit Beförderungsanspruch	10.000.000 €	(ergibt sich aus Daten der Kostenträger mit Erfassung der PLZ-Zuordnung)
	davon Anteil an TO	90%	9.000.000,00 €
	davon DTV-Anteil	10%	1.000.000,00 €
Schritt 2:	Bestimmung DTV-Anteil	19.074.000 €	
	prozentualer Anteil DTV	17,34%	
	DTV-Anteil Schüler	1.000.000,00 €	
	davon verbleibender Gesamtanspruch "DTV" auf PLZ	18.074.000,00 €	
Schritt 3:	Verteilung DTV-Anteil auf örtliche PLZ und Zuordnung PLZ auf TO		
	PLZ Einnahmen ohne Anteil Schüler	100.000.000 €	
aufgeteilt auf Kategorien:	DT Einnahme Region Kategorie 1	(Verkaufsanteil 70 %)	70.000.000 €
	DT Einnahme Region Kategorie 2	(Verkaufsanteil 30 %)	30.000.000 €

Verteilung DTV-Anteil auf PLZ

"Anspruch DTV ohne Schüler" = Prozentsatz x Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Prozentsatz x Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2		Umgestellt zur Ermittlung des Prozentsatzes	Prozentsatz = "Anspruch DTV ohne Schüler" / (Faktor 1 x Einnahmeanspruch Kategorie 1 + Faktor 2 x Einnahmeanspruch Kategorie 2)	
Prozentsatz errechnet:	11%			
Anteil je Kategorie DTV an Karten nach Abzug Schüler mit Beförderungsanspruch (= Faktor x Prozentsatz)			d.h. Anteil verbleibend bei lokaler TO von "Nicht-Schüler-PLZ"	
Anteil für Region Kategorie 1	11%		89%	
Anteil für Region Kategorie 2	35%		65%	

Anlage 3

Regelungen für strukturelle Änderungen

Strukturelle Veränderungen in der Einnahmenaufteilung (EVA) können vielschichtige Gründe haben. Daher ist eine klare Definition nicht möglich. Deshalb kann der Katalog der Änderungen nur Regelbeispiele abbilden. Es kann im Einzelfall atypische Fälle vor Ort geben, die eine abweichende Bewertung rechtfertigen. Welche Veränderungen im Einzelfall strukturell sind und tatsächlich eine Neuberechnung auslösen, ist in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde im Rahmen der Beschlussfassung der Gremien zur Anpassung der Einnahmenaufteilung festzustellen, so dass mit der Anpassung der Einnahmenaufteilung auch diese Frage einvernehmlich zwischen den Partnern der EVA geklärt ist.

I. Regelbeispiele für strukturelle Änderungen

a) Strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der tatsächlichen Fahrgelderlöse aus dem Restsortiment (**IST-Erlöse Restsortiment**) und der tatsächlichen Fahrgelderlöse aus dem Deutschlandticket (**Deutschlandticket-Erlöse**) führen:

- **Erstmalige** Anpassung beziehungsweise Aktualisierung der IST-EAV an die Situation nach Einführung des Deutschlandtickets,
- Anpassung der IST-EAV aufgrund einer **grundlegenden** Änderung der Tarifstruktur,
- Ergebnisse von Nachfrageermittlungen mit wesentlichem Unterschied im Verhältnis von Anteil Deutschlandticket versus Restsortiment, die durch strukturelle Änderungen, wie einer Anpassung der Verfahrenstechnik der EAV oder einer Neustrukturierung des Verkehrsangebotes bis 2025 begründbar sind,
- Strukturelle Änderungen, die zu einer Korrektur der Soll-Fahrgelderlöse (SOLL-Erlöse) nach II. dieser Anlage führen.

b) Tiefergehende strukturelle Änderungen, die zu einer Neuberechnung der **Deutschlandticket-Erlöse** führen, jedoch nicht der IST-Erlöse Restsortiment (tritt bei isolierter Änderung der Struktur der Erlöse für das Deutschlandticket auf, die das Restsortiment nicht berührt):

- Bundesebene: Änderung der Verfahrenstechnik bei der bundesweiten EAV, zum Beispiel Übergang von Stufe 2 auf Stufe 3 oder wie für 2026 inhaltliche Anpassung der 17. Schublade (entsprechend § 6 Satz 2 bEAV und Anlage zu § 6 bEAV),
- Landesebene:
 - Änderung der Verfahrenstechnik bei der landesweiten Aufteilung (zum Beispiel Änderung der PLZ-Aufteilung),
 - Höhe des DTV-Vorwegabzugs (wo vorhanden), zum Beispiel durch Änderung der Verteilungsparameter des DTV-Vorwegabzugs,
- Tariforganisationsebene:
 - Nicht leistungsinduzierte Änderung der EAV-Systematik des Deutschlandtickets (zum Beispiel Änderung des Verfahrens zur Ermittlung der Einnahmenansprüche),
 - Zusammenlegung von Tariforganisationen inklusive neuer gemeinsamer EAV,
- Strukturelle Änderungen, die zu einer Korrektur der SOLL-Erlösen nach II. dieser Anlage führen.

c) Änderungen, die **keine Neuberechnung** auslösen:

- Turnusmäßige nachfrageorientierte/leistungsorientierte Fortschreibung einer an die Situation nach Einführung des D-Tickets angepassten IST-EAV,
- Verändertes Kauf-/Nutzungsverhalten der Fahrgäste,
- Aktualisierung der Eingangsdaten für die 17. Schublade (entsprechend § 6 Satz 2 bEAV und Anlage zu § 6 bEAV).

II. Regelbeispiele für Korrekturen bei der Ermittlung des Ausgleichs entsprechend der Vorbemerkung zu den Muster-Richtlinien Deutschlandticket 2026

Vorab: Welche SOLL-Erlöse sind maßgeblich?

Maßgeblich für die Neuverteilung der SOLL-Erlöse müssen die für den Ausgleichsantrag relevanten SOLL-Erlöse sein, inklusive Betriebsleistungsfaktor des Ausgleichsjahrs 2025.

Regelbeispiele:

- Bestimmte verkehrliche Änderungen (zum Beispiel Verschiebung von Verkehrsleistungen zwischen Unternehmen, Neustrukturierung der Verkehrsleistungen einer/mehrere Aufgabenträger),
- Neuorganisation von Tariforganisationen (zum Beispiel fünf Verbünde schließen sich zu zwei neuen Verbünden zusammen),
- Strukturänderungen wie neue Schulstandorte, Hochschulstandorte, große Firmenverlagerungen (zu prüfen im Einzelfall auf welcher Ebene Auswirkungen bestehen).

III. Neuberechnung der Fahrgelderlöse

Sofern sich ab dem Jahr 2026 strukturelle Veränderungen in der EAV gegenüber der 2025 geltenden Regelung ergeben, sind im jeweiligen Jahr, für das der Ausgleich gewährt wird, diese in der fiktiven Berechnung auf die tatsächlichen Fahrgelderlöse des Jahres 2025 wie folgt anzuwenden. Maßgeblich für die Neuverteilung ist grundsätzlich die jeweilige Berechnung in der Einnahmenaufteilung in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde. Im Einzelfall kann in Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde ein abweichendes Vorgehen festgelegt werden.

- Bestimmte verkehrliche Änderungen (zum Beispiel Verschiebung von Verkehrsleistungen zwischen Unternehmen, Neustrukturierung der Verkehrsleistungen eines/mehrerer Aufgabenträger/s) können eine vollständige Neuverteilung des konstanten Gesamtausgleichs bewirken.

Die **Summe** der SOLL-Erlöse, die Summe der IST-Erlöse Restsortiment und Deutschlandticket sowie die Summe des Ausgleichs aller von der strukturellen Veränderung direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträger bleibt dabei stets gleich. Damit hat die Neuberechnung keine Auswirkung auf nicht direkt von der Änderung der Verkehrsleistung betroffenen Unternehmen. Jedoch sollten Änderungen zwischen den direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträgern abgebildet werden, da alternativ zum Beispiel ein „Verkehr abgebendes“ Unternehmen einen Ausgleich für einen Verkehr erhält, den es nicht mehr bedient beziehungsweise umgekehrt.

- Bei strukturellen Veränderungen der bundesweiten EAV des Deutschlandtickets gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind die tatsächlichen Erlöse entsprechend von allen Empfängern bundesweit neu zu berechnen und die Anteile an der bundesweiten Ausgleichsmasse bundesweit neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der Einnahmenaufteilung des Deutschlandtickets innerhalb eines Landes gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Erlöse der in diesem Land tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der landesweiten Ausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Bei strukturellen Veränderungen der lokalen EAV innerhalb einer Tariforganisation gegenüber der 2025 geltenden Regelung sind ausschließlich die tatsächlichen Erlöse der im Geltungsbereich dieses Tarifes tätigen Empfänger neu zu berechnen und die Anteile der betroffenen Empfänger an der dieser Tariforganisation zustehende Gesamtausgleichsmasse neu zu kalibrieren.
- Die **Gesamthöhe** der Parameter des Grundbetrags ist stets gleich. Das heißt die **Summe** der SOLL-Erlöse, die Summe der IST-Erlöse Restsortiment und IST-Erlöse-Deutschlandticket sowie die entsprechend resultierende Summe des Ausgleichs aller von der strukturellen Veränderung direkt betroffenen Unternehmen/Aufgabenträger/Länder bleibt bei einer Neuberechnung des pauschalen Grundbetrags stets gleich. Änderungen führen in der Gesamtbetrachtung nicht zu einem insgesamt höheren oder niedrigeren Ausgleich, sondern stets nur zu einer Neuverteilung.

Bei Leistungen aus allgemeinen Vorschriften wird entsprechend dem Vorgehen bei Fahrgelderlösen verfahren.

IV. Strukturelle Änderungen bei Minderung der Erstattungsleistungen nach dem Neunten Buch Sozialgesetzbuch

Liegt eine strukturelle Änderung der SOLL- oder IST-Erlöse vor, so erfolgt auch eine Adjustierung der Minderung der Erstattungsleistung für die von der strukturellen Änderung der Erlöse betroffenen Verkehre.

Zur Umsetzung wird die auf die betroffenen Verkehre 2025 entfallende Minderung der Erstattungsleistung so verteilt, wie sie entsprechend den um die strukturellen Effekte fortgeschriebenen Erlösen, sowie dem für das Ausgleichsjahr festgelegten oder nachgewiesenen Vorhundertssatz aufzuteilen gewesen wäre.

V. Auswirkungen struktureller Änderungen auf die vermiedenen und ersparten Aufwendungen

Die Zuordnung der vermiedenen und ersparten Aufwendungen aus dem Vertrieb des bisherigen Tarifsortiments erfolgt grundsätzlich entsprechend dem jeweiligen Teilnetz und Verkehrsunternehmen.

Bei gewissen strukturellen Änderungen kann auch eine Neuverteilung der vermiedenen und ersparten Aufwendungen aus dem Vertrieb erforderlich sein, um die tatsächliche Entwicklung sach- und verursachungsgerecht abzubilden. Diese Korrektur erfolgt in Abstimmung mit der zuständigen Bewilligungsbehörde.

VI. Allgemeine Regelungen

Subsidiarität: Die Neuberechnung erfolgt nur für die Akteure, die von der jeweiligen Änderung betroffen sind. Eine Neuberechnung auf oberer Ebene muss bis auf die unterste Ebene erfolgen, eine Vererbung der Neuberechnung erfolgt nur von oben nach unten.

Bei der Neuberechnung sind die **strukturellen Änderungen** nach Möglichkeit sachgerecht **von der Änderung der reinen nachfragebasierten Entwicklung zu trennen**. Ohne eine sachgerechte Trennung würden die Auswirkungen der Nachfragefaktoren durch die Neuberechnung nicht mehr entsprechend zur Geltung kommen und ein Ziel der Pauschalierung könnte nicht erreicht werden.

Impressum**Herausgeber:**

Bayerische Staatskanzlei, Franz-Josef-Strauß-Ring 1, 80539 München

Postanschrift: Postfach 220011, 80535 München

Telefon: +49 (0)89 2165-0, E-Mail: direkt@bayern.de

Technische Umsetzung:

Bayerische Staatsbibliothek, Ludwigstraße 16, 80539 München

Druck:

Justizvollzugsanstalt Landsberg am Lech, Hindenburgring 12, 86899 Landsberg am Lech

Telefon: +49 (0)8191 126-725, Telefax: +49 (0)8191 126-855, E-Mail: druckerei.ii@jv.bayern.de

ISSN 2627-3411

Erscheinungshinweis / Bezugsbedingungen:

Das Bayerische Ministerialblatt (BayMBL.) erscheint nach Bedarf, regelmäßiger Tag der Veröffentlichung ist Mittwoch. Es wird im Internet auf der Verkündungsplattform Bayern www.verkuendung.bayern.de veröffentlicht. Das dort eingestellte elektronische PDF/A-Dokument ist die amtlich verkündete Fassung. Die Verkündungsplattform Bayern ist für jedermann kostenfrei verfügbar.

Ein Ausdruck der verkündeten Amtsblätter kann bei der Justizvollzugsanstalt Landsberg am Lech gegen Entgelt bestellt werden. Nähere Angaben zu den Bezugsbedingungen können der Verkündungsplattform Bayern entnommen werden.

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/247/2025

Bebauungsplan Nr. 475 der Stadt Erlangen - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - mit integriertem Grünordnungsplan; hier: Änderung des Aufstellungsbeschlusses

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Stadtteilbeirat Innenstadt zur Info

Bisherige Behandlung in folgenden Gremien:

Bisherige Behandlung in den Gremien:	Gremium	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Präsentation und Vorstellung "Masterplan Universitätsklinikum Erlangen"	Stadtrat	26.04.2018	Ö	Beschluss	mehrheitlich
Fraktionsantrag der Grünen Liste (Nr. 059/2018): Gespräche mit dem Uniklinikum über geeignete Erweiterungsflächen auch außerhalb des jetzigen Klinikgeländes	UVPA	25.09.2018	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen (mit Änderungen)
Bebauungsplan Nr. 475 der Stadt Erlangen – Nordwestlich des Lorlebergplatzes – mit integriertem Grünordnungsplan; Aufstellungsbeschluss	UVPA	22.01.2019	Ö	Beschluss	einstimmig angenommen

Bürgerentscheid:	Datum	Ergebnis
Bürgerentscheid „Wohnraum in der Hindenburgstraße und Umgebung erhalten“	29.06.2025	JA-Stimmen: 51,7 % NEIN-Stimmen: 48,3 %

I. Antrag

Für das Gebiet zwischen Hindenburgstraße, Bismarckstraße, Lorlebergplatz, Universitätsstraße und Östliche Stadtmauerstraße soll der 2019 gefasste Aufstellungsbeschluss geändert und konkretisiert werden. Der bisherige Aufstellungsbeschluss wird damit vollständig ersetzt.

Die Abgrenzung des Gebietes bleibt unverändert (siehe Anlage 1).

Für das o.g. Gebiet ist ein Bebauungsplan nach den Vorschriften des Baugesetzbuchs (BauGB) aufzustellen und die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden durchzuführen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

a) Anlass und Ziel der Planung

Der im Stadtrat am 26.04.2018 vorgestellte Masterplan des Uniklinikums beinhaltet umfangreiche Baumaßnahmen im Bereich der Innenstadt. Diese geplanten Baumaßnahmen des Uniklinikums sind zum Teil nicht mit dem bestehenden Bauplanungsrecht vereinbar. Wie im UVPa am 25.09.2018 dargelegt und einstimmig beschlossen, besteht hinsichtlich der Umsetzung der Uni-Masterplanung insbesondere in drei Gebieten ein Planungsbedürfnis, unter anderem im Gebiet nordwestlich des Lörlebegplatzes. Die Festsetzungen des bestehenden rechtsverbindlichen Baulinienplans Nr. 58 entsprechen weder dem aktuellen Bestand, noch den künftigen Entwicklungszielen des Uniklinikums sowie der Stadt Erlangen.

Bürgerentscheid am 29.06.2025:

Die Frage des Bürgerentscheids lautete: „Sind Sie dafür, dass die Stadt Erlangen für das Gebiet, welches durch Bismarckstraße, Hindenburgstraße, Universitätsstraße und Östliche Stadtmauerstraße begrenzt wird, alle zulässigen Mittel im eigenen Wirkungskreis einsetzt, um die noch vorhandene Wohnbebauung zu sichern und zu stärken, indem dort, wo bisher nur Wohnnutzung genehmigt wurde, auch in Zukunft nur Wohnnutzung zulässig sein soll?“

Der Bürgerentscheid wurde mit 51,7 % der Wählendenstimmen bejaht. Das Ergebnis des Bürgerentscheids ist bindend.

Damit setzt sich die Stadt das Ziel, die heute im Gebiet vorhandene Wohnbebauung zu sichern. Dies betrifft auch die vorhandenen Wohnheime, die nach dem Masterplan des Uniklinikums künftig in Einrichtungen für das Klinikum oder der medizinischen Fakultät umgewandelt werden sollten.

Die Aufstellung des Bebauungsplans soll eine nachhaltige städtebauliche Weiterentwicklung und Ordnung gewährleisten. Die vorliegende Änderung des Aufstellungsbeschlusses vom 22.01.2019 ist erforderlich, damit bestehende Wohnnutzungen, insbesondere die im Gebiet vorhandenen Wohnheime für Mitarbeitende des Uniklinikums und für Studierende, stärker berücksichtigt und bauplanungsrechtlich gesichert werden.

Das Angebot günstiger Wohnmöglichkeiten für das Pflegepersonal in unmittelbarer Nähe zum Arbeitsplatz kann aus städtischer Sicht durchaus sinnvoll sein. Dies kann die Attraktivität von Klinikumsarbeitsplätzen für Beschäftigte fördern. Arbeitsplatznahe Wohnmöglichkeiten tragen außerdem zur Reduzierung von Verkehrsströmen bei. Darüber hinaus soll eine vielfältige Nutzungsmischung in den Stadtquartieren erhalten bleiben.

Das Uniklinikum wurde über die vorliegende Änderung des Aufstellungsbeschlusses informiert.

b) Geltungsbereich

Der Geltungsbereich umfasst die Flurstücke mit den Flst.Nrn. 1105, 1105/2, 1106/3, 1106, 1107, 1107/2, 1107/3, 1107/4, 1107/5, 1107/6, 1107/7, 1107/8, 1107/9, 1107/10, 1107/11, 1107/13, 1107/16, 1107/17, 1107/18, 1104/2, 1100, 1100/2, 1100/3, 1100/4, 1100/6, 1100/12, 1100/13, 1101, 1101/6, 1101/7, 1102, 1103, 1103/2, 1103/5, 1104, 1104/3, 1104/4, 1104/5, 1104/6 und 1104/9, Gemarkung Erlangen. Er hat eine Größe von ca. 5,25 ha. Der Geltungsbereich ist im Lageplan (Anlage 1) dargestellt und zum Aufstellungsbeschluss von 2019 unverändert.

c) Planungsrechtliche Grundlagen

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) von 2003 ist das Plangebiet weitgehend als Sonderbaufläche Universität dargestellt. Im nördlichen Bereich des Plangebietes (entlang der Hindenburgstraße) ist eine gemischte Baufläche dargestellt; im Bereich Bismarckstr. / Lorlebergplatz ist eine Wohnbaufläche dargestellt. Der Bebauungsplan Nr. 475 steht der Darstellung im FNP nicht entgegen. Eine Änderung des FNP ist daher nicht erforderlich.

Der rechtsverbindliche Baulinienplan Nr. 58 aus dem Jahr 1940 sowie der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 306 B aus dem Jahr 2016 werden durch den Bebauungsplan Nr. 475 überplant.

d) Rahmenbedingungen

Bei der Aufstellung des Bebauungsplans sind u.a. folgende Rahmenbedingungen und zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen:

- Denkmalschutz: zahlreiche Einzeldenkmäler sowie das Denkmalensemble "Bismarckstraße/Lorlebergplatz/Östliche Universitätsstraße" und ggf. Bodendenkmäler
- Förmlich festgesetztes Sanierungsgebiet "Erlanger Neustadt und Teile des Quartiers Lorlebergplatz"
- Verkehr: Abwicklung der verkehrlichen Erschließung der Kliniknutzungen (Anlieferverkehr, Mitarbeiter, Patienten) sowie Prüfung der Unterbringung des ruhenden Verkehrs, in Verbindung mit dem in Erarbeitung befindlichen Verkehrsentwicklungsplan
- Sicherung der umweltrelevanten Belange, insbesondere hinsichtlich der schutzbedürftigen Nutzungen (Wohnen, Patienten) als auch im Hinblick auf den vom Klinikum verursachten Verkehrslärm und Gewerbelärm
- Sicherung der bestehenden Wohnheime als arbeitsplatznahe Wohnmöglichkeiten für Beschäftigte des Uniklinikums sowie für Studierende
- Grünordnung: Erhalt und Weiterentwicklung des vorhandenen Baumbestandes und sonstiger vorhandenen Grünstrukturen

e) Städtebauliche Ziele

Art der baulichen Nutzung:

Der seit 1940 rechtsverbindliche Baulinienplan Nr. 58 ist zum Teil überholt. Die Festsetzung als „reines Wohngebiet“ ist rechtlich nicht bindend, denn bis 1962 waren Festsetzungen zur Art der Nutzung in Bebauungsplänen rechtlich nicht möglich.

Der einfache Bebauungsplan Nr. 306 B enthält lediglich Festsetzungen zu Vergnügungsstätten. Dieser reicht somit nicht aus, um eine städtebaulich geordnete Entwicklung umfassend zu regeln.

Die heute im Plangebiet vorherrschende Nutzung durch das Uniklinikum soll auch in Zukunft bestehen bleiben und weiterentwickelt werden. Bestehende Klinik-, Labor- und Forschungseinrichtungen in diesem Gebiet sollen umstrukturiert und in Neubauten untergebracht werden.

Entlang der Hindenburgstraße soll die vorhandene Mischnutzung bestehen bleiben.

Ebenso soll im Bereich Bismarckstraße / Lorlebergplatz die bestehende Wohnnutzung beibehalten werden.

Es ist das Ziel, im Bereich der Östlichen Stadtmauerstraße die vorhandenen Wohnheime für Mitarbeitende des Uniklinikums Erlangen bzw. für Studierende zu erhalten und bauplanungsrechtlich zu sichern. Das geplante Sondergebiet Universität wird dort entsprechende Festsetzungen bezüglich der Wohnheimnutzung erhalten.

Weitere Aspekte:

Die heutige Bebauung überschreitet die laut Baulinienplan Nr. 58 festgesetzten rückwärtigen Baugrenzen. Großzügige Grünflächen in den Blockinnenbereichen sind nicht mehr vorhanden.

Im Bebauungsplan Nr. 475 soll deshalb die Bebaubarkeit der Blockinnenbereiche neu geordnet werden:

Einerseits sollen städtebaulich verträgliche Entwicklungsmöglichkeiten für bestehende Nutzungen möglich sein, andererseits sollen unbebaubare, begrünte Freiflächen gesichert werden, sowohl im Blockinnenbereich als auch im Bereich von Vorgärten.

Diesbezüglich kann auch die Neuordnung des ruhenden Verkehrs eine zentrale Rolle spielen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Änderung des Aufstellungsbeschlusses zum Bebauungsplan Nr. 475 - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - der Stadt Erlangen mit integriertem Grünordnungsplan.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

a) Aufstellung

Der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPa) beschließt die Änderung des Aufstellungsbeschlusses von 2019 zum Bebauungsplans Nr. 475 - Nordwestlich des Lorlebergplatzes - für das Gebiet zwischen Hindenburgstraße, Bismarckstraße, Lorlebergplatz, Universitätsstraße und Östliche Stadtmauerstraße nach den Vorschriften des BauGB.

b) Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung

Die frühzeitige Unterrichtung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB soll in der Form durchgeführt werden, dass der Planvorentwurf mit Begründung einen Monat im Amt für Stadtplanung und Mobilität veröffentlicht wird.

c) Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange sollen gleichzeitig mit der Veröffentlichung unterrichtet und zur Äußerung aufgefordert werden.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- | | |
|-------------------------------------|---------------------|
| ☐ | <i>ja, positiv*</i> |
| ☐ | <i>ja, negativ*</i> |
| ☒ | <i>nein</i> |

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- | | |
|--------------------------|--------------|
| ☐ | <i>ja*</i> |
| ☐ | <i>nein*</i> |

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden

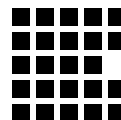
Anlagen: Anlage 1: Übersichtslageplan mit Geltungsbereich
Anlage 2: Stand des Bebauungsplanverfahrens

III. Abstimmung
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

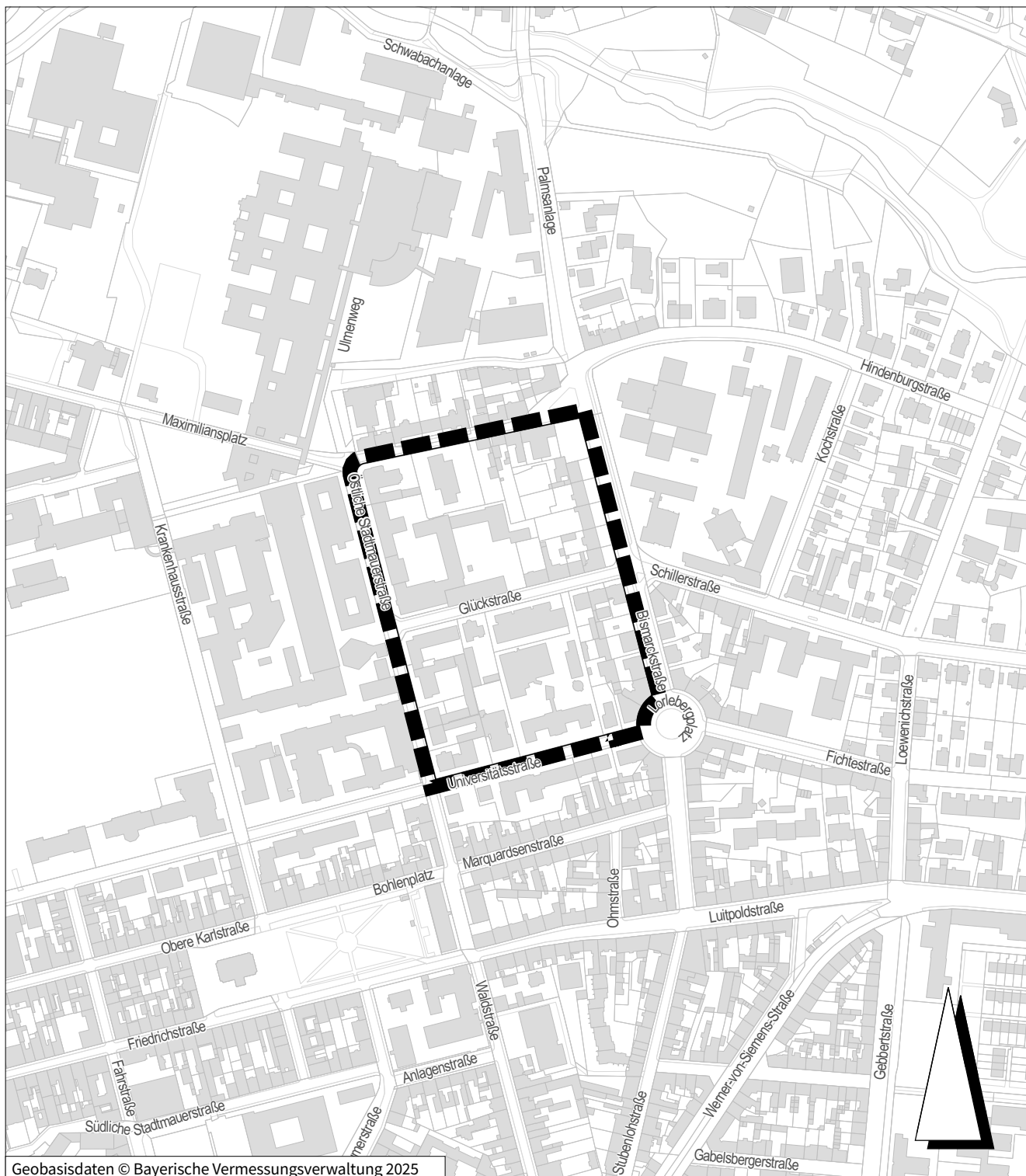
V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Bebauungsplan Nr. 475

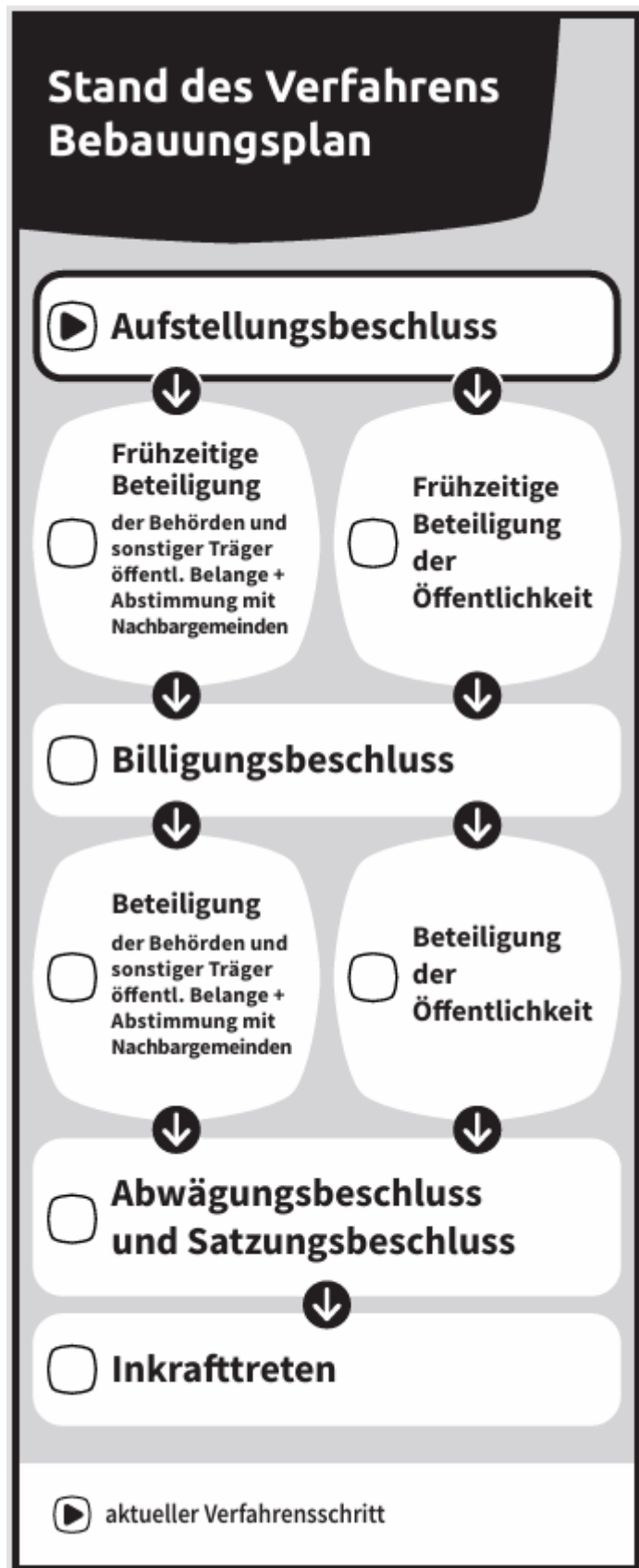
- Nordwestlich des Lorlebergplatzes -



Grenze des räumlichen Geltungsbereichs

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Stand: November 2025



Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
611/258/2025

Ausbau des südlichen Geh-/ Radwegs entlang der Henkestraße; hier: Bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Gutachten	
Stadtrat	26.02.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

31, 66, EB773
Stadtteilbeirat Innenstadt zur Info

I. Antrag

Die Erschließungsanlagen an der Südseite der Henkestraße zwischen dem Langemarckplatz und der Einmündung in die Walter-Flex-Straße können auf der Grundlage des § 125 Abs. 3 Nr. 2 BauGB planabweichend hergestellt werden. Die Erschließungsanlagen sind damit rechtmäßig i. S. d. § 125 BauGB hergestellt.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Anstelle der bisherigen Organischen Chemie an der Henkestr. 42 soll ein neues Hörsaalgebäude der FAU entstehen, welches als 1. Bauabschnitt aus dem Realisierungswettbewerb des Freistaates Bayern 2022 als Siegerentwurf hervorging. Das neue Hörsaalgebäude wird näher an die vorhandene nördliche Grundstücksgrenze heranrücken als die frühere Organische Chemie. Damit entsteht eine neue städtebauliche Situation mit einem städtischen Charakter ohne begrüntes Vorfeld, wie es bei der Organischen Chemie der Fall war.

Westlich des geplanten Neubaus befinden sich das Julius-Wrede-Wohnheim des Studierendenwerks (Henkestr. 38 – 40) sowie die Mensa (Langemarckplatz 4), mit den Flurstücks-Nrn. 1080, 1081 und 1081/3 (alles Gemarkung Erlangen), welche sich im Eigentum des Freistaates bzw. des Studierendenwerks Erlangen-Nürnberg befinden. Bisher ist in diesem Straßenabschnitt ein getrennter Geh- und Radweg mit einer Gesamtbreite von ca. 3,40 m vorhanden. [Anlage 1: Luftbild mit Bestandssituation und Grundstücksgrenzen]

Mit dem neuen Hörsaalgebäude der FAU Henkestr. 42 werden künftig an der Südseite der Henkestraße deutlich mehr zu Fußgehende und Radfahrende erwartet, insbesondere auf dem Straßenabschnitt zwischen dem Hörsaalgebäude und der Mensa am Langemarckplatz. Der bestehende Geh- und der bestehende Radweg ist für das künftige Rad- und Fußverkehrsaufkommen jedoch nicht ausreichend und auch nicht mehr richtlinienkonform.

Der Geh- sowie der Radweg sollen daher bis zur Fassade des neuen Hörsaalgebäudes der FAU Henkestr. 42 verbreitert werden. Diese Flächen sollen an die Stadt Erlangen übergehen und nach dem Ausbau öffentlich gewidmet werden. Der Gehweg sowie der Radweg werden nördlich des Neubaus jeweils 2,50 m breit und sind dann richtlinienkonform. Auch nach Westen soll eine Verbreiterung des Geh- und Radwegs bis zur Mensa fortgeführt werden: Aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens sind hier eine Breite von 3,00 m für den Radweg und 4,00 m für den Gehweg geplant. Vor dem künftigen Eingang zum Hörsaalgebäude an der Nordwestecke ist zusätzlich eine Aufweitung des Gehwegs auf 5,40 m vorgesehen.

Für diese Verbreiterungen muss in die o. g. Flurstücke des Freistaates bzw. des Studierendenwerks eingegriffen werden. Die Bestandsgebäude sind davon jedoch nicht betroffen. Lediglich an den Nebenanlagen (Stellplätze, Mülleinhausung) und an den Grünflächen sind Anpassungen erforderlich. Für die geplante Gehwegverbreiterung müssen voraussichtlich zwei Bäume gefällt werden, die aus Sicht der Abteilung Stadtgrün jedoch nicht vital sind. Drei weitere Bestandsbäume sollen möglichst erhalten bleiben und mit Baumscheiben geschützt werden.

Mit dem Freistaat Bayern ist die Grundstücksabtretung im Bereich der Henkestr. 42 bereits vereinbart, mit dem Studierendenwerk sind erste Abstimmungsgespräche erfolgt.

Die Flächen liegen im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 303 – Bereich zw. Südl. Stadtmauerstraße, am Bohlenplatz, Waldstraße, Henkestraße, Werner-von-Siemens-Straße, Hofmannstraße und Schuhstraße –. Der Bebauungsplan ist seit 1966 rechtsverbindlich. Der Bebauungsplan setzt an der Südseite der Henkestraße eine Straßenbegrenzungslinie fest, die der bisherigen Grundstücksgrenze zwischen öffentlicher Erschließungsstraße und privaten Grundstücken entspricht.

Diese bislang privaten Flächen, die für den verbreiterten Geh- und Radweg benötigt werden, sind im Bebauungsplan derzeit nicht als öffentliche Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Betroffen sind vor dem Wreideheim ca. 268 m², vor dem neuen Hörsaalgebäude der FAU ca. 233 m². Um den ausgebauten Geh- und Radweg rechtskonform öffentlich widmen zu können, ist ein bebauungsplanabweichender Beschluss erforderlich. [Anlage 2: Ausschnitt aus Bebauungsplan Nr. 303 mit Darstellung der betroffenen Flächen]

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Gegenstand der vorliegenden Beschlussvorlage ist ein bebauungsplanabweichender Beschluss nach § 125 Abs. 3 BauGB über die Erschließungsanlage für den südlichen Bereich der Henkestraße zwischen dem Langemarckplatz und der Einmündung in die Walter-Flex-Straße.

§125 Abs. 3 Nr. 2 BauGB:

„Die Rechtmäßigkeit der Herstellung von Erschließungsanlagen wird durch Abweichungen von den Festsetzungen des Bebauungsplans nicht berührt, wenn die Abweichungen mit den Grundzügen der Planung vereinbar [siehe A] sind und

1. die Erschließungsanlagen hinter den Festsetzungen zurückbleiben [siehe B] oder
2. die Erschließungsbeitragspflichtigen nicht mehr als bei einer plangemäßen Herstellung belastet werden und die Abweichungen die Nutzung der betroffenen Grundstücke nicht wesentlich beeinträchtigen.“ [siehe C]

[A] Grundzüge der Planung:

Die Abweichung ist mit den Grundzügen der Planung vereinbar, denn es erfolgt keine wesentliche Änderung des Bebauungsplans. Lediglich der Geh- und der Radweg werden geringfügig nach Süden verbreitert, so dass ausreichender Raum für die künftig größere Anzahl an Zufußgehenden und Radfahrenden zur Verfügung steht und verkehrssicher abgewickelt werden kann.

[B] Die Erschließungsanlagen bleiben hinter den Festsetzungen zurück:

Hier nicht einschlägig.

[C] Keine Mehrbelastung der Erschließungsbeitragspflichtigen / Beeinträchtigung der Grundstücke:

Es werden keine Erschließungsbeiträge erhoben, da der auslösende Vorhabenträger für den östlichen Bereich (Freistaat Bayern) der Grundstücksübertragung an die Stadt Erlangen zugestimmt hat und in diesem Bereich (Henkestr. 42) den verbreiterten Geh- und Radweg selbst plant und herstellt, da mit für die Umsetzung der Baumaßnahme sowieso in den bestehenden Gehwegbereich eingegriffen werden muss. Im westlichen Bereich wird die Stadt selbst den geplanten Ausbau vornehmen. Für den Ausbau im westlichen Bereich (Julius-Wrede-Wohnheim und Mensa) wurden bereits Gespräche geführt. Die Flächenabtretung an die Stadt wurde vom Studierendenwerk in Aussicht gestellt. Den Ausbau übernimmt anschließend die Stadt selbst. Für die Vergrößerung der Straßenverkehrsfläche werden keine Straßenverkehrsbeiträge von den Anrainern erhoben.

Die geplante Verbreiterung des Geh- sowie des Radwegs und der dafür notwendige bebauungsplanabweichende Beschluss erfolgt in enger Abstimmung zwischen der Stadt Erlangen und dem Staatlichen Bauamt Nürnberg / Freistaat Bayern sowie dem Studierendenwerk. Die FAU wird ebenfalls eingebunden.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Der breitere Ausbau des Geh- sowie des Radwegs überplant die im Bebauungsplan festgesetzte Straßenbegrenzungslinie. Die künftig öffentliche Straßenverkehrsfläche dehnt sich um etwa 2,50 – 4,00 m weiter nach Süden aus (in der Aufweitung bis 5,40 m), in die nach Bebauungsplan bislang privaten Grundstücke des Freistaates bzw. des Studierendenwerks. Entsprechende Vorgespräche wurden bereits geführt. Im Bereich des neuen Hörsaalgebäudes der FAU Henkestr. 42 übernimmt der Freistaat im Zuge der Bauarbeiten zum Neubau den veränderten Ausbau, so dass keine Erschließungsbeiträge anfallen. Die Verwaltung prüft, wo die wegfallenden Stellplätze beim Studierendenwohnheim untergebracht werden können. Über das Ergebnis wird die Verwaltung voraussichtlich im Juni 2026 informieren.
[Anlagen 3 und 4: Ausbauplanung des Geh- und Radwegs]

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

☐

*ja, positiv**

☒

*ja, negativ**

☐

nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

☐

*ja**

☒

*nein**

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Durch die geplante Verbreiterung des Geh- und Radwegs muss auf einer Breite von ca. 2,50 m bzw. 3,00 m in die südlich angrenzenden Grundstücke eingegriffen werden. Dazu müssen wenige unversiegelte Flächen in Anspruch genommen und voraussichtlich zwei Bäume gefällt werden. Dies stellt eine negative Wirkung für den Klimaschutz dar. Der Eingriff in begrünte, derzeit unversiegelte Flächen ist minimal, denn die Flächen sind bereits größtenteils durch bestehende Stellplätze versiegelt.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

Für den Bebauungsplanabweichenden Beschluss werden keine Haushaltsmittel benötigt.

☒

werden nicht benötigt

☐

sind vorhanden auf IvP-Nr.

bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk

☐

sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1: Luftbild mit Bestandssituation und Grundstücksgrenzen

Anlage 2: Ausschnitt aus Bebauungsplan Nr. 303 mit Darstellung der betroffenen Flächen

Anlage 3: Ausbauplanung des Geh- und Radwegs

Anlage 4: Ausbau des Geh- und Radwegs im Bereich des Julius-Wrede-Heims

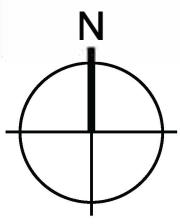
III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



© Geobasisdaten: Bayerische Vermessungsverwaltung 2025



Amt für Stadtplanung und Mobilität

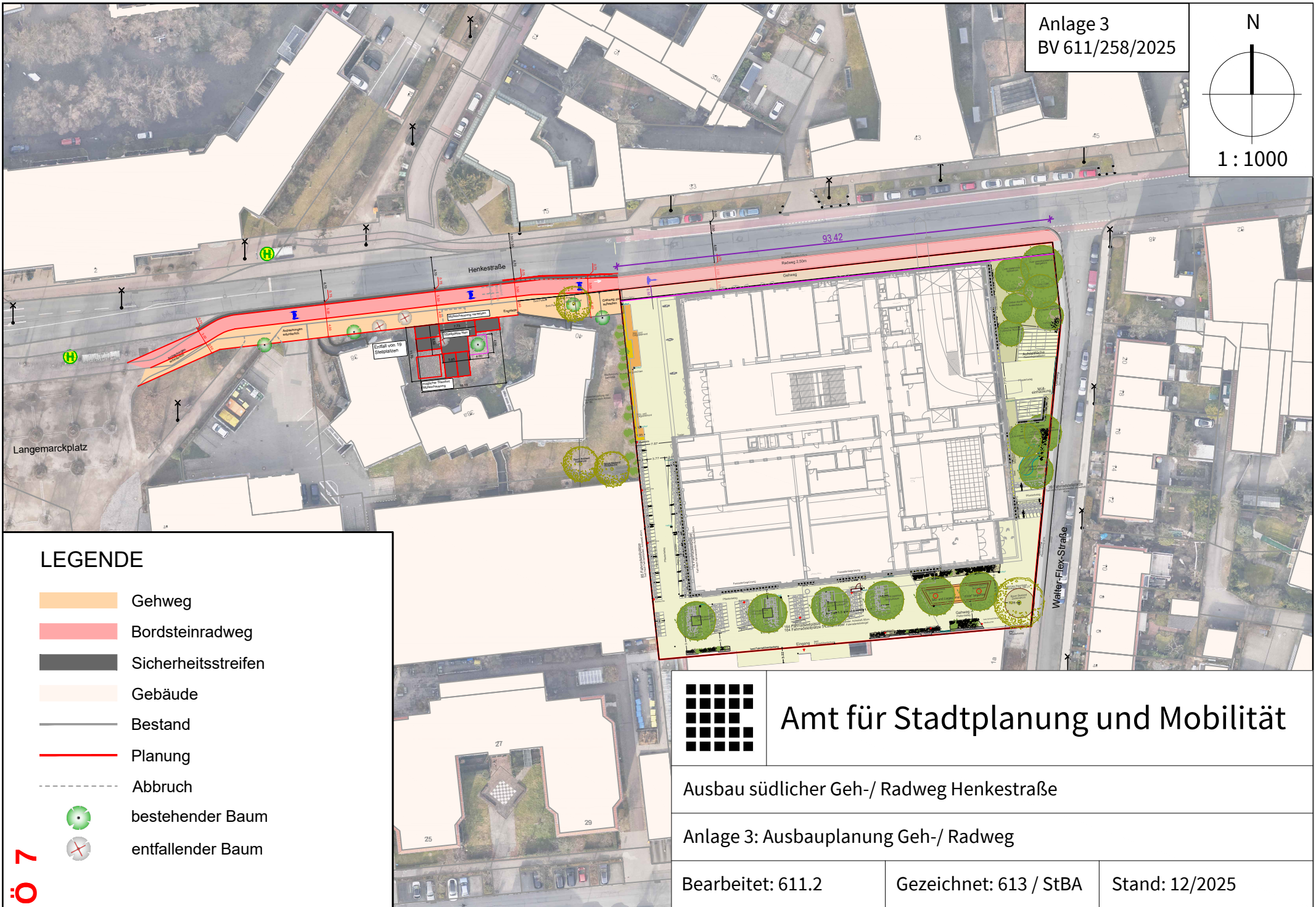
Ausbau südlicher Geh-/ Radweg Henkestraße

Anlage 1: Luftbild mit Bestandssituation und Grundstücksgrenzen

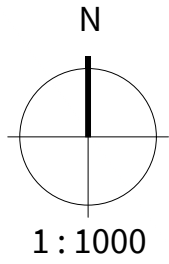
Maßstab: 1:1.000

Gezeichnet: 611-3 / Püschel

Stand: 12/2025



Anlage 3
BV 611/258/2025



LEGENDE

- Gehweg
- Bordsteinradweg
- Sicherheitsstreifen
- Gebäude
- Bestand
- Planung
- Abbruch
- bestehender Baum
- entfallender Baum

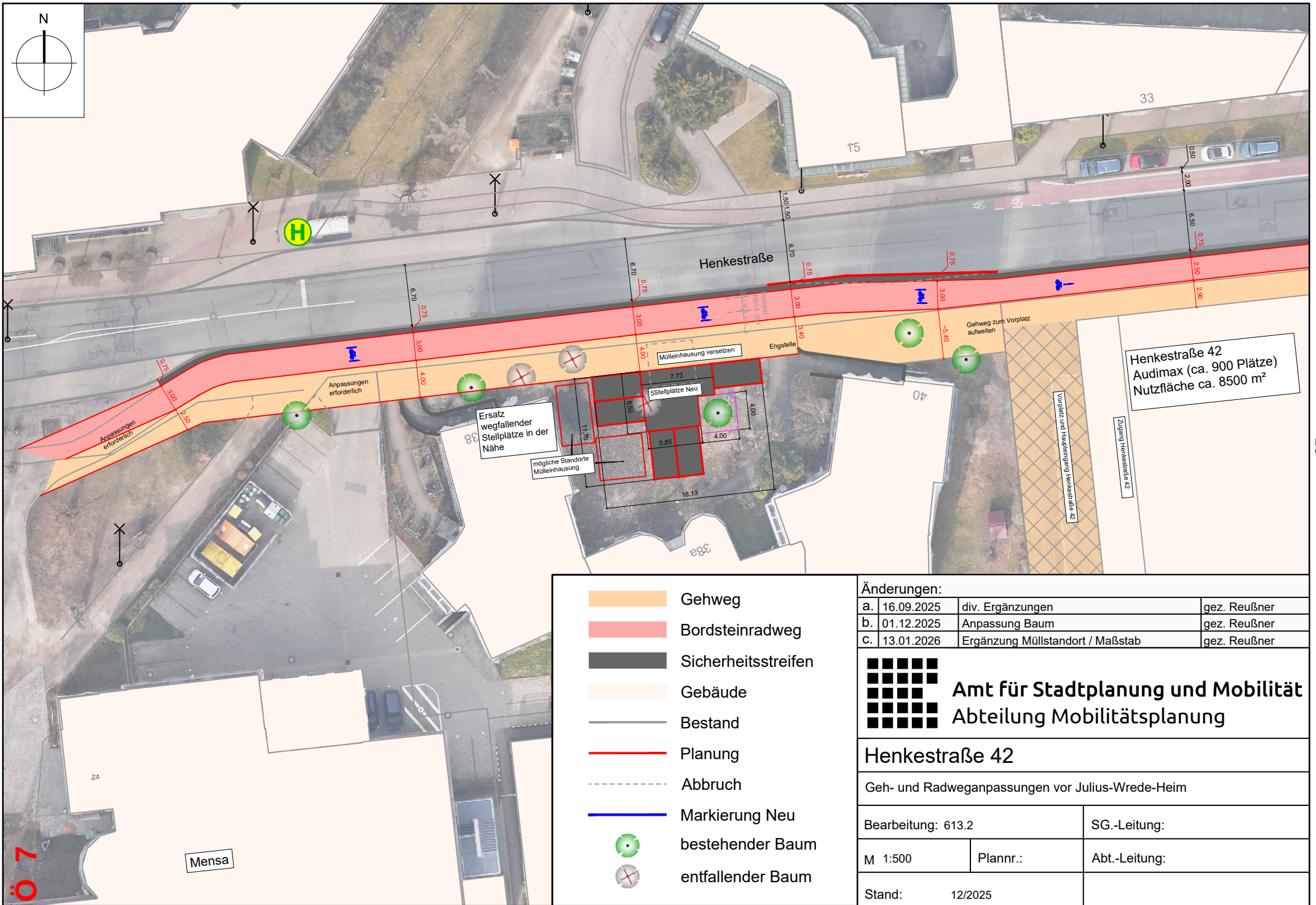


Amt für Stadtplanung und Mobilität

Ausbau südlicher Geh-/ Radweg Henkestraße

Anlage 3: Ausbauplanung Geh-/ Radweg

Bearbeitet: 611.2	Gezeichnet: 613 / StBA	Stand: 12/2025
-------------------	------------------------	----------------



Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/312/2024

Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen; hier: Anpassung der Ausführung der Begleitlinie und 2. aktualisierte Fassung der Leitlinien

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

66, AG Rad

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Verkehrsentwicklungsplan Meilenstein F2 - Qualitätsstandards Plannetz Radverkehr	613/219/2018	25.06.2019 UVPA / UVPB	Beschluss	einstimmig angenommen

I. Antrag

Die Begleitlinie in Fahrradstraßen wird im Vorgriff auf die kommende Aktualisierung der Richtlinien und in Übereinstimmung mit den bayerischen Musterblättern für Radverkehr durchgehend als weiße Blockmarkierung im Breitstrich markiert.

Die Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen werden in ihrer 2. aktualisierten Fassung beschlossen.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Mit der Beschlussvorlage 613/219/2018 wurden am 25.06.2019 die Leitlinien zur einheitlichen Gestaltung von Fahrradstraßen durch den UVPA einstimmig beschlossen. In der Folge wurden bestehende Fahrradstraßen gemäß den Leitlinien umgestaltet (z.B. Wöhrmühle, Bayernstraße, Schronfeld).

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Nach der Umsetzung in einem Teil der bestehenden Fahrradstraßen zeigte sich, dass es einen erheblichen Diskussionsbedarf zur roten Begleitlinie gibt. Dabei standen die rechtliche Zulässigkeit, die Kosten für Umsetzung und Unterhalt, die Erkennbarkeit für Verkehrsteilnehmende sowie die Weiterentwicklung der technischen Regelwerke im Fokus. Aus diesem Grund wurden keine weiteren bestehenden Fahrradstraßen umgestaltet sowie in neuen Fahrradstraßen (Loewenichstraße, Universitätsstraße) keine

Begleitlinien markiert.

Während der intensiven fachlichen Diskussion kristallisierte sich heraus, dass das Element der Begleitlinie sowohl in den anstehenden Aktualisierungen der technischen Regelwerke als auch in der Erstellung von Musterlösungen für Radverkehrsanlagen in Bayern Berücksichtigung findet und diese in ihrer Lösung übereinstimmen. Beide schlagen vor, die Begleitlinie in Fahrradstraßen mit einer weißen Blockmarkierung umzusetzen. Die technischen Regelwerke (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen, Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen) befinden sich aktuell in der Fortschreibung. Aufgrund von Fortbildungen sowie aktiver Mitarbeit in den dafür zuständigen FGSV-Gremien (**Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e. V.**) liegen der Verwaltung die vorläufigen Entwürfe der Fortschreibungen vor, deren Vorgaben bei der Aktualisierung der Erlanger Leitlinien zur Gestaltung von Fahrradstraßen berücksichtigt wurden. Die offizielle Einführung dürfte vermutlich 2026 oder 2027 stattfinden.

Die „Musterblätter Radverkehr Bayern“ wurden von der AGFK Bayern in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern, für Sport und Integration entwickelt. Das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr empfiehlt, „die Planungen von Radverkehrsanlagen unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten an den Musterblättern zu orientieren“ (Quelle: <https://www.radverkehr.bayern.de/agfk/>; abgerufen am 19.11.2025).

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung stellt fest, dass die Erlanger Leitlinien in Bezug auf die Begleitlinie anzupassen sind. Die Begleitlinie wird künftig im Vorgriff die kommenden Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) bzw. den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) sowie analog zur empfohlenen bayerischen Musterlösung 6.3-1 „Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts“ als weiße Blockung im Breitstrich umgesetzt (Anlage 1). Generell ist das Ziel, Klarheit in Bezug auf die diskutierten Themen zu schaffen und eine einheitliche Gestaltung über die Stadt- und Regionsgrenzen hinaus zu implementieren. Deshalb hat die Verwaltung die Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen gemäß den dargelegten Entwicklungen aktualisiert (Anlage 2). Dabei wurden sie für eine bessere Anwendbarkeit und, um den Entwicklungen der StVO gerecht zu werden, auch inhaltlich aktualisiert.

Die Verwaltung wird Neuplanungen von Fahrradstraßen gemäß den aktualisierten Leitlinien vornehmen und dem Ausschuss zum Beschluss vorlegen. Hierbei liegt der Fokus auf dem beschlossenen Achsenkonzept der Erlanger Radvorrangrouten (vgl. 613/305/2024). Bereits bestehende Fahrradstraßen werden vorerst nicht nachmarkiert sowie wird die Hofmannstraße, die als nächste Fahrradstraße ausgewiesen wird, noch nicht nach dem neuen Leitfaden gestaltet (vgl. 66/286/2025). Dies wird zunächst nur im Rahmen einer Neuplanung geschehen, wie zum Beispiel in der Michael-Vogel-Straße als Teil der Radschnellverbindung Erlangen-Herzogenaurach oder der Damaschkestraße, deren Neuplanung ab Q2 2026 vorgesehen ist (vgl. 613/350/2025). Die tatsächliche Umsetzung des Leitfadens kann nur vorbehaltlich vorhandener finanzieller und personeller Ressourcen geschehen.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:



ja, positiv, Stärkung der Radinfrastruktur*



ja, negativ, Aufbringung von Markierungen*



nein

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
- ☒ nein*, die Begleitlinie stellt ein wissenschaftlich bewiesenes, zentrales Element einer Fahrradstraße dar und führt zur Steigerung der Wiedererkennung und der subjektiven Sicherheit. Der aktuelle Entwurfsstand der Überarbeitung der technischen Regelwerke gibt sie vor. Die Musterblätter Bayern geben diese ebenso vor.

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☒ werden für die Aktualisierung des Gestaltungsleitfadens nicht benötigt
- ☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
- ☒ sind für eine nachfolgende Anwendung und Umsetzung des Leitfadens nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 – Musterblatt 6.3-1 Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts

Anlage 2 – Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen, 2. aktualisierte Fassung

III. Abstimmung

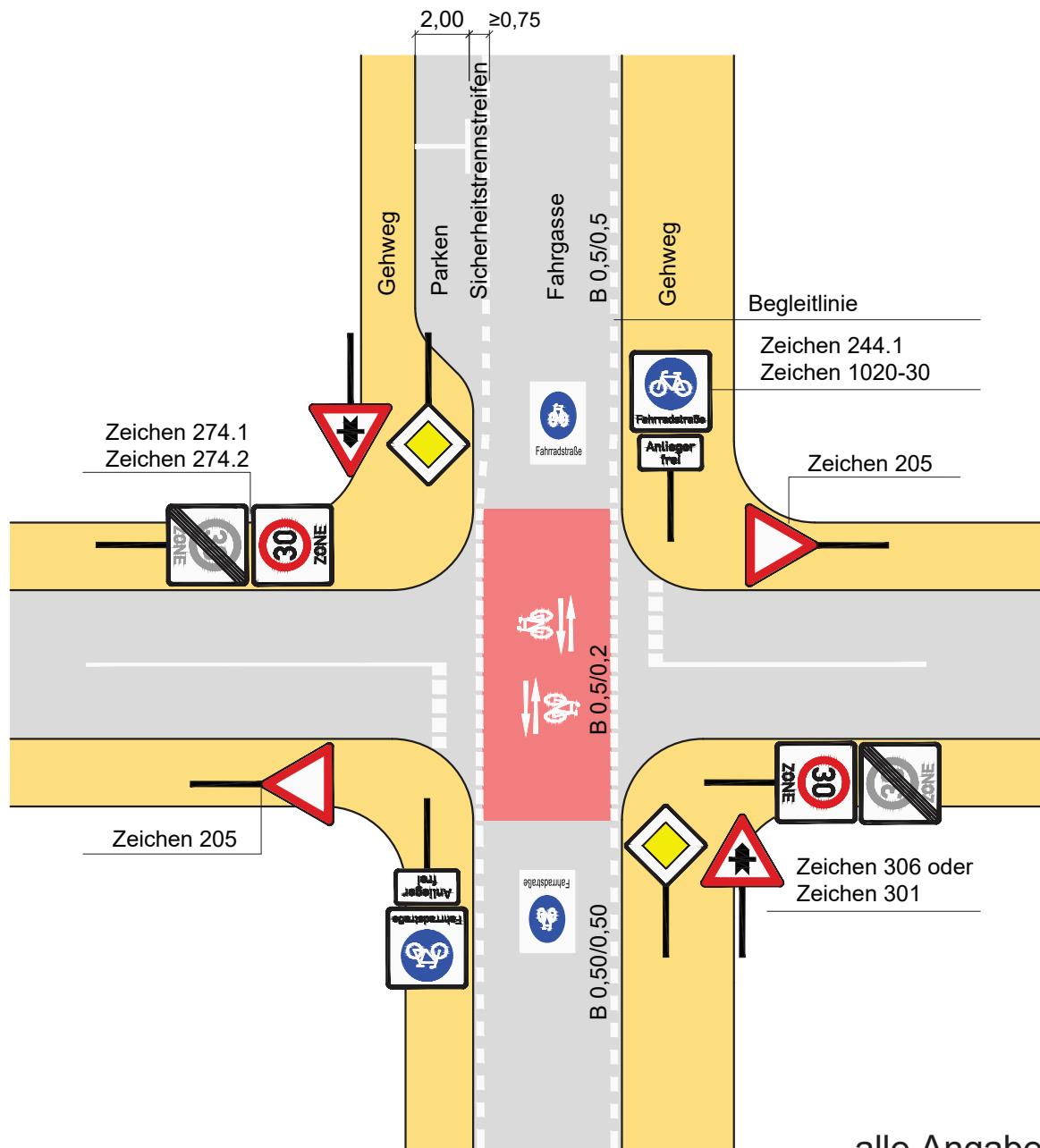
siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

6.3-1 Fahrradstraße mit Bevorrechtigung, innerorts



- Regelungen:**
- VwV StVO zu Zeichen 244.1 und Zeichen 244.2
 - RAST 06, Kapitel 6.1 und 6.2
 - ERA 2010, Kapitel 6.3
- Anwendungsbereiche:**
- Fahrradstraßen (mit zugelassenem Kfz-Verkehr) mit Bevorrechtigung.
 - Kfz-Verkehr soll nur in Ausnahmefällen zugelassen werden (max. 2.500 Kfz/24 h).
 - Hier beispielhaft mit angrenzender Tempo 30-Zone und Anlieger frei in der Fahrradstraße.
- Besonderheiten:**
- Im Bereich der Einmündungen ist auf ausreichende Sichtverhältnisse zu achten.
 - Die Markierung (Begleitlinie) wird dem Sicherheitsstrennstreifen zugeordnet und ist nicht Teil der Fahrgasse.
 - Die Breite der Fahrgasse ist vom Ausbaustand der Radroute und vom Kfz-Aufkommen abhängig (bei RVR und RSV ggf. größere Breiten erforderlich)
 - wenn PKW nicht zugelassen: ≥ 2,50 m
 - wenn PKW zugelassen:
 - ≥ 3,50 m für ≤ 1.500 Kfz/24 h
 - ≥ 4,00 m für ≥ 1.500 Kfz/24 h
 - Ggf. sind Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung des Kfz-Verkehrs einzuplanen (z.B. Fahrbahnanhebung, Einengungen der Fahrbahn).
 - Rot-Einfärbung in bevorrechtigten Knotenpunkten und Begleitlinie entlang des Gehweges werden empfohlen.

Leitlinien für die einheitliche Gestaltung von Fahrradstraßen

Stadt Erlangen

2. aktualisierte Fassung

erlangen.de/mobilitaetsplanung

11/2025



Stadt
Erlangen

1 Inhalt

1	Inhalt	2
2	Ausgangslage und Zielsetzung	3
3	Einsatzbereiche von Fahrradstraßen	6
4	Ausweisung von Fahrradstraßen	10
5	Ausbildung der Fahrradstraßen	12
5.1	Markierung und Erkennbarkeit	12
5.2	Querschnittsbreiten und Umgang mit Parken am Fahrbahnrand	14
5.3	Knotenpunkte	21
5.4	Beginn und Ende von Fahrradstraßen	25
6	Abbildungsverzeichnis	31
7	Impressum	32

2 Ausgangslage und Zielsetzung

alt	neu
Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 der StVO ausgewiesene Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge können ausnahmsweise mit Zusatzzeichen zugelassen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h, wenn nötig muss Kfz-Verkehr zum Schutz des Radverkehrs seine Geschwindigkeit auch weiter verringern. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.	Fahrradstraßen sind mit Zeichen 244 der StVO ausgewiesene Fahrbahnen, die vor allem dem Radverkehr vorbehalten sind. Andere Fahrzeuge können ausnahmsweise – in der Regel durch Anordnung des Zusatzzeichens „Anlieger frei“ – zugelassen werden. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit beträgt für alle Fahrzeuge 30 km/h, wenn nötig muss Kfz-Verkehr zum Schutz des Radverkehrs seine Geschwindigkeit auch weiter verringern. Radfahrende dürfen nebeneinander fahren.

Fahrradstraßen haben sich als geeignetes Element zur Führung des Radverkehrs im Zuge städtischer Netze erwiesen. Bei richtiger Ausgestaltung bieten sie dem Radverkehr einen komfortablen Verkehrsfluss und die Möglichkeit hoher Reisegeschwindigkeiten. Das Unfallrisiko für Radfahrende ist auf Fahrradstraßen deutlich geringer als auf anderen Radverkehrsführungen wie z. B. Radwege, Radfahrstreifen oder Schutzstreifen. Die Führung des Radverkehrs über Fahrradstraßen mit geringem Kfz-Verkehr anstelle von Hauptverkehrsstraßen ist deshalb auch ein gutes Mittel, um die Verkehrssicherheit im Radverkehr einer Stadt zu erhöhen. Gut angelegte Fahrradstraßen

- machen Hauptverbindungen des Radverkehrs im Erschließungsstraßennetz sichtbar,
- bündeln den Radverkehr und
- tragen zu einer Zunahme des Radverkehrs bei.

alt	neu
In Erlangen wurden bisher nur acht Fahrradstraßen (Stand Ende 2018), ausgewiesen, die sich über das ganze Stadtgebiet verteilen. Ihre Gestaltung ist eher unauffällig und nicht einheitlich. Eine Erkennbarkeit ist im Streckenverlauf deshalb oft nicht gegeben, da nur Anfang und Ende mit Verkehrszeichen bzw. Piktogrammen ausgewiesen sind. Die Potenziale in Bezug auf Netz- und Öffentlichkeitswirksamkeit von Fahrradstraßen können so nicht ausgeschöpft werden. Weiterhin ist festzustellen, dass Erlangen im Hinblick auf die Anzahl und die Länge der Fahrradstraßen im deutschlandweiten Vergleich am unteren Ende steht, insbesondere bei Berücksichtigung des hohen Radverkehrsanteils in Erlangen.	In Erlangen wurden bisher nur zehn Fahrradstraßen (Stand Ende 2025), ausgewiesen, die sich über das ganze Stadtgebiet verteilen. Ihre Gestaltung ist zum einen Teil nach diesem Leitfaden geschehen und zum anderen Teil eher unauffällig sowie daher nicht einheitlich. Eine Erkennbarkeit ist im Streckenverlauf deshalb oft nicht gegeben, da nur Anfang und Ende mit Verkehrszeichen bzw. Piktogrammen ausgewiesen sind oder zum Teil gemäß der Erstfassung dieses Leitfadens. Die Potenziale in Bezug auf Netz- und Öffentlichkeitswirksamkeit von Fahrradstraßen können so nicht ausgeschöpft werden. Weiterhin ist festzustellen, dass Erlangen im Hinblick auf die Anzahl und die Länge der Fahrradstraßen im deutschlandweiten Vergleich am unteren Ende steht, insbesondere bei Berücksichtigung des hohen Radverkehrsanteils in Erlangen.

Gemäß dem Meilenstein F 2 „Rad- und Fußverkehr“ des Verkehrsentwicklungsplanes Erlangen soll der Stellenwert von Fahrradstraßen im Erlanger Radverkehrsnetz deutlich erhöht werden. Mit einem bewussten Einsatz dieses Elementes im Zuge wichtiger Radrouten durch das Erschließungsstraßennetz sollen Netzzusammenhänge geschaffen werden, die attraktiv und transparent ausgebildet

sind. Eine einheitliche und prägnante Gestaltung aller Fahrradstraßen in Erlangen soll den Wiedererkennungswert heben und zu einer guten Akzeptanz beitragen.

Damit soll in Erlangen ein **Fahrradstraßenbewusstsein** entstehen, das zu einer verstärkten Fahrradnutzung und höheren Verkehrssicherheit beiträgt.

3 Einsatzbereiche von Fahrradstraßen

alt	neu
Fahrradstraßen können gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO eingesetzt werden, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies, z. B. durch die Realisierung attraktiver Verbindungen im Radverkehrsnetz durch eine Bündelung und Steigerung des Radverkehrs zu erwarten ist. Dementsprechend bieten sie sich vorrangig in Straßen mit hohem Radverkehrsaufkommen und wichtiger Verbindungsfunktion für den Radverkehr an. Zum linienhaften Einsatz eignen sie sich vor allem im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sowie von städtischen Hauptradrouten. Im Nebennetz des Radverkehrs kommen sie ggf. auch auf einzelnen Zubringerwegen zu wichtigen Radverkehrszielen (z. B. Schulen) in Betracht. Das Element der Fahrradstraße ist demgemäß ein wichtiger Bestandteil des Plannetzes für den Radverkehr aus dem	Fahrradstraßen können gemäß der Verwaltungsvorschrift zur StVO angeordnet werden, wenn auf der Straße eine hohe Radverkehrsdichte zu erwarten ist oder die Straße lediglich eine untergeordnete Bedeutung für den KFZ-Verkehr hat. Zusätzlich kommt eine Anordnung in Frage, wenn die Straße eine hohe Netzbedeutung für den Radverkehr hat. Dementsprechend bieten sie sich vorrangig in Straßen mit hohem Radverkehrsaufkommen oder geringer Bedeutung für den Kfz-Verkehr oder wichtiger Netzkategorie bzw. Verbindungsfunktion für den Radverkehr an. Zum linienhaften Einsatz eignen sie sich vor allem im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten sowie von städtischen Hauptradrouten. Im Nebennetz des Radverkehrs kommen sie auch auf einzelnen Zubringerwegen zu wichtigen Radverkehrszielen (z. B.

Verkehrsentwicklungsplan, das bereits vom Erlanger Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschlossen wurde (vgl. <https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.php?kvonr=2131958>).

Fahrradstraßen kommen auf Straßen ohne Kfz-Verkehr bzw. mit nur geringer Belastung durch Kfz-Verkehr in Betracht. Dies sind innerorts in der Regel **Erschließungsstraßen** mit Tempo 30 oder sonstige wenig frequentierte Straßen im nachgeordneten Kfz-Netz. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 und der Neufassung der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA¹ reicht das Einsatzfeld von Fahrradstraßen bis zu einer Kfz-Belastung von etwa 4.000 Kfz pro Tag. **Linienbusverkehr** ist kein Ausschlussgrund für die Einrichtung einer Fahrradstraße.

Schulen) in Betracht. Das Element der Fahrradstraße ist demgemäß ein wichtiger Bestandteil des Plannetzes für den Radverkehr aus dem Verkehrsentwicklungsplan, das **in seiner Erstfassung 2019 und seine Aktualisierung 2025** vom Erlanger Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss beschlossen wurde (vgl. <https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.asp?kvonr=2132796> & <https://ratsinfo.erlangen.de/vo0050.asp?kvonr=2140008>).

Fahrradstraßen kommen auf Straßen ohne Kfz-Verkehr bzw. mit nur geringer Belastung durch Kfz-Verkehr in Betracht. Dies sind innerorts in der Regel **Erschließungsstraßen** mit Tempo 30 oder sonstige wenig frequentierte Straßen im nachgeordneten Kfz-Netz. **Für den Kfz-Verkehr ist stets eine geeignete Alternativroute vorzusehen. Gemäß den Entwürfen für die Neufassung der Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RAS 06 der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA sowie den Hinweisen für Radschnellverbindungen (H RSV) reicht das Einsatzfeld von Fahrradstraßen bis zu einer Kfz-**

	Belastung von etwa 2.500 Kfz pro Tag. Linienbusverkehr ist kein Ausschlussgrund für die Einrichtung einer Fahrradstraße.
--	---

Die Verkehrsqualität für den Radverkehr ist umso besser, je weniger Kraftfahrzeuge dort fahren. Kann der Kfz-Verkehr wegen der notwendigen Erreichbarkeit von Grundstücken nicht ausgeschlossen werden, wird geprüft, ob durch geeignete Verkehrsberuhigungs- und Verkehrslenkungsmaßnahmen insbesondere Durchgangs- oder Schleichverkehr unterbunden werden kann. Der Radverkehr soll durch diese Lenkungsmaßnahmen nicht betroffen werden (ggf. Zusatz „Radverkehr frei“).

alt	neu
Lösungsansätze, um den Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße zu reduzieren: • Fahrtrichtungsgebote durch Verkehrszeichen 209 bis 214 StVO, • Einbahnstraßenregelungen, • Diagonalsperren, Sackgassen, • Ein- oder Ausfahrtverbote (Velopforten, s. Kap. 4.5), • Durchfahrtsverbote, ggf. nur für einzelne Fahrzeuggruppen, z. B. Lkw • Reduzierung der Stellplatzangebote zur Verringerung von Parksuchverkehr,	Lösungsansätze, um den Kfz-Verkehr in der Fahrradstraße zu reduzieren: • Fahrtrichtungsgebote durch Verkehrszeichen 209 bis 214 StVO, • Einbahnstraßenregelungen, • Diagonalsperren, Sackgassen, • Ein- oder Ausfahrtverbote (Velopforten, s. Kap. 4.5), • Durchfahrtsverbote, ggf. nur für einzelne Fahrzeuggruppen, z. B. Lkw • Reduzierung der Stellplatzangebote zur Verringerung von Parksuchverkehr,

• Alternative Führungen mit höherer Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr anbieten.	• Alternative Führungen mit höherer Verkehrsqualität für den Kfz-Verkehr anbieten.
--	--

4 Ausweisung von Fahrradstraßen

alt	neu
Das Verkehrszeichen 244 für Fahrradstraßen wird in der Größe 840 mm* 840 mm eingesetzt. Soll Kfz-Verkehr zugelassen werden, erfolgt dies durch das in Erlangen bereits gebräuchliche Zusatzschild. Die Zulassung für anderen Fahrzeugverkehr kann in beiden Richtungen oder in nur einer Richtung erfolgen.	Das Verkehrszeichen 244 für Fahrradstraßen wird in der Größe 600 mm* 600 mm eingesetzt. Soll Kfz-Verkehr zugelassen werden, erfolgt dies durch das entsprechende Zusatzschild (entweder Anlieger frei oder generell Kfz-Verkehr frei) . Die Zulassung für anderen Fahrzeugverkehr kann in beiden Richtungen oder in nur einer Richtung erfolgen.



Beginn einer
Fahrradstraße
(Vz 244 StVO)



Ende einer
Fahrradstraße
(Vz 244a StVO)



Zulassung
Anlieger mit
Zusatzschild

alt	neu
Fahrradstraßen sind verkehrsrechtlich nicht Bestandteil von Tempo 30-Zonen, da der Regelungsgehalt von	Fahrradstraßen sind verkehrsrechtlich nicht Bestandteil von Tempo 30-Zonen, da der Regelungsgehalt von

Fahrradstraßen (z. B. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden, streckenbezogene Anordnung) nicht mit der Zonenregelung kompatibel ist. Die Tempo-30-Zone wird deshalb jeweils an Knotenpunkten mit der Fahrradstraße ausgewiesen bzw. aufgehoben. Dadurch wird auch die Einführung einer Vorfahrtregelung im Zuge der Fahrradstraße erleichtert (vgl. Kap. 4.4). Zudem sind in geeigneten Fällen Fußgängerüberwege über Fahrradstraßen möglich.	Fahrradstraßen (z. B. Nebeneinanderfahren von Radfahrenden, streckenbezogene Anordnung) nicht mit der Zonenregelung kompatibel ist. Die Tempo-30-Zone wird deshalb jeweils an Knotenpunkten mit der Fahrradstraße ausgewiesen bzw. aufgehoben. Dadurch wird auch die Einführung einer Vorfahrtregelung im Zuge der Fahrradstraße erleichtert (vgl. Kap. 4.4). Zudem sind in geeigneten Fällen Fußgängerüberwege über Fahrradstraßen möglich.
---	--

5 Ausbildung der Fahrradstraßen

5.1 Markierung und Erkennbarkeit

Zur Verbesserung der Erkennbarkeit von Fahrradstraßen in Erlangen dienen spezielle Markierungselemente, die im Sinne eines Corporate Designs auch die Wiedererkennung für alle Verkehrsteilnehmenden fördern.

Das bisher schon eingesetzte **Fahrradstraßen-Piktogramm** wird in seiner Gestaltung beibehalten, jedoch in einer größeren Ausführung von 2,00 x 2,00 m. Der Einsatz des Piktogramms erfolgt jeweils zu Beginn/Ende der Fahrradstraße, an verkehrswichtigen Einmündungen sowie bei längeren Streckenabschnitten ohne Knotenpunkt etwa alle 200 m. Das Piktogramm wird bei Fahrbahnen ohne mittlere Leitlinie jeweils mittig angeordnet. Sind Fahrstreifen markiert, werden die Piktogramme jeweils richtungsbezogen in den Fahrstreifen platziert.



Fahrradstraßen-Piktogramm auf der Fahrbahn (Größe 2,00 x 2,00 m; bei Überhöhung in Fahrtrichtung 2,00 x 3,00 m)

alt	neu
Fahrradstraßen werden in Längsrichtung durchgängig und beidseitig mit einem durchgezogenen roten Breitstrich (0,25 m) markiert. Dieser dient der Verdeutlichung der Führung der Fahrradstraße und ersetzt keine verkehrsrechtlich erforderliche Markierung. In Bereichen mit keinem oder nur vereinzeltem Fahrbahnrandparken ohne Regelungsbedarf oder bei baulich ausgebildeten Parkbuchten/-streifen verläuft die Markierung entlang des Fahrbahnrandes.² In Bereichen mit regelmäßigem Parken am Fahrbahnrand liegt die Markierung in Fahrtrichtung links neben den parkenden Kfz und berücksichtigt einen Sicherheitsabstand von 0,50 m. Nach Möglichkeit ist das Parken am Fahrbahnrand in diesen Fällen durch Parkstandmarkierungen (in weiß) in T-Form zu regeln.	Fahrradstraßen werden in Längsrichtung durchgängig und beidseitig mit einem weißen Breitstrich (0,25 m) mit 0,5 m Strich und 0,5 m Lücke markiert. Dieser dient der Verdeutlichung der Führung der Fahrradstraße und hat keine verkehrsrechtliche Bedeutung. In Bereichen mit keinem oder nur vereinzeltem Fahrbahnrandparken ohne Regelungsbedarf oder bei baulich ausgebildeten Parkbuchten/-streifen verläuft die Markierung entlang des Fahrbahnrandes.¹ In Bereichen mit regelmäßigem Parken am Fahrbahnrand sowie in Parkbuchten liegt die Markierung in Fahrtrichtung links neben den parkenden Kfz und berücksichtigt einen Sicherheitsabstand von mind. 0,50 m. Das Parken am Fahrbahnrand ist in Fahrradstraßen stets durch Parkflächenmarkierung zu regeln.

Beispiele für die Anordnung der Verkehrszeichen und Piktogramme zeigen die Prinzipskizzen in Kapitel 4.4.

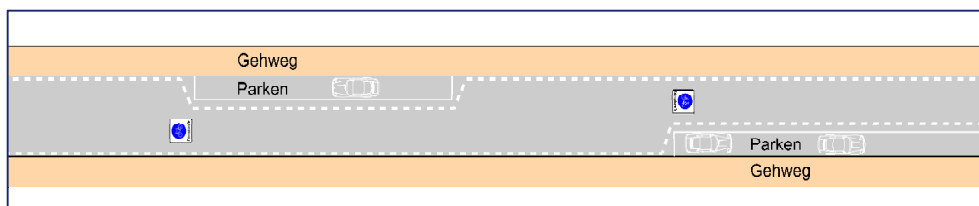


Abbildung 1: Markierung zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen mit und ohne Parken am Fahrbahnrand

5.2 Querschnittsbreiten und Umgang mit Parken am Fahrbahnrand

alt	neu
Die nutzbare Fahrbahnbreite von Fahrradstraßen soll zumindest 4,00 m betragen (Abbildung 2). Dies ermöglicht, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende zwei ebenfalls nebeneinander Fahrenden begegnen können. Ebenso können einzelne Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen. Dies gilt auch, wenn Kfz-Verkehr nur in einer Richtung geführt wird. Die Breite von 4,00 m sollte nur an überschaubaren Engstellen unterschritten werden. Soll bei starkem Radverkehr gewährleistet werden, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen können, ist eine	Die nutzbare Fahrbahnbreite von Fahrradstraßen soll zumindest 4,00 m betragen (Abbildung 2). Dies ermöglicht, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende zwei ebenfalls nebeneinander Fahrenden begegnen können. Ebenso können einzelne Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen. Dies gilt auch, wenn Kfz-Verkehr nur in einer Richtung geführt wird. Die Breite von 4,00 m kann im Einzelfall unterschritten werden. Soll bei starkem Radverkehr gewährleistet werden, dass zwei nebeneinander fahrende Radfahrende einem Pkw mit ausreichendem Sicherheitsabstand begegnen können, ist eine

nutzbare **Breite von 5,00 m** erforderlich. Dies ist vor allem **im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten** anzustreben.

Größere nutzbare **Fahrbahnbreiten als 5,50 m** kommen **nur in Ausnahmefällen** zum Einsatz (z.B. bei Linienbusbetrieb im Begegnungsverkehr), da andernfalls auch höhere Geschwindigkeiten von Kfz sowie aus Sicherheitsaspekten eher unerwünschte Überholvorgänge von Radfahrenden durch Kfz begünstigt werden.

Die **rote Randmarkierung wird zur nutzbaren Breite gerechnet**. Nicht zur nutzbaren Fahrbahnbreite zählen nicht befahrbare breitere Rinnen und die **Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen**. Diese betragen:

0,50 m bei Längsparkständen mit eher seltenen Parkwechselvorgängen, wie es für Wohnnutzung oder Parken von Berufspendlern üblich ist.

0,75 m bei Längsparkständen mit häufigeren Parkwechselvorgängen, wie es für eine städtebauliche Nutzung mit Einzelhandel, Dienstleistungen und

nutzbare **Breite von 5,00 m** erforderlich. Dies ist vor allem **im Zuge von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten** **vorzusehen**.

Größere nutzbare **Fahrbahnbreiten als 5,50 m** kommen **nur in Ausnahmefällen** zum Einsatz (z.B. bei Linienbusbetrieb im Begegnungsverkehr), da andernfalls auch höhere Geschwindigkeiten von Kfz sowie aus Sicherheitsaspekten eher unerwünschte Überholvorgänge von Radfahrenden durch Kfz begünstigt werden.

Die **weiße Blockrandmarkierung wird zur nutzbaren Breite gerechnet**. Nicht zur nutzbaren Fahrbahnbreite zählen nicht befahrbare breitere Rinnen und die **Sicherheitsräume zu parkenden Fahrzeugen**. Diese betragen bei Längsparkern in der Regel 0,75 m, mind. jedoch 0,50 m und bei Schräg und Senkrechtparkern in der Regel 1,00 m, mind. jedoch 0,75 m.

Bei nur vereinzelt parkenden Fahrzeugen, bei denen die rote Randmarkierung am Fahrbahnrand durchläuft, kommt kein

Veranstaltungseinrichtungen üblich ist. 0,75 m bei Schräg- und Senkrechtparken mit eher seltenen Parkwechselvorgängen. 1,00 m bei Schräg- und Senkrechtparken mit häufigeren Parkwechselvorgängen. Bei nur vereinzelt parkenden Fahrzeugen, bei denen die rote Randmarkierung am Fahrbahnrand durchläuft, kommt kein rechnerischer Sicherheitsraum zur Anwendung.	rechnerischer Sicherheitsraum zur Anwendung.
---	--

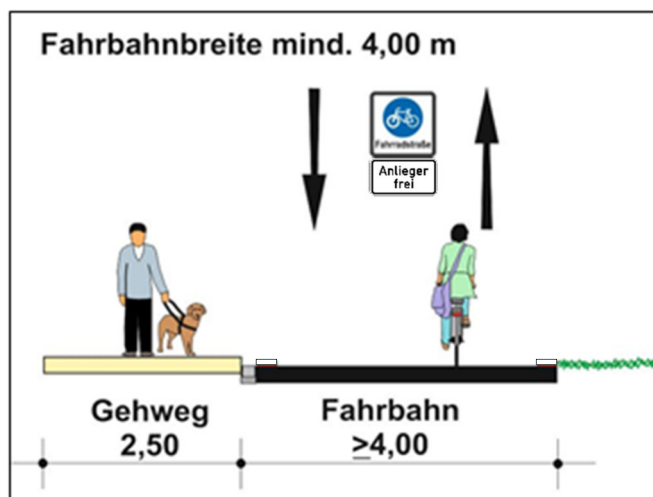


Abbildung 2: Fahrradstraße ohne Parken

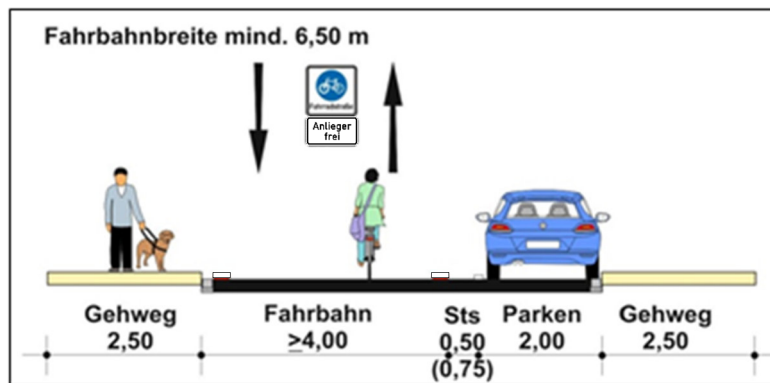


Abbildung 3: Fahrradstraße mit einseitigem Parken

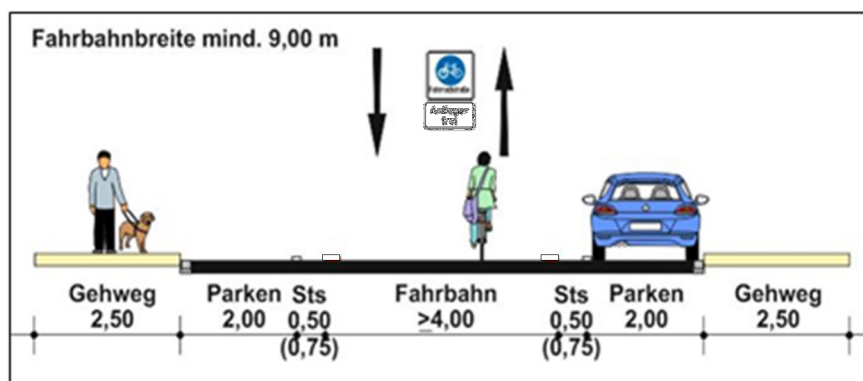


Abbildung 4: Fahrradstraße mit beidseitigem Parken

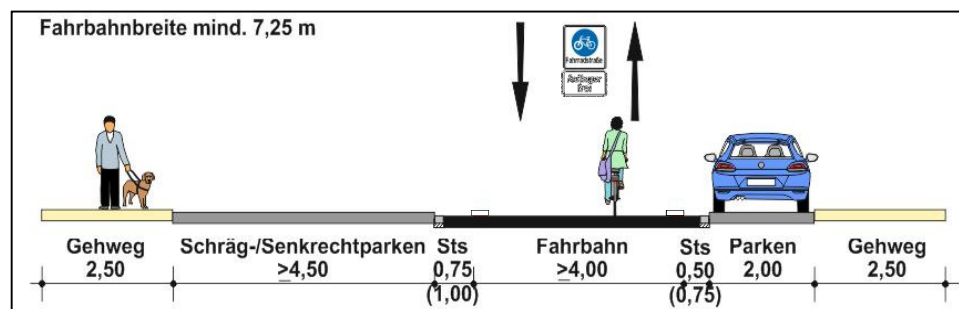


Abbildung 5: Fahrradstraße mit unterschiedlichen Anordnungen der Parkstände

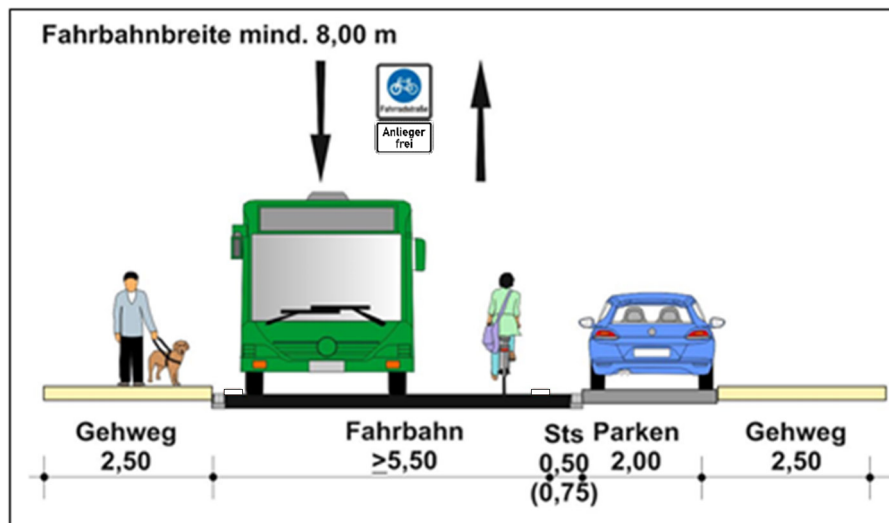


Abbildung 6: Fahrradstraße mit Linienbusverkehr

alt	neu
Umgang mit Parken In der Praxis werden die nutzbaren Fahrbahnbreiten sehr häufig durch das Parken am Fahrbahnrand beeinflusst. Wegen der Vielzahl unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten, ist der Umgang mit dem Parken im Rahmen einer Einzelfallprüfung festzulegen. Einige Lösungsansätze sind nachfolgend kurz skizziert: Geringer Parkbedarf mit nur vereinzeltm Parken Ein punktuelltes Unterschreiten der verbleibenden Fahrbahnbreite bis zu 3,50 m ist bei geringer Kfz-Verkehrsstärke (bis 2.000 Kfz/Tag)	Umgang mit Parken In der Praxis werden die nutzbaren Fahrbahnbreiten sehr häufig durch das Parken am Fahrbahnrand beeinflusst. Wegen der Vielzahl unterschiedlicher örtlicher Gegebenheiten, ist der Umgang mit dem Parken im Rahmen einer Einzelfallprüfung festzulegen. Einige Lösungsansätze sind nachfolgend kurz skizziert: Geringer Parkbedarf mit nur vereinzeltm Parken Ein punktuelltes Unterschreiten der verbleibenden Fahrbahnbreite bis zu 3,50 m ist bei geringer Kfz-Verkehrsstärke (bis 2.000 Kfz/Tag)

hinnehmbar, da es dann nur in seltenen Fällen zu Einschränkungen der Fahrqualität des Radverkehrs kommt. • Wird vereinzelt auf beiden Fahrbahnseiten geparkt, ist zu prüfen, ob das Parken nicht durch Parkflächenmarkierung auf einer Seite gebündelt werden kann. Dabei kann sich auch eine alternierende Anordnung empfehlen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt (vgl. Abbildung 1). Mittlerer bis hoher Parkbedarf (partiell oder durchgängig linienhaftes Parken) • Das Parken wird grundsätzlich durch Parkflächenmarkierung geregelt (ggf. in Verbindung mit weiteren Regelungen durch Beschilderung). • Bestehen nur die Mindestmaße der erforderlichen Fahrbahnbreiten, sollten abschnittsweise durch Parkverbote Bereiche mit größerer nutzbarer Fahrbahnbreite geschaffen werden, um einen eventuellen	hinnehmbar, da es dann nur in seltenen Fällen zu Einschränkungen der Fahrqualität des Radverkehrs kommt. • Wird vereinzelt auf beiden Fahrbahnseiten geparkt, ist zu prüfen, ob das Parken nicht durch Parkflächenmarkierung auf einer Seite gebündelt werden kann. Dabei kann sich auch eine alternierende Anordnung empfehlen, die zur Geschwindigkeitsdämpfung beiträgt (vgl. Abbildung 1). Mittlerer bis hoher Parkbedarf (partiell oder durchgängig linienhaftes Parken) • Das Parken wird grundsätzlich durch Parkflächenmarkierung geregelt (ggf. in Verbindung mit weiteren Regelungen durch Beschilderung). • Bestehen nur die Mindestmaße der erforderlichen Fahrbahnbreiten, sollten abschnittsweise durch Parkverbote Bereiche mit größerer nutzbarer Fahrbahnbreite geschaffen werden, um einen eventuellen
---	---

Überholdruck gefahrlos abbauen zu können. In Fahrradstraßen mit Geschäftsnutzung ist die Einrichtung von klar gekennzeichneten Lieferzonen zu prüfen, um ein Laden/Liefern in zweiter Reihe zu vermeiden. Abschnitte im Zuge von Fahrradstraßen mit nicht ausreichender nutzbarer Fahrbahnbreite aufgrund des Parkens am Fahrbahnrand Parkverbote (einseitig oder beidseitig), wenn die erforderlichen Breiten anders nicht zu schaffen sind. In diesem Fall sollte durch Parkraumerhebungen geprüft werden, ob alternative Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können. Aufgesetztes Parken, wenn die verbleibende Gehwegbreite mindestens den Standards gemäß Fußverkehrskonzept des VEP entspricht (nicht bei Fußwegen 1. Ordnung). Bauliche Erweiterung oder Neugliederung des Straßenraumes. Auch dann sind ausreichende Gehwegbreiten zu beachten.	Überholdruck gefahrlos abbauen zu können. In Fahrradstraßen mit Geschäftsnutzung ist die Einrichtung von klar gekennzeichneten Lieferzonen zu prüfen, um ein Laden/Liefern in zweiter Reihe zu vermeiden. Abschnitte im Zuge von Fahrradstraßen mit nicht ausreichender nutzbarer Fahrbahnbreite aufgrund des Parkens am Fahrbahnrand Parkverbote (einseitig oder beidseitig), wenn die erforderlichen Breiten anders nicht zu schaffen sind. In diesem Fall sollte durch Parkraumerhebungen geprüft werden, ob alternative Parkmöglichkeiten zur Verfügung stehen oder geschaffen werden können. Aufgesetztes Parken, wenn die verbleibende Gehwegbreite mindestens den Standards gemäß Fußverkehrskonzept des VEP entspricht (nicht bei Fußwegen 1. Ordnung). Bauliche Erweiterung oder Neugliederung des Straßenraumes. Auch dann sind ausreichende Gehwegbreiten zu beachten.
---	---

Fahrbahnbelag

Der Fahrbahnbelag muss in verkehrssicherem Zustand sein und besteht in der Regel aus Asphalt. Pflasterbeläge können ausnahmsweise in Straßenabschnitten mit besonderem städtebaulichen Anspruch verwendet werden, wenn sie einen hohen Fahrkomfort und entsprechende Sicherheit für den Fahrradverkehr ermöglichen (ebene Betonsteine ohne Fase bzw. in Ausnahmefällen Natursteine mit ebener, griffiger Oberfläche).

5.3 Knotenpunkte

Ein besonders gleichmäßiger Verkehrsfluss und eine hohe Reisegeschwindigkeit für den Radverkehr kann erreicht werden, wenn Fahrradstraßen an den Schnittstellen mit gleichrangigen Erschließungsstraßen Vorrang erhalten. In Erlangen soll dies für Fahrradstraßen im Zuge von Radschnellverbindungen, Radvorrangrouten und städtischen Hauptrouten der Regelfall sein.

alt	neu
Die Vorfahrtregelung soll einheitlich und deutlich ausgestaltet werden. Insbesondere die Wartepflicht für die einmündenden Straßen ist eindeutig zu kennzeichnen. Neben der vorfahrtregelnden Beschilderung erhält die Fahrradstraße im Einmündungsbereich in der Regel eine flächige rote Beschichtung. Diese bezieht die roten Randstreifen mit ein (Bild 6).	Die Vorfahrtregelung soll einheitlich und deutlich ausgestaltet werden. Insbesondere die Wartepflicht für die einmündenden Straßen ist eindeutig zu kennzeichnen. Neben der vorfahrtregelnden Beschilderung erhält die Fahrradstraße im Einmündungsbereich in der Regel eine flächige rote Beschichtung. Die weiße Blockrandmarkierung verläuft in diesem

Bild 7 zeigt die erforderliche Beschilderung und Markierung im Detail.⁴ Bei sehr geringer Bedeutung der untergeordneten Zufahrten (z.B. Sackgasse, verkehrsberuhigter Bereich) und guten Sichtverhältnissen kann es auch reichen, nur die roten Randstreifen auszuführen und in diesen Fällen auf die flächige Markierung zu verzichten.	Bereich als Furtmarkierung (Abbildung 7). Abbildung 8 zeigt die erforderliche Beschilderung und Markierung im Detail.² Bei sehr geringer Bedeutung der untergeordneten Zufahrten (z.B. Sackgasse, verkehrsberuhigter Bereich) und guten Sichtverhältnissen kann es auch reichen, nur die weiße Furtmarkierung auszuführen und in diesen Fällen auf die flächige Markierung zu verzichten.
--	---

Eine Verdeutlichung der Vorrangregelung durch Teilaufpflasterungen in der untergeordneten Zufahrt kann für Knotenpunkte vorgesehen werden, bei denen aufgrund der örtlichen Verhältnisse besondere Maßnahmen angebracht sind. Dies ist insbesondere der Fall, wenn die Fahrradstraße an dem Knotenpunkt abbiegt und dadurch eine abknickende Vorfahrt entsteht (Abbildung 7).

Auch durch die Einrichtung abführender Einbahnstraßen entsteht eine Vorrangwirkung der Fahrradstraße an der Einmündung.

alt	neu
Erhält eine Fahrradstraße über einen längeren Streckenabschnitt Vorrang sind Maßnahmen zu prüfen, die die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam dämpfen können. Hierzu zählen auch	Erhält eine Fahrradstraße über einen längeren Streckenabschnitt Vorrang sind Maßnahmen zu prüfen, die die Geschwindigkeiten des Kfz-Verkehrs wirksam dämpfen können. Hierzu zählen auch

² Straßenbautechnische Anmerkung: Soweit sich die Einmündungsbereiche in verkehrsarmen Straßenabschnitten befinden, wird eine farbliche Beschichtung den Ansprüchen mittelfristig genügen. Soweit stärkere Verkehrsbeziehungen vorhanden sind, wird aus Gründen der Nachhaltigkeit der Einbau von farbllichem Asphalt erforderlich.

Verkehrslenkungsmaßnahmen gemäß Kap. 2. Eine Rechts-vor-Links-Regelung kommt nur bei Fahrradstraßen im Nebennetz des Radverkehrs in Betracht oder wenn für eine Bevorrechtigung nicht vermeidbare ungünstige Voraussetzungen vorliegen, z. B. aufgrund schlechter Sicht durch Bebauung. Zu prüfen ist eine bauliche Anhebung der Kreuzungsfläche, um angepasste Geschwindigkeiten zu fördern (Abbildung 9). An signalisierten Knotenpunkten werden Fahrradstraßen, sofern flächenmäßig möglich, mit einem zulaufenden Schutz- oder Radfahrstreifen (Vorbeifahrstreifen) ausgestattet, dessen Länge unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse entsprechend der Kfz-Staulänge zur Spitzenstunde gewählt wird. In untergeordneten Knotenzufahrten mit längerer Rot- als Grünphase wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (A-RAS) markiert, dessen Tiefe in Abhängigkeit vom Radverkehrsaufkommen mindestens 5 m beträgt (Abbildung 10). Die Fahrstreifenbreite mit Schutzstreifen soll dann mindestens	Verkehrslenkungsmaßnahmen gemäß Kap. 2. Eine Rechts-vor-Links-Regelung sollte weitgehend vermieden werden. An signalisierten Knotenpunkten werden Fahrradstraßen, sofern flächenmäßig möglich, mit einem zulaufenden Schutz- oder Radfahrstreifen (Vorbeifahrstreifen) ausgestattet, dessen Länge unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse entsprechend der Kfz-Staulänge zur Spitzenstunde gewählt wird. In untergeordneten Knotenzufahrten mit längerer Rot- als Grünphase wird ein aufgeweiteter Radaufstellstreifen (A-RAS) markiert, dessen Tiefe in Abhängigkeit vom Radverkehrsaufkommen mindestens 5 m beträgt (Abbildung 10). Die Fahrstreifenbreite mit Schutzstreifen soll dann mindestens 3,75 m und in der Gegenrichtung 2,75 m betragen.
--	--

3,75 m und in der Gegenrichtung 2,75 m betragen.

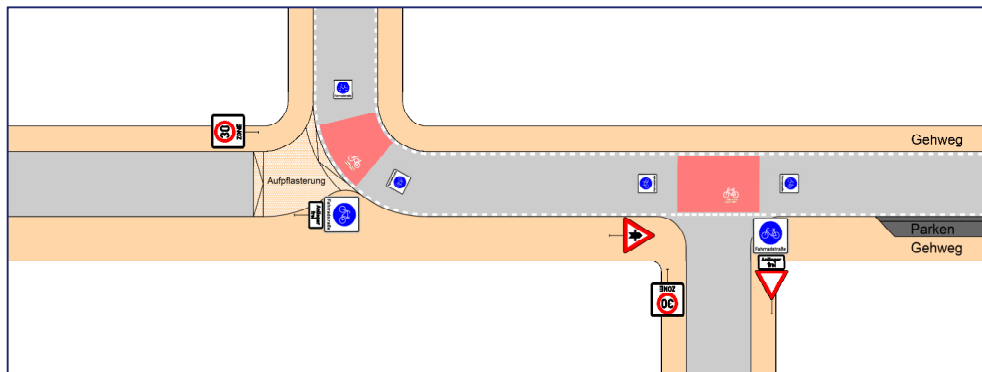


Abbildung 7: Möglichkeiten zur Verdeutlichung des Vorrangs für die Fahrradstraße

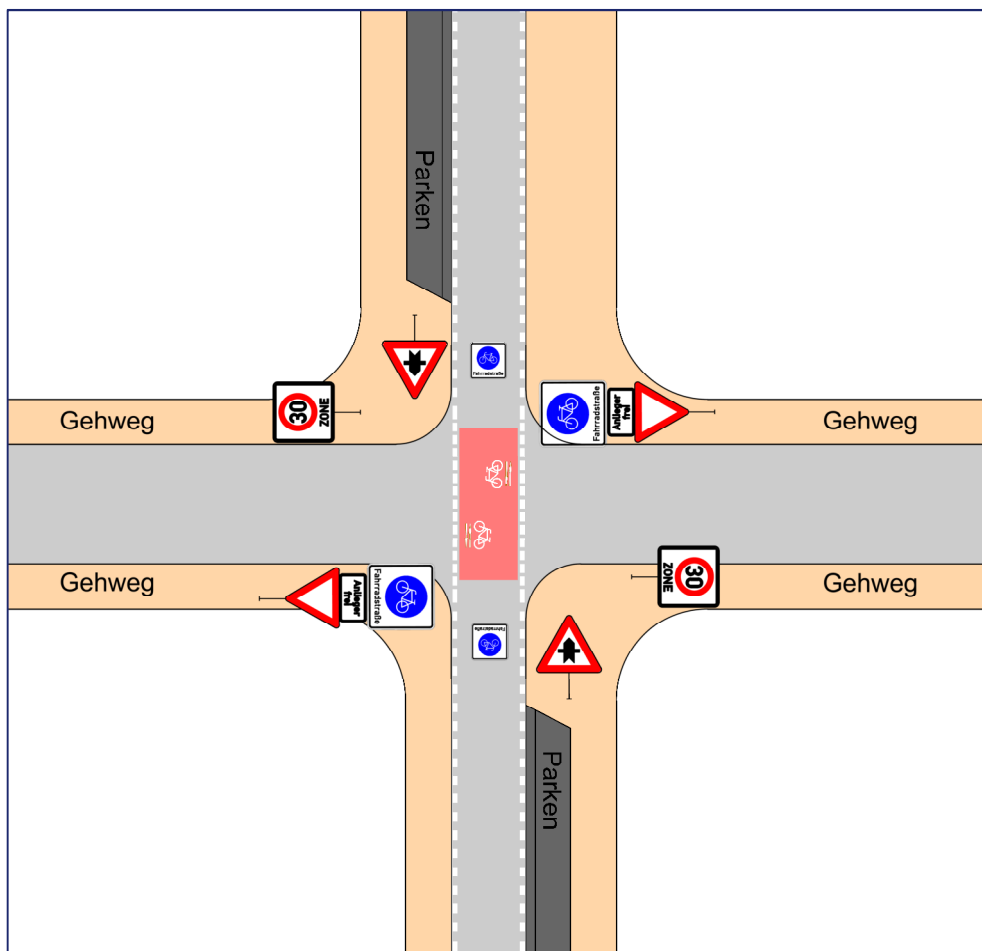


Abbildung 8: Markierung und Beschilderung einer Kreuzung zwischen einer Fahrradstraße und einer Straße in einer Tempo-30-Zone

Bei eng benachbarten **signalisierten Knotenpunkten** ist zu prüfen, ob eine Grüne Welle für den Radverkehr oder eine andere fahrradfreundliche Signalschaltung geschaltet werden kann.

Generell sollten Detektoren so ausgelegt sein, dass Radfahrende die Freigabezeit fahrend anfordern.

alt	neu
An den Schnittstellen zweier Fahrradstraßen soll jeweils die Fahrradstraße im Zuge der höherrangigen Radroute gemäß Plannetz aus dem Verkehrsentwicklungsplan, Meilenstein F2 Vorrang erhalten. Für die untergeordnete Fahrradstraße wird keine flächige Roteinfärbung vorgenommen. Bei gleichrangigen Fahrradstraßen gilt eine Rechts-vor-Links-Regelung. Die Roteinfärbung wird kreuzförmig vorgenommen.	An den Schnittstellen zweier Fahrradstraßen gelten die Grundsätze der Vorfahrt gemäß der StVO.

Bei allen Knotenpunkten ist das **Freihalten von Sichtfeldern**, insbesondere auch durch Unterbinden des Parkens in den erforderlichen Sichtdreiecken (ggf. auch baulich wie z. B. durch Gehwegnasen) unter Sicherheitsaspekten von besonderer Bedeutung.

5.4 Beginn und Ende von Fahrradstraßen

alt	neu
Beginn und Ende von Fahrradstraßen sollten so	Beginn und Ende von Fahrradstraßen sollten so

ausgebildet werden, dass der besondere Charakter der Straße betont wird. Dies ist vor allem wichtig, wenn die Fahrradstraße von einer Hauptverkehrsstraße abzweigt.

An nicht signalisierten Knotenpunktarmen kann eine Einengung der Fahrbahn Beginn bzw. Ende der Fahrradstraße markieren. Zur Verdeutlichung dient eine flächige Roteinfärbung der Einengung (Abbildung 11). Kann keine wirksame Einengung der Fahrbahn vorgenommen werden, erfolgt nur die Rotmarkierung.

Soll der Beginn der Fahrradstraße mit einer Verkehrslenkungsmaßnahme zur Reduzierung des Kfz-Verkehrs verbunden werden, kann das Prinzip der Velopforte eingesetzt werden. Dabei wird die Einfahrt in die Fahrradstraße für Kfz unterbunden, sodass an dieser Stelle Kfz nur auf die Vorfahrtstraße einbiegen können (Ausfahrtpforte). Im übrigen Verlauf der Straße besteht für alle Verkehrsteilnehmer Zweirichtungsverkehr (Abbildung 11, rechte Knotenpunktzufahrt). Entsprechend kann

ausgebildet werden, dass der besondere Charakter der Straße betont wird. Dies ist vor allem wichtig, wenn die Fahrradstraße von einer Hauptverkehrsstraße abzweigt. Daher werden Anfang und Ende der Fahrradstraßen mit einer flächigen Rotmarkierung über die gesamte Fahrbahn hervorgehoben.

Zusätzlich können Beginn und Ende mit weiteren Maßnahmen zur Unterbindung des Kfz-Verkehrs verbunden werden, wie beispielsweise einer Velopforte oder einer Durchfahrtssperre für den Kfz-Verkehr.

Bei der Einrichtung neuer Fahrradstraßen sollte darauf geachtet werden, dass Radfahrende die Straße aus allen Richtungen sicher erreichen bzw. in alle Richtungen verlassen können. An den Schnittstellen mit Hauptverkehrsstraßen erfordert dies in der Regel eine Sicherung der Überquerung.

dieses Prinzip auch als Einfahrt- pforte ausgebildet werden. Bei der Einrichtung neuer Fahrradstraßen sollte darauf geachtet werden, dass Radfahrende die Straße aus allen Richtungen sicher erreichen bzw. in alle Richtungen verlassen können. An den Schnittstellen mit Hauptverkehrsstraßen erfordert dies in der Regel eine Sicherung der Überquerung.	
---	--

alt	neu
6 Ausweisung neuer Fahrradstraßen in Erlangen Die bestehenden und alle neuen Fahrradstraßen sollen nach diesen Leitlinien umgesetzt werden. Dabei erfolgt die Anwendung der genannten Elemente nicht schematisch, sondern wird auf Grundlage einer Einzelfallprüfung festgelegt. Auf dieser Basis erfolgt dann die konkrete Planung für die Gestaltung der Fahrradstraße. Der neue Standard soll zunächst bei den bestehenden Fahrradstraßen umgesetzt werden. Dies soll nach folgender Prioritätsreihung geschehen: 1. Bayernstraße/Pommernstraße 2. Wöhrmühle 3. Michael-Vogel-Straße 4. Leipziger Straße 5. Damaschkestraße 6. Schronfeld 7. Lange Zeile 8. Schirrhof Aus planerischen oder straßenbautechnischen Gründen kann	6 Ausweisung neuer Fahrradstraßen in Erlangen Die bestehenden und alle neuen Fahrradstraßen sollen nach diesen Leitlinien umgesetzt werden. Dabei erfolgt die Anwendung der genannten Elemente nicht schematisch, sondern wird auf Grundlage einer Einzelfallprüfung festgelegt. Auf dieser Basis erfolgt dann die konkrete Planung für die Gestaltung der Fahrradstraße. Der neue Standard soll zunächst bei den bestehenden Fahrradstraßen umgesetzt werden. Dies soll nach folgender Prioritätsreihung geschehen: 1. Bayernstraße/Pommernstraße 2. Wöhrmühle 3. Michael-Vogel-Straße 4. Leipziger Straße 5. Damaschkestraße 6. Schronfeld 7. Lange Zeile 8. Schirrhof Aus planerischen oder straßenbautechnischen Gründen kann

von der o. a. Reihenfolge abgewichen werden.	von der o. a. Reihenfolge abgewichen werden.
Für neue Fahrradstraßen gibt es bereits planerische Überlegungen, die noch weiter zu entwickeln sind. Dabei wird als wesentliches Priorisierungsmerkmal die Umsetzung des Plannetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt, bei dem Fahrradstraßen als Teil durchgängiger Routen eingesetzt werden sollen. Als neue Fahrradstraßen sind zunächst die Ausweisung der Hofmannstraße (zwischen Sieboldstraße und Hartmannstraße) sowie die Verlängerung der Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße (Fließbachstraße) und die Universitätsstraße zu prüfen.	Für neue Fahrradstraßen gibt es bereits planerische Überlegungen, die noch weiter zu entwickeln sind. Dabei wird als wesentliches Priorisierungsmerkmal die Umsetzung des Plannetzes gemäß Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt, bei dem Fahrradstraßen als Teil durchgängiger Routen eingesetzt werden sollen. Als neue Fahrradstraßen sind zunächst die Ausweisung der Hofmannstraße (zwischen Sieboldstraße und Hartmannstraße) sowie die Verlängerung der Fahrradstraße Michael-Vogel-Straße (Fließbachstraße) und die Universitätsstraße zu prüfen.
Ist die Einrichtung der Fahrradstraße mit Beschränkungen des Parkens verbunden, wird empfohlen, dies mit einer vorherigen Beteiligung der Anlieger zu verbinden. Besonders in der Einführungsphase ist dann eine Überwachung durch die Ordnungsbehörden wichtig.	Ist die Einrichtung der Fahrradstraße mit Beschränkungen des Parkens verbunden, wird empfohlen, dies mit einer vorherigen Beteiligung der Anlieger zu verbinden. Besonders in der Einführungsphase ist dann eine Überwachung durch die Ordnungsbehörden wichtig.
Für die neue Ausrichtung des Umgangs mit Fahrradstraßen in Erlangen ist eine begleitende	Für die neue Ausrichtung des Umgangs mit Fahrradstraßen in Erlangen ist eine begleitende

Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen.	Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen.
-----------------------------------	-----------------------------------

6 **Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1: Markierung zur Kennzeichnung von Fahrradstraßen mit und ohne Parken am Fahrbahnrand	14
Abbildung 2: Fahrradstraße ohne Parken	16
Abbildung 3: Fahrradstraße mit einseitigem Parken	17
Abbildung 4: Fahrradstraße mit beidseitigem Parken	17
Abbildung 5: Fahrradstraße mit unterschiedlichen Anordnungen der Parkstände	17
Abbildung 6: Fahrradstraße mit Linienbusverkehr	18
Abbildung 7: Möglichkeiten zur Verdeutlichung des Vorrangs für die Fahrradstraße	24
Abbildung 8: Markierung und Beschilderung einer Kreuzung zwischen einer Fahrradstraße und einer Straße in einer Tempo-30-Zone	24

7 Impressum

Herausgeber

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Mobilitätsplanung
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

Kontakt

Telefon: 09131 86-1369
E-Mail: mobilitaetsplanung@stadt.erlangen.de
www.erlangen.de/mobilitaetsplanung
Öffnungszeiten:
Montag bis Freitag: 9 bis 12 Uhr

Bearbeitung 1. Fassung

Planungsgemeinschaft Verkehr
PGV-Alrutz GbR
Adelheidstraße 9b
D - 30171 Hannover
Telefon 0511 220601-80
Telefax 0511 220601-990
E-Mail info@pgv-alrutz.de
www.pgv-alrutz.de

Januar, 2019

Aktualisierung 2. Fassung

Stadt Erlangen
Amt für Stadtplanung und Mobilität
Abteilung Mobilitätsplanung
Gebbertstraße 1
91052 Erlangen

November, 2025

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/345/2025

Stand gesamtstädtisches Fußverkehrskonzept und Gehwegparken

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Einbringung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Einbringung	

Beteiligte Dienststellen

66, 13-3, Polizei

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Bestandserfassung der Aufparkregelungen auf Gehwegen im Innenstadtbereich	613/118/2017	16.05.2017 UVPA / UVPB	MzK	Zur Kenntnis genommen
Aufparken Innenstadt – Aktueller Sachstand und weiteres Vorgehen	613/245/2019	14.05.2019 UVPA / UVPB	Beschluss	Einstimmig angenommen / mehrheitlich angenommen
Aufhebung der Aufparkregelung in der Oberen Karlstraße	613/001/2020	23.06.2020 UVPA / UVPB	Beschluss	Jeweils einstimmig angenommen
Mahnkarten gegen Falschparker: Öffentlichkeitsarbeit zur Förderung der Rücksichtnahme beim Parken auf Geh- und Radwegen – Verteilung zweite Auflage	613/177/2022	UVPA / UVPB	MzK	Zur Kenntnis genommen

I. Antrag

Der Ausschuss nimmt das im Rahmen von zwei verwaltungsinternen Workshops erarbeitete und auf dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 (VEP 2030) basierenden einheitlichen Vorgehen zum Gehwegparken im Fußwegenetz zur Kenntnis:

1. Einrichtung einer ämterübergreifenden Arbeitsgruppe (Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Tiefbauamt, Inklusionsbeauftragte(r), Polizei).
2. Systematische Überprüfung aller Straßenabschnitte mit angeordnetem Gehwegparken im Stadtgebiet, beginnend mit dem definierten Fußwegenetz.
3. Anwendung der vorliegenden Arbeitshilfe (Netzüberlagerung, Randnutzungen, Netzhierarchie, etc.) siehe Anlage 1a (exemplarische Kurzfassung) bzw. 1b (Langfassung).

4. Aufhebung von angeordnetem Gehwegparken im definierten Fußwegenetz gemäß den Vorgaben des VEP 2030 (siehe Anlage 2, 3). Detailprüfung der betroffenen Straßen(-abschnitte) (siehe Anlage 4 und 5), wie Stellplätze erhalten bleiben können.
5. Die notwendigen Finanzmittel sind derzeit nicht vorhanden und müssen für die jeweils geplante Maßnahme ermittelt und in die Finanzplanung des Amtes 66 eingepflegt bzw. angemeldet werden. Dies kann, ebenso wie die personelle Auslastung, je nach Größe der Einzelmaßnahmen, maßgeblich Einfluss auf die zeitliche Realisierung haben.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

Ausgangslage / Zielsetzung

Mit dem gesamtstädtischen Fußverkehrskonzept werden die Grundlagen geschaffen, damit die Erlanger*innen ihre täglichen Wege sicher und komfortabel zu Fuß zurücklegen können.

Dazu ist ein durchgängiges, engmaschiges Netz erforderlich, das alle wichtigen Ziele miteinander verbindet. Auf Basis zentraler Quellen und Ziele des Fußverkehrs – wie Wohngebiete, Versorgungseinrichtungen, Bildungs- und Freizeiteinrichtungen sowie ÖPNV-Haltestellen – wurde ein hierarchisches Netz für den Alltagsfußverkehr entwickelt, das derzeit im Entwurfsstand vorliegt (siehe Anlage 2).

Die Bedingungen im definierten Fußwegenetz wurden durch Begehungen, Analysen und Beteiligungsformate erhoben und bewertet (www.erlangen.de/zu-fuss). Zur Behebung der festgestellten Defizite werden Maßnahmen erarbeitet, um das Netz schrittweise barrierefrei und alltagstauglich auszubauen. Für die Priorisierung wird zwischen Hauptnetz, Nebennetz, Verbindungsstrecken und dem übrigen Grundnetz unterschieden.

Vorläufiges Fußwegenetz: Kategorien (siehe auch Anlage 2)

Hauptnetz:

- durchgängiges Netz für den Alltagsverkehr im Siedlungsgebiet
- sichert die Erreichbarkeit wichtiger Ziele / Zielagglomerationen aus den angrenzenden Wohnquartieren
- Flanier Routen/-meilen: Fußwegeachsen mit besonderer Bedeutung in Nutzung und/oder Gestaltung (*noch nicht final im Netz verortet*)

Nebennetz:

- sichert die Erreichbarkeit weiterer (Einzel-)Ziele wie Grundschulen, soziale Einrichtungen und Freizeitziele

Verbindungsstrecken:

- Verbindungen an Ortsrändern und zwischen Ortsteilen sowie zur Anbindung von Freizeitzielen außerhalb

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Rechtlicher Rahmen

Das Parken auf Gehwegen ist laut Straßenverkehrsordnung (StVO) grundsätzlich nicht vorgesehen, es sei denn, es ist durch ein entsprechendes Verkehrszeichen erlaubt.

Der rechtliche Rahmen gibt folgendes vor: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn

genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt. Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs und die Ausweichmöglichkeiten zu berücksichtigen. Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände. Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“ (VwV-StVO, Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen, Nr. I.)

Dies entspricht:

Gehweg = Gehfläche 1,80 m plus Abstands-/Aufenthaltsflächen und Sicherheitsräume >> Regelbreite Gehweg = 2,50 m

Kommunen tragen die Verantwortung, sicherzustellen, dass Gehwege ihrer eigentlichen Nutzung – dem sicheren Zufußgehen – dienen.

Einheitliche, stadtweite Regeln zur Freihaltung von Gehwegen in Erlangen sind sinnvoll, weil sie den Umweltverbund stärken, die Attraktivität des Fußverkehrs erhöhen, die Sicherheit vor allem für Kinder, Ältere und mobilitätseingeschränkte Personen verbessern, Barrierefreiheit und gleichberechtigte Teilhabe sichern sowie eine effiziente Verwaltung mit transparenten Vorgaben ermöglichen.

Nicht selten führen Änderungen in der Parkplatzsituation aufgrund notwendiger Reduzierungen des Stellplatzangebotes zu Beschwerden seitens der Bürgerschaft. Das Parken von Fahrzeugen auf Gehwegen verringert jedoch die verbleibende Gehwegbreite und verursacht Schäden an der Infrastruktur, da Gehwege für diese Nutzung konstruktiv nicht ausgelegt sind. Hinzu kommen erhöhte Anforderungen für Rettungsgassen, die das Verlagern von parkenden Fahrzeugen auf die Fahrbahn häufig ausschließen. Hierfür müsste stattdessen sogar in engen Straßenzügen das Gehwegparken zugelassen oder Parkplätze aufgehoben werden.

Standards für den Fußverkehr wurden in Erlangen mit dem Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030 beschlossen. Diese schließen das Gehwegparken im Hauptnetz grundsätzlich aus, im Nebennetz ist es zulässig, sofern die verbleibende Gehwegbreite mindestens 2,50m beträgt (siehe Anlage 3).

Ist-Zustand und Handlungsbedarf

Die Überprüfung des definierten Fußwegenetzes durch die Gutachterbüros ergab folgende Situation: 52 Straßenabschnitte innerhalb dieses Netzes weisen angeordnetes Gehwegparken auf (siehe Anlage 4 und 5). Davon haben 92 % eine verbleibende Gehwegbreite von unter 2,50 m; 70 % sind sogar schmaler als 1,80 m.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Exemplarisch wurden anhand der Arbeitshilfe Lösungen für die Stinzingstraße, den Theaterplatz die Zepelinstraße sowie die Spardorfer Straße erarbeitet. In diesen Fällen mussten nur wenige Parkplätze entfallen, tlw. konnten andere Lösungen gefunden werden.

Hervorzuheben ist, dass es in Erlangen über die 52 genannten Straßenzüge des Fußwegenetzes hinaus weitere Bereiche mit Gehwegparken gibt. Die entwickelten Entscheidungshilfen können auch für Lösungen mit unzureichender Durchfahrtsbreite angewendet werden.

Fakt ist, dass viele Straßen in Erlangen zu schmal sind, sodass Einzelfalllösungen erforderlich bleiben. Die Arbeitshilfe des Gutachterteams sowie die enge Zusammenarbeit der Fachstellen wurden hierfür als wirkungsvoll bewertet.

Innerhalb der Verwaltung wurden klare Kriterien für den Umgang mit Gehwegparken festgelegt. Es konnte Einigkeit über folgendes Vorgehen erzielt werden:

- **Grundsatz:** Kein Gehwegparken auf Hauptschulwegen. Diese werden seitengenaue definiert, können auch beidseitig vorliegen. Zur Identifikation dienen Verkehrsbeobachtungen und Befragungen in den Schulen. Das Schulwegenetz muss hierfür auch auf Anpassungsbedarf überprüft werden.
- **Gehwegbreiten:** Gehwege des Fußwegenetzes sollen entsprechend der FGSV-Richtlinien (RASt, EFA, ...), d.h. der anerkannten Regeln der Technik, je nach Randnutzung mindestens 2,50 m breit sein. Bei Randnutzungen wie Gastronomie, Haltestellen, etc. gelten entsprechende Breitenzuschläge. In Straßen mit geringer Nutzung (reine Wohnwege) außerhalb des Fußwegenetzes sind mindestens 1,80 m erforderlich.
- **Analyse und Lösungsfindung:** Durch die Überlagerung von Schulwegenetz, ÖPNV- und Radverkehrsnetz sowie Randnutzungen können tragfähige Lösungen entwickelt werden.
Mögliche Maßnahmen sind unter anderem:
 - Verlagerung der Parkstände auf die Fahrbahn
 - Einrichtung von Mischflächen
 - Geschwindigkeitsreduktionen
 - Prüfung des maßgeblichen Begegnungsfalls
 - Prüfung der Fahrspurenanzahl
 - Engstellen der Fahrbahn: können in Tempo 30-Zonen rund 50 m betragen, Ausschluss von Engstellen im Hauptnetz
 - Engstellen auf Fußwegen: kommen nur in Straßen außerhalb des Fußverkehrsnetzes in Betracht und sollten eine Länge von maximal 25 m nicht überschreiten. Die verbleibende Gehwegbreite muss mindestens 1,80 m betragen, um Begleitmobilität (z. B. Kinderwagen, Rollatoren) zu gewährleisten.
 - Einbahnstraßenlösungen
 - asymmetrische Querschnitte u. a. m.
- **Parkraummanagement:** Beim Wegfall von Parkplätzen stellt sich das Erfordernis eines flächendeckenden Parkraummanagement. Insbesondere die Fahrzeuge von Anwohnenden könnten beispielsweise in Quartiersgaragen, durch spezielle Angebote in öffentlichen Parkhäusern, oder durch die zeitweise Nutzungsmöglichkeit von Flächen des Einzelhandels verlagert werden. Diese Möglichkeiten sollen entsprechend forciert werden.
- **Kooperation:** Die Zusammenarbeit der Dienststellen (Mobilitätsplanung, Straßenverkehrsbehörde, Polizei) hat sich als tragfähig erwiesen und soll fortgeführt werden. Als Grundlage dient die Arbeitshilfe (siehe Anlage 1b).
- **Ahndung:** Illegales Gehwegparken ist konsequent zu sanktionieren. Die KVÜ ist hierfür personell bzw. technisch entsprechend auszustatten. Empfehlung: Aufstockung ab sofort um zwei zusätzliche Stellen.

Zielsetzung und weiteres Vorgehen

Ziel ist es, das Gehwegparken schrittweise im Einklang mit Fußgängerfreundlichkeit, Verkehrssicherheit und einem begleitendem Parkraummanagement abzubauen. Zunächst sollen besonders sicherheitsrelevante sowie unkritische Fälle im Fußwegenetz anhand der Arbeitshilfe bearbeitet werden, schwierigere Fälle folgen, sobald sich das Vorgehen bewährt hat. Anschließend wird das Vorgehen auf das gesamte Stadtgebiet ausgeweitet.

Vor der Ahndung von Gehwegparken sollen die Anwohnenden entsprechend informiert werden. Eine gute Kommunikation ist insbesondere vor einem möglichen Wegfall von Parkplätzen entscheidend.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ ja, positiv*
☐ ja, negativ*
☐ nein

Wenn ja, negativ:
Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
☐ nein*

*Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☐ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
 bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☒ sind nicht vorhanden

Anlagen:

- Anlage 1a – Kurzfassung Entscheidungshilfe angeordnetes Gehwegparken T30-Zone
 Anlage 1b – Langfassung Entscheidungshilfe angeordnetes Gehwegparken
 Anlage 2 – Vorläufiges Fußwegenetz
 Anlage 3 – Auszug VEP 2030, Anlage 3-Qualitätsstandards für Fußwege
 Anlage 4 – Gehwegparken im Fußwegenetz
 Anlage 5 – Auflistung der vom Gehwegparken betroffenen Straßen im definierten Fußwegenetz

III. Abstimmung

siehe Anlage

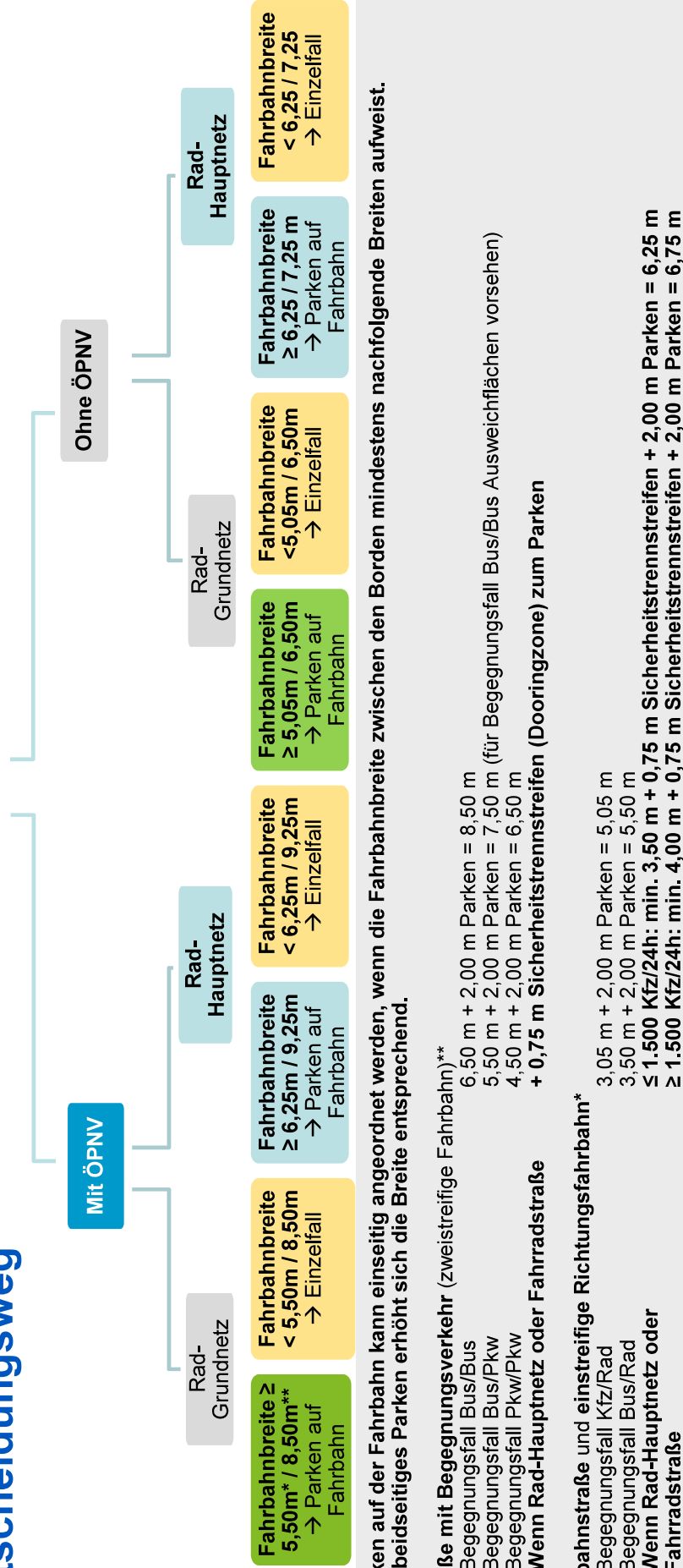
IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Entscheidungsweg

Erschließungsstraße, T30-Zone



Parken auf der Fahrbahn kann einseitig angeordnet werden, wenn die Fahrbahnbreite zwischen den Borden mindestens nachfolgende Breiten aufweist.
Für beidseitiges Parken erhöht sich die Breite entsprechend.

Straße mit Begegnungsverkehr (zweistreifige Fahrbahn)**

- Begegnungsfall Bus/Bus $6,50\text{m} + 2,00\text{m}$ Parken = $8,50\text{m}$
- Begegnungsfall Bus/Pkw $5,50\text{m} + 2,00\text{m}$ Parken = $7,50\text{m}$ (für Begegnungsfall Bus/Bus Ausweichflächen vorsehen)
- Begegnungsfall Pkw/Pkw $4,50\text{m} + 2,00\text{m}$ Parken = $6,50\text{m}$
- Wenn Rad-Hauptnetz oder Fahrradstraße $+ 0,75\text{m}$ Sicherheitstrennstreifen (Dooringzone) zum Parken

Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn*

- Begegnungsfall Kfz/Rad $3,05\text{m} + 2,00\text{m}$ Parken = $5,05\text{m}$
- Begegnungsfall Bus/Rad $3,50\text{m} + 2,00\text{m}$ Parken = $5,50\text{m}$
- Wenn Rad-Hauptnetz oder Fahrradstraße $\leq 1.500\text{ Kfz/24h}$: min. $3,50\text{m} + 0,75\text{m}$ Sicherheitstrennstreifen $+ 2,00\text{m}$ Parken = $6,25\text{m}$
 $\geq 1.500\text{ Kfz/24h}$: min. $4,00\text{m} + 0,75\text{m}$ Sicherheitstrennstreifen $+ 2,00\text{m}$ Parken = $6,75\text{m}$

Einzelfallprüfung erforderlich, wenn Parken ganz oder teilweise erhalten werden soll: Gehwegbreite: zusätzlicher Breitenbedarf durch Randnutzung und/oder FV-Aufkommen? Asymmetrischer Querschnitt möglich? Mischfläche oder Geschwindigkeit reduzieren? Verkehrsmengen, maßgebender Begegnungsfall, Anzahl Fahrspuren?



Quelle: Stadt Erlangen

Fußverkehrskonzept für die Gesamtstadt Erlangen

*Entscheidungshilfe zum
Umgang mit angeordnetem
Gehwegparken im Fußwegenetz*

Überarbeitung Stand 26.08.2025

StVO-Novelle 2024 und Verwaltungsvorschrift 21.3.2025

In der Verwaltungsvorschrift „Zu Zeichen 315 Parken auf Gehwegen“ wird Randnummer 1 Nummer I wie folgt gefasst:

„1 I. Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt.

Für die Beurteilung des unbehinderten Verkehrs sind **die Länge der Verengung, das Verhältnis der für das Parken auf Gehwegen in Anspruch genommenen zur gesamten Gehwegfläche, die Dichte des Gehwegverkehrs** und die **Ausweichmöglichkeiten** zu berücksichtigen. **Erforderlich ist stets eine Gesamtwürdigung der jeweiligen Umstände.**

Ferner ist zu beachten, dass die Gehwege und die darunterliegenden Leitungen durch die parkenden Fahrzeuge nicht beschädigt werden können und der Zugang zu Leitungen nicht beeinträchtigt werden kann.“



Zeichen 315 StVO

Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußwegenetz

Verfolgtes Ziel ist es, Gehwege im Fußwegenetz (Hauptnetz, Nebennetz) von angeordnetem Gehwegparken freizuhalten. Die nutzbare Gehwegbreite soll $\geq 2,50$ m sein. Grundlage: VEP 2030. Beschlüsse 2018/2020)

Die folgenden Fragen und Hinweise sollen die Entscheidung erleichtern und bauen aufeinander auf.

Hinweis: Die vorhandene bauliche Gehwegbreite bleibt bei den Überlegungen zunächst unberücksichtigt, da diese nicht zeitnah verändert werden können. Anforderungen durch Randnutzungen und das Fußverkehrsaufkommen wurden durch die Wegehierarchie im Fußwegenetz berücksichtigt, so sind Straßenabschnitte mit vielen Zielen und/oder hohem Fußverkehrsaufkommen i.d.R. als Hauptnetz klassifiziert.

Grundsätzliches

- Rechtlich: Im Fußwegenetz **solte** kein Gehwegparken angeordnet bzw. angeordnetes Gehwegparken aufgehoben werden (Verweis auf VwV-StVO Zu Anlage 2 lfd. Nummer 74 Parkflächenmarkierungen).
- Erlangener Vorgabe: kein angeordnetes Gehwegparken auf **Hauptschulwegen** → das bedeutet in der Straße muss mindestens einseitig der Gehweg von Parken freigehalten werden
- Parkdruck: Unbeachtet bleibt regelwidriges Parken → **Kontrollaufgabe**

Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußwegenetz

Die Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken ist Ergebnis von zwei Verwaltungsworkshops im Rahmen der Erarbeitung des Fußverkehrskonzepts. Sie berücksichtigt und schreibt die Beschlüsse zu den im VEP 2030 beschlossenen Fußverkehrsstandards¹ zum Umgang mit Gehwegparken fort.

Berücksichtigt wurden

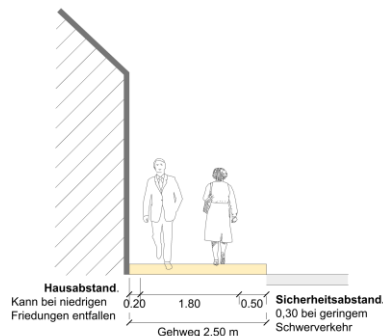
- die Richtlinien und Empfehlungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), u. a. RAST06, Ad-hoc-Papier zur RAST, EFA, HBVA, EAÖ, RiLSA, R-FGÜ, E-Klima in der aktuellen Fassung sowie die Diskussionsstände der Fortschreibungen
- DIN-Normen
- StVO und VwV zur StVO
- die Umsetzungspraxis in Erlangen sowie die üblicherweise angewendeten Maße

¹Quellen: Zwischenbericht VEP Erlangen Meilenstein F2 Fuß- und Radverkehr (Juni 2017), UVPA (13.11.2018): Beschluss Qualitätsstandards für Fußwege 1. und 2. Ordnung; UVPA (19.1.2024): Beschluss zu VEP Schlussbericht Meilenstein F Teilbereich Fuß- und Radverkehr, Kurzbericht (März 2020), Mobilität in Erlangen: Verkehrsentwicklungs- und Mobilitätsplan 2030, Langfassung (Dez. 2020)

Wie breit sollte der Gehweg sein?

Anforderungen und Standards (Grundlagen: StVO / VwV-StVO, FGSV: RAS06, EFA, HBFA, DIN)

Führungsart	Dimensionierung Regellaß (RAS06)
 Gehweg (VZ 239)	Regelbreite 2,50 m (Quelle: EFA 2002, RAS06: Kap. 4.7) Mindestbreite 1,60 m (Sicherung Barrierefreiheit: erforderliche Gehwegbreite für die (barrierefreie) Bewegung in Längsrichtung ohne Begegnung $0,9 + 0,2 + 0,5 = 1,60$ m), Breite in Abhängigkeit von Bedeutung des Wags und der Randnutzung ggfs. höher (Quelle: EFA 2002: Tab. 2) Erlangen: Mindestbreite 1,80 m bei Pilotprojekt Bohlenplatz



Regelbreite 2,50 m ermöglicht unbehindertes
Begegnen von zwei Personen (Quelle: EFA 2002)

Tabelle 2: Grundanforderungen an Anlagen des Fußgängerverkehrs innerorts

	Kurzbeschreibung bzw. Nutzung	DTV ¹⁾ [Kfz/24h]	Breite im Seitenraum ¹⁾
1	Straßenunabhängig geführte Wege	–	3,00 m
2	Befahrbare Wohnwege	< 500	Mindestbreite Straßenraum 4,50 m
3	Wohnstraße, offene Bebauung Einfriedungen ≤ 0,50 m Einfriedungen > 0,50 m	< 5 000	2,10 m 2,30 m
4	Geschlossene Bebauung, geringe Dichte maximal 3 Geschosse	< 5 000	2,50 m
5	Geschlossene Bebauung; mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,00 m
6	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung, mittlere Dichte: 3 bis 5 Geschosse	< 5 000	3,30 m
7	Gemischte Wohn- und Geschäftsnutzung mit häufig frequentierte ÖPNV-Linie, hohe Dichte	< 5 000 < 10 000	4,00 m 5,00 m
8	Ortsdurchfahrt, geringe Dichte, landwirtschaftliche Nutzung	< 15 000 ≥ 15 000	3,30 m 4,00 m
9	Geschäftsstraße mit Auslagen, hoch frequentierter ÖPNV-Linie	< 15 000 ≥ 15 000	5,00 m 6,00 m

Konkretisierung der
Breiten
unterschiedlicher
Fußverkehrsanlagen

Quelle: EFA 2002

Qualitätsstandards für den Fußverkehr in Erlangen zum Gehwegparken

Grundlage VEP (Beschluss 2018), Ergänzungen / Konkretisierung FVK 2025

Die Qualitätsstandards konkretisieren für die Stadt Erlangen den Umgang und die damit verbundenen Handlungsansätze und Maßnahmen

Kriterium	Qualitätsstandard	Hauptnetz (VEP 2030)*	Nebennetz (VEP 2030)*	Verbindungs- strecke/-weg (neu: FVK)
Gehwegparken	– Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz)	X		
	– Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) (nutzbare Gehwegbreite < 2,50 m)		X	

* UVPA-Beschluss 13.11.2018

Demnach ist Gehwegparken (angeordnet und illegal) auszuschließen

- im Hauptnetz
- im Nebennetz, wenn die nutzbare Gehwegbreite geringer als 2,50 m ist
- Auch auf Hauptschulwegen soll es kein Gehwegparken geben

Entscheidungshilfe zum Umgang mit angeordnetem Gehwegparken im Fußwegenetz

Auf den nachfolgenden Folien wird der Weg zur Entscheidung hergeleitet

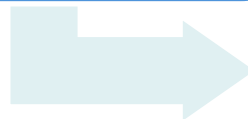
1. Schritt:

Welche Bedeutung hat die Straße?
(Folien 8, 9)



2. Schritt:

- Welcher Begegnungsfall ist maßgebend? Wie viel Platz benötigt der fließende Verkehr (Kfz, Lkw/Bus, Fahrrad) (Folie 10)
- Wie breit müssen die Parkstände sein? (Folie 11)



3. Schritt:

Lösung finden (Folien 12,13):

- Tempo 30-Zone (Folien 14-16)
- Hauptverkehrsstraße Tempo 30 (Folien 17-19)
- Hauptverkehrsstraße Tempo 50 (Folien 20-22)

Schritt 1: Bedeutung der Straße - Flächenbedarf fließender Verkehr

Der Flächenbedarf des fließenden Verkehrs ist abhängig von

- Kfz-Verkehr: Straßenhierarchie und Netzbedeutung, zul. Geschwindigkeit, Verkehrsaufkommen, Anzahl der Fahrstreifen. Unterschieden wird nach Erschließungsstraße, T30-Zone, Hauptverkehrsstraße, T30/T50-Strecke.
- Radverkehr: Netzbedeutung, Radverkehrsaufkommen
- ÖPNV-Verkehr: Liniennetz, Fahrtenhäufigkeit, Haltestellen

Parken kann auf die Fahrbahn verlegt werden, wenn von der Fahrbahn (Bordstein – Bordstein) nach Abzug der erforderlichen Flächen für den fließenden Verkehr abhängig von Bedeutung der Straße, eine ausreichende Restbreite für das Parken verbleibt.

Schritt 1: Bedeutung der Straße – Nachfrage Parkstände

Die Nachfrage an öffentlichen Parkständen (Parken) ist u. a. abhängig von

- Nutzungen und Dichte (Wohnen, Gewerbe, ...), Anzahl privater Stellplätze und Parkraumnachfrage
- Öffentliche Nutzungen mit Stellplatzbedarf und Angebot Parkierungsflächen
- Angebot (bzw. Fehlen von) alternativen Mobilitätsangeboten

Wenn

1. Keine Verlagerungsoptionen (private Stellplätze, Doppelnutzung von Parkierungsfläche usw.) bestehen und
2. eine Verlagerung auf die Fahrbahn nicht möglich ist,

straßenbegleitendes Parken aber erhalten bleiben soll, sind Einzelfalllösungen nach Abwägung erforderlich.

Ansätze können dann sein

- Veränderung der Verkehrsführung (Einbahnstraße), Umwidmen einer Kfz-Spur (Parken z. B. nachts oder lastabhängig zulassen),
- Schaffen von Ausweichstellen
- asymmetrische Lösung: eine Seite regelkonformer Gehweg, andere Seite Beibehaltung Gehwegparken

Schritt 2: Welcher Begegnungsfall ist maßgebend?

Um entscheiden zu können, welche nutzbare Fahrbahnbreite für den fließenden Verkehr (Kfz-Verkehr, Radverkehr) benötigt wird, ist für die jeweilige Straße der maßgebende Begegnungsfall zu identifizieren.

In Hauptverkehrsstraßen ist der Platzbedarf für Radverkehrsanlagen zu berücksichtigen. In Tempo-30-Zonen nutzt der Radverkehr gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr die Fahrbahn.

Flächenbedarfe (Grundlagen) (RASt Ad hoc-Papier von 2024: Hinweis zu Bilder 16 und 17)

1. Straße mit Begegnungsverkehr (i. d. R. zweistreifige Fahrbahn)

maßgebender Begegnungsfall

- Tempo-30-Zone: Lkw/Lkw* = 6,50 m | Lkw/Pkw: 5,50 m | Pkw/Pkw = 4,50 m | Pkw/Rad = 3,05 m
- Tempo 30 (Strecke): Lkw/Lkw = 6,50 m | Lkw/Pkw: 5,50 m (geringe Begegnungshäufigkeit)
- Tempo 50 (Strecke): Lkw/Lkw = 7,00 m | Lkw/Pkw: 5,70 m (geringe Begegnungshäufigkeit)

2. Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn

maßgebender Begegnungsfall

- Tempo-30-Zone: Lkw/Rad = 3,50 m | Pkw/Rad = 3,05 m
- Tempo 30 (Strecke): Lkw/Rad = 3,50 m
- Tempo 50 (Strecke): gegenläufiger Radverkehr ausgeschlossen

*Breitenbedarf Bus und Lkw gleich

Schritt 2: Wie breit müssen die Parkstände sein?

Nach den Empfehlungen für den ruhenden Verkehr (EAR; FGSV 2023) sollte der Parkstand $\geq 2,0$ m sein, bei ausreichender Flächenverfügbarkeit 2,15 m. In Straßen mit einem hohen Anteil an SUV, Transportern o. ä. sollte eine entsprechend größere Breite gewählt werden.

Die Begrenzung der Parkstände sollte eindeutig markiert werden. Bei angeordnetem Gehwegparken (VZ 315) ist die beparkbare Fläche auf dem Gehweg zu markieren (Zif. II zu Zeichen 315 der VwV-StVO verweist auf lfd. Nummer 74 der Anlage 2 der VwV-StVO 2025)

Wenn es eine Radverkehrsanlage gibt, so ist zwischen Parkstand und Radverkehrsanlage ein Sicherheits-trennstreifen mit 0,75 m Breite vorzusehen (VwV-StVO zu §2, 4-2, EAR 2023:42 ff, Musterblätter Radverkehr Bayern 04/2024)

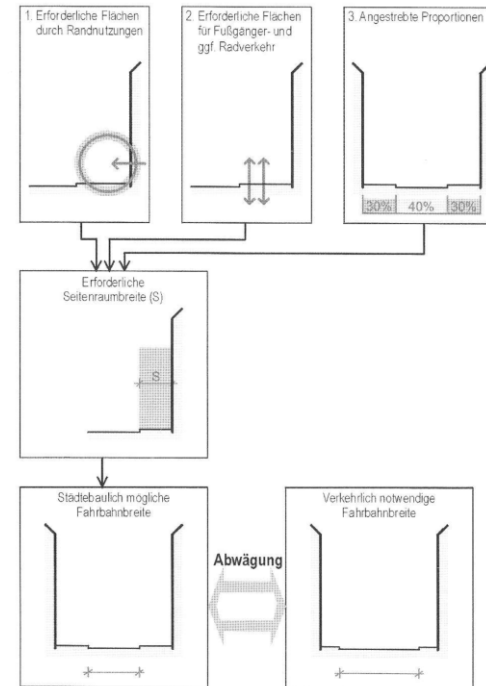
Flächenbedarfe (Grundlagen)

- Grundnetz: Radverkehr im Mischverkehr: Tempo-30-Zone und T30-Strecke: → Parkstand $\geq 2,00$ m (Mindestbreite) durch Markierung auf der Fahrbahn, ggfs. auf dem Gehweg begrenzen
- Hauptnetz: Radfahrstreifen, Schutzstreifen, Fahrradstraße: Tempo-30/Tempo-50-Strecke: → Parkstand und Dooring Zone/Sicherheitstrennstreifen = $2,00 \text{ m} + 0,75 \text{ m} = 2,75 \text{ m}$ (wenn möglich 3,00 m = Multifunktionsstreifen)

Schritt 3: Lösung finden

Durch Addition der ermittelten Breitenbedarfe wird die theoretisch erforderliche Breite „zwischen den Borden“ ermittelt. Das Ergebnis wird der „Ist-Situation“ gegenübergestellt:

- Vorhandene Fahrbahnbreite ist ausreichend → Gehwegparken wird aufgehoben
- Vorhandene Fahrbahnbreite ist ungleich der ermittelten Bedarfe → In einem iterativen Abwägungsprozess werden die Flächen „von außen nach innen“ verteilt (städtebauliche Bemessung nach RAST06, Kap. 3.4).



Quelle: RAST06 (FGSV 2006): Kap. 3.4, Bild 10
Städtebauliche Bemessung

Schritt 3: Individuelle Einzelfalllösung finden

Die Beantwortung folgender Fragen kann dabei unterstützen:

- Kann die zulässige Höchstgeschwindigkeit zur Reduzierung des Flächenbedarfs des fließenden Verkehrs gesenkt werden? Gründe können z. B. Lärmschutz oder die Verkehrssicherheit vulnerabler Gruppen im Umfeld sensibler Einrichtungen oder auf einem Hauptschulweg sein (siehe Folie 3).
 - Kann eine Fahrspur zum Parken genutzt werden – temporär, z. B. nur nachts, oder dauerhaft, z. B. weil die Kfz-Belastung nur einen Fahrstreifen erfordert oder eine Einbahnstraße eingerichtet wurde?
 - Ist zu bestimmten Zeiten mit pulkartigem Fußverkehrsaufkommen (z. B. auf dem Schulweg) zu rechnen?
Ein vorhandener Gehweg muss zu diesen Zeiten zuverlässig frei von parkenden Fahrzeugen bleiben (siehe Folie 6)
 - ...
- Nachfolgende Entscheidungsbäume visualisieren beispielhaft die Zusammenhänge.***

Schritt 3: Tempo-30-Zone: Erforderliche Breite „zwischen den Borden“

Parken auf der Fahrbahn kann einseitig angeordnet werden, wenn die Fahrbahnbreite zwischen den Borden mindestens folgende Breiten aufweist. Für beidseitiges Parken erhöht sich die Breite entsprechend.

Straße mit Begegnungsverkehr (zweistreifige Fahrbahn)

- Begegnungsfall Bus/Bus $6,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 8,50 \text{ m}$
- Begegnungsfall Bus/Pkw $5,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 7,50 \text{ m}$ (für Begegnungsfall Bus/Bus Ausweichflächen vorsehen)
- Begegnungsfall Pkw/Pkw $4,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 6,50 \text{ m}$
- **Wenn Rad-Hauptnetz oder Fahrradstraße** **+ 0,75 m Sicherheitstrennstreifen (Dooring Zone) zum Parken**

Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn

- Begegnungsfall Kfz/Rad $3,05 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 5,05 \text{ m}$
- Begegnungsfall Bus/Rad $3,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 5,50 \text{ m}$
- **Nur bei Rad-Hauptnetz oder Fahrradstraße** $\leq 1.500 \text{ Kfz/24h: min. } 3,50 \text{ m} + 0,75 \text{ m Sicherheitstrennstreifen} + 2,00 \text{ m Parken} = 6,25 \text{ m}$
 $\geq 1.500 \text{ Kfz/24h: min. } 4,00 \text{ m} + 0,75 \text{ m Sicherheitstrennstreifen} + 2,00 \text{ m Parken} = 6,75 \text{ m}$

Einzelfallprüfung erforderlich, wenn Parken ganz oder teilweise erhalten werden soll: Gehwegbreite: zusätzlicher Breitenbedarf durch Randnutzung und/oder FV-Aufkommen? Asymmetrischer Querschnitt möglich? Mischfläche oder Geschwindigkeit reduzieren? Verkehrsmengen, maßgebender Begegnungsfall, Anzahl Fahrspuren?

Entscheidungsweg Erschließungsstraße, T30-Zone

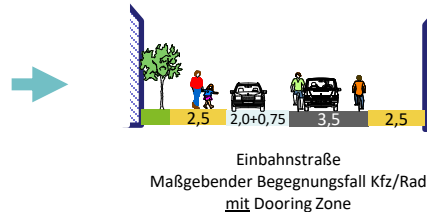
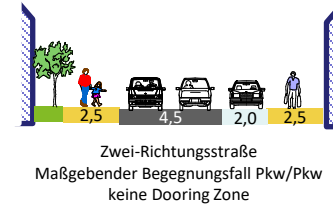
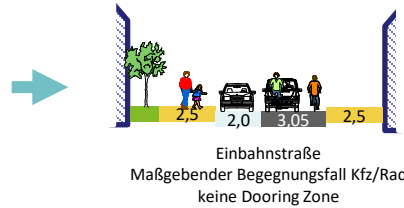
Querschnittbeispiele
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken

**Fußverkehr-
netz**
Empf.
Gehwegbreite
 **Nebennetz**
Regelbreite
2,50 m, min.
bauliche
Breite

**Radverkehr-
netz** Mögl.
Führungsform
Nebenroute
 Mischverkehr
oder


Hauptroute
  

Hauptnetz
 Regelbreite
2,50 m, ggfs.
breiter



Entscheidungsweg Erschließungsstraße, T30-Zone

Querschnittbeispiele
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken

**Fußverkehr-
netz**
Empf.
Gehwegbreite
 **Nebennetz**
Regelbreite
2,50 m, min.
bauliche
Breite

**Radverkehr-
netz** Mögl.
Führungsform

Nebenroute


Mischverkehr
oder

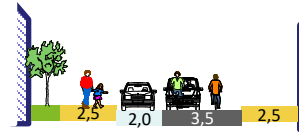

Hauptroute

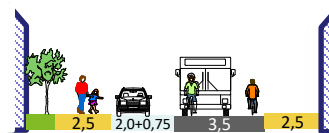
Hauptnetz

Regelbreite
2,50 m, ggfs.
breiter

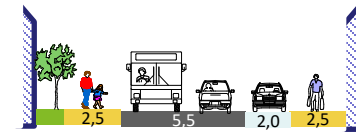
mit
ÖPNV

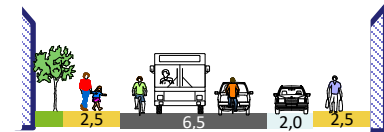
Einbahnstraße,
Maßgebender Begegnungsfall Kfz/Rad
keine Dooring Zone



Einbahnstraße, hohe Busfrequenz,
Belastung > 1.500 Kfz/24h
Maßgebender Begegnungsfall Kfz/Rad
mit Dooring Zone



Zwei-Richtungsstraße,
Maßgebender Begegnungsfall Bus/Pkw,
geringe Begegnungshäufigkeit (geringe
Busfrequenz)
keine Dooring Zone



Zwei-Richtungsstraße, hohe Busfrequenz
Maßgebender Begegnungsfall Bus/Bus
keine Dooring Zone

Schritt 3: T30 (Strecke), Hauptverkehrsstraße: Erforderliche Breite „zwischen den Borden“

Parken kann auf der Fahrbahn einseitig angeordnet werden, wenn die Fahrbahnbreite zwischen den Borden mindestens nachfolgende Breiten aufweist. Für beidseitiges Parken erhöht sich die Breite entsprechend.

Straße mit Begegnungsverkehr (zweistreifige Fahrbahn)

Ohne Radverkehrsanlage: (Annahme: Mischverkehr nur im Rad-Grundnetz als Ausnahme)

- Begegnungsfall Bus/Lkw (Regelfall) $6,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 8,50 \text{ m}$
- Begegnungsfall Pkw/Lkw (geringe Begegnungshäufigkeit) $5,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 7,50 \text{ m}$

Mit Radverkehrsanlage (eine Richtung): zusätzliche Breite für RVA und Sicherheitstrennstreifen $0,75 \text{ m}$ (Annahme: Regelfall)

- Begegnungsfall Bus/Lkw (Regelfall) $6,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = 11,25 \text{ m}$
- Begegnungsfall Pkw/Lkw (geringe Begegnungshäufigkeit) $5,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = 10,25 \text{ m}$

Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn (Radverkehr nur in Fahrtrichtung)

- Ohne Radverkehrsanlage $> 3,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 5,50 \text{ m}$
 - Mit Radverkehrsanlage $> 3,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = 8,25 \text{ m}$
- Wenn Radverkehr in Gegenrichtung, hierfür Breiten entsprechend Regelwerken + Sicherheitstrennstreifen berücksichtigen

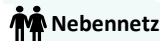
Einzelfallprüfung erforderlich: wenn Parken bleiben soll, prüfen:

Gehweg $> 2,50 \text{ m}$? Zusätzlicher Breitenbedarf durch Randnutzung und/oder FV-Aufkommen? Asymmetrischer Querschnitt? Geschwindigkeit reduzieren? Verkehrsmengen, maßgebender Begegnungsfall

Entscheidungsweg Hauptverkehrsstraße, T30 (Strecke)

Querschnittbeispiele
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken

**Fußverkehr-
netz**
Empf.
Gehwegbreite



Nebennetz
Regelbreite
2,50 m, min.
bauliche
Breite

**Radverkehr-
netz**

Nebenroute

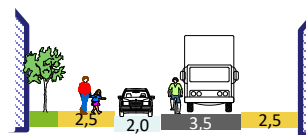


Hauptroute

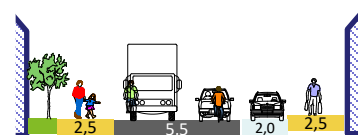


Mögl.
Führungsform
Mischverkehr
oder
Schutzstreifen
(>1,85 m),
Radfahrstreifen
(> 2,25 m)

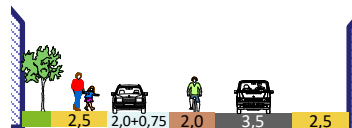
Radfahrstreifen
(> 2,25 m)



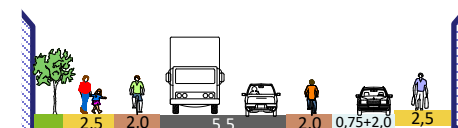
Einbahnstraße, Mischverkehr,
kein Radverkehr in Gegenrichtung
keine Doorling Zone



Zwei-Richtungsstraße, Mischverkehr
Maßgebender Begegnungsfall Lkw/Pkw
(geringe Begegnungshäufigkeit)
keine Doorling Zone



Einbahnstraße
kein Radverkehr in Gegenrichtung
mit Doorling Zone



Zwei-Richtungsstraße, beidseits RVA
Maßgebender Begegnungsfall Lkw/Pkw
(geringe Begegnungshäufigkeit)
mit Doorling Zone

Entscheidungsweg Hauptverkehrsstraße, T30 (Strecke)

Querschnittbeispiele
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken

**Fußverkehr-
netz**
Empf.
Gehwegbreite



Grundnetz
Regelbreite
2,50 m, min.
bauliche
Breite

**Radverkehr-
netz**

Nebenroute

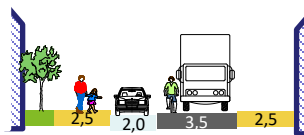


Hauptroute

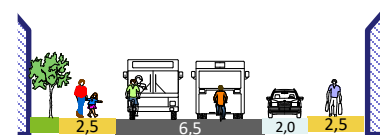


Mögl.
Führungsform
Mischverkehr
oder
Schutzstreifen
(>1,85 m),
Radfahrstreifen
(> 2,25 m)

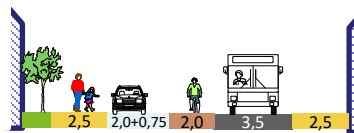
Radfahrstreifen
(> 2,25 m)



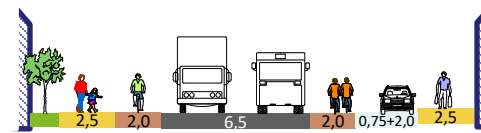
Einbahnstraße, Mischverkehr,
kein Radverkehr in Gegenrichtung
keine Doorling Zone



Zwei-Richtungsstraße, Mischverkehr
Maßgebender Begegnungsfall Lkw/Bus
(hohe Bus-Frequenz)
keine Doorling Zone



Einbahnstraße
kein Radverkehr in Gegenrichtung
mit Doorling Zone



Zwei-Richtungsstraße, beidseits RVA
Maßgebender Begegnungsfall Lkw/Bus (hohe Bus-Frequenz)
mit Doorling Zone

Schritt 3: T50 (Strecke), Hauptverkehrsstraße: Erforderliche Breite „zwischen den Borden“

Parken kann auf der Fahrbahn einseitig angeordnet werden, wenn die Fahrbahnbreite zwischen den Borden mindestens nachfolgende Breiten aufweist. Für beidseitiges Parken erhöht sich die Breite entsprechend.

Straße mit Begegnungsverkehr (zweistreifige Fahrbahn)

Ohne Radverkehrsanlage

- Begegnungsfall Bus/Lkw (Regelfall) $7,00 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = \text{min. } 9,00 \text{ m}$
- Begegnungsfall Pkw/Lkw (geringe Begegnungshäufigkeit) $5,70 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 7,70 \text{ m}$

Mit Radverkehrsanlage: zusätzliche Breite für RVA und Sicherheitstrennstreifen 0,75 m

- Begegnungsfall Lkw/Lkw (Regelfall) $7,00 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = \text{min. } 11,75 \text{ m}$
- Begegnungsfall Pkw/Lkw (geringe Begegnungshäufigkeit) $5,70 \text{ m} + 2,00 \text{ m RVA} + 2,75 \text{ m Parken} = 10,45 \text{ m}$

Einbahnstraße und einstreifige Richtungsfahrbahn (RASt06: Tabelle 11 + Ad-hoc-Papier 2024)

- Ohne Radverkehrsanlage (Radverkehr im Mischverkehr): $4,25 \text{ m} + 2,00 \text{ m Parken} = 6,25 \text{ m}$
- Mit Radfahrstreifen $3,50 \text{ m} + 2,00 \text{ m RFS} + 2,75 \text{ m Parken} = 8,25 \text{ m}$
- → Wenn Radverkehr in Gegenrichtung, hierfür Breiten entsprechend Regelwerken + Sicherheitstrennstreifen berücksichtigen

Einzelfallprüfung erforderlich: wenn Parken bleiben soll, prüfen:
Gehweg > 2,50 m? Zusätzlicher Breitenbedarf durch Randnutzung und/oder FV-Aufkommen? Asymmetrischer Querschnitt? Geschwindigkeit reduzieren? Verkehrsmengen, maßgebender Begegnungsfall

Entscheidungsweg Hauptverkehrsstraße, T50 (Strecke)

Querschnittbeispiele
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken

**Fußverkehr-
netz**
Empf.
Gehwegbreite



Grundnetz
Regelbreite
2,50 m, min.
bauliche
Breite

**Radverkehr-
netz**

Nebenroute

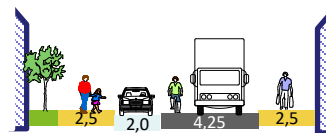


Hauptroute

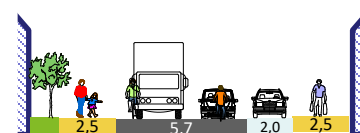


Mögl.
Führungsform
Mischverkehr
oder
Schutzstreifen
(>1,85 m),
Radfahrstreifen
(> 2,25 m)

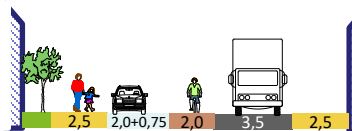
Radfahrstreifen
(> 2,25 m)



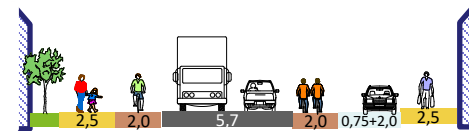
Einbahnstraße, Mischverkehr,
kein Radverkehr in Gegenrichtung
keine Doorling Zone



Zwei-Richtungsstraße, Mischverkehr
Maßgebender Begegnungsfall Pkw/Lkw
(geringe Begegnungshäufigkeit)
keine Doorling Zone



Einbahnstraße
kein Radverkehr in Gegenrichtung
mit Doorling Zone



Zwei-Richtungsstraße, beidseits RVA
Maßgebender Begegnungsfall Pkw/Lkw
(geringe Begegnungshäufigkeit z)
mit Doorling Zone



Entscheidungsweg Hauptverkehrsstraße, T50 (Strecke)

Querschnittbeispiele
(Mindestbreiten) mit Straßen-Parken

**Fußverkehr-
netz**
Empf.
Gehwegbreite



Grundnetz

Regelbreite
2,50 m, min.
bauliche
Breite

**Radverkehr-
netz**

Nebenroute



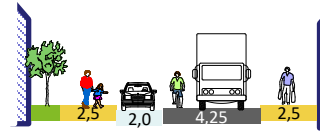
Hauptroute



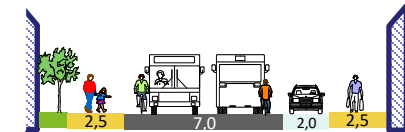
Mögl.
Führungsform

Mischverkehr
oder
Schutzstreifen
(>1,85 m),
Radfahrstreifen
(> 2,25 m)

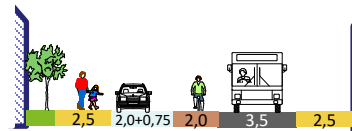
Radfahrstreifen
(> 2,25 m)



Einbahnstraße, Mischverkehr,
kein Radverkehr in Gegenrichtung
keine Doorling Zone



Zwei-Richtungsstraße, Mischverkehr
Maßgebender Begegnungsfall Bus/Lkw
(Mischverkehr und hohe Bus-Frequenz ausschließen)
keine Doorling Zone



Einbahnstraße
kein Radverkehr in Gegenrichtung
mit Doorling Zone



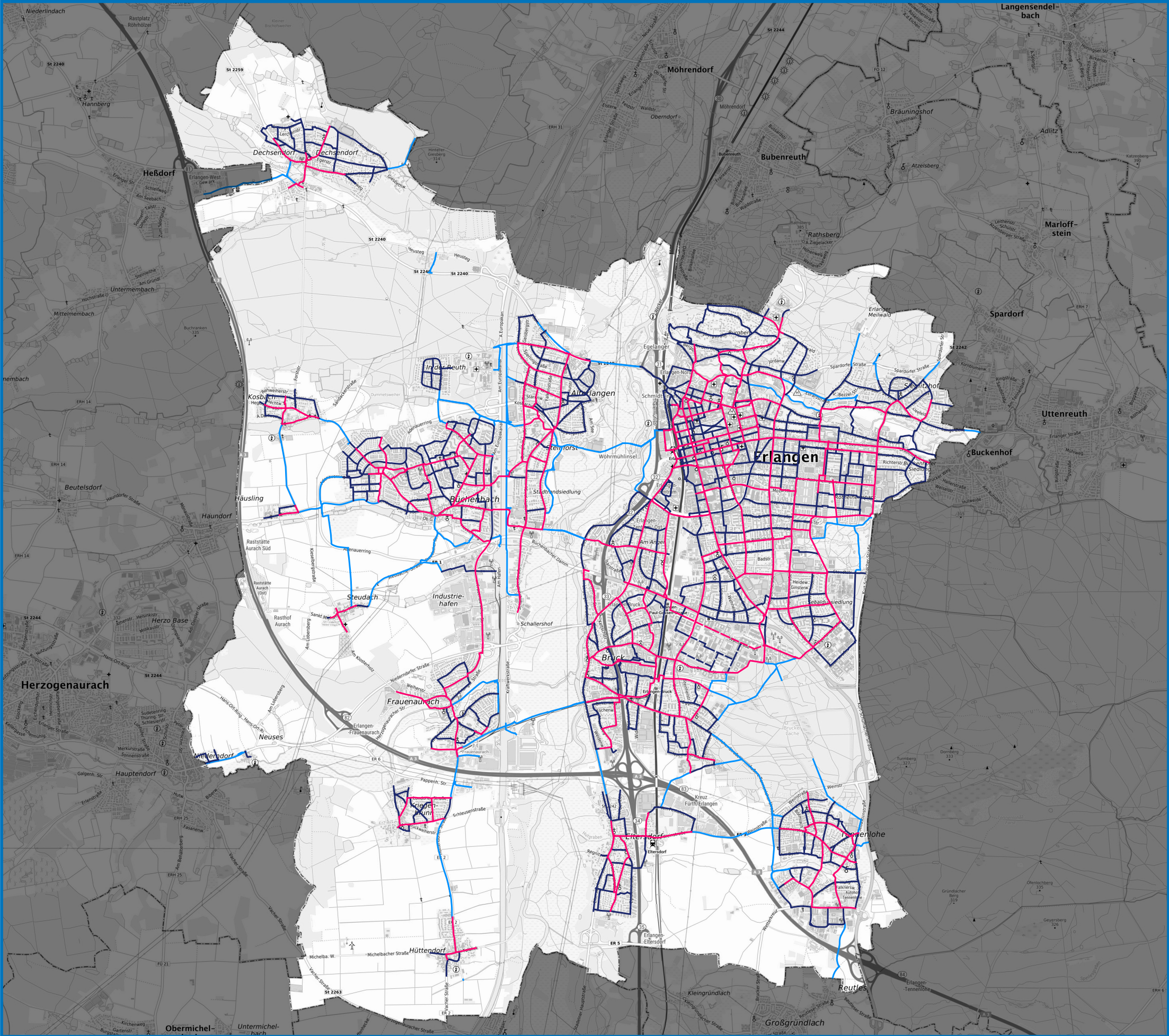
Zwei-Richtungsstraße, beidseits RVA
Maßgebender Begegnungsfall Bus/Lkw
(hohe Bus-Frequenz)
mit Doorling Zone

mit
ÖPNV



Hauptnetz

Regelbreite
2,50 m, ggfs.
breiter



Stadt
Erlangen
Fußverkehrskonzept

Karte
Vorläufiges Fußwegenetz

- Hauptnetz
- Netzergänzung (Planung) Hauptnetz
- Nebennetz
- Netzergänzung (Planung) Nebennetz
- Verbindungsstrecke

Datengrundlage LK Argus, Mobilitätslösung

Kartengrundlage © BKG (2025) dl-de/by-2-0,
Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_topplusopen_pg_07.10.2025.pdf

Stand Oktober 2025



LK Argus Mobilitätslösung
LK Argus Kassel GmbH

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

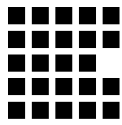
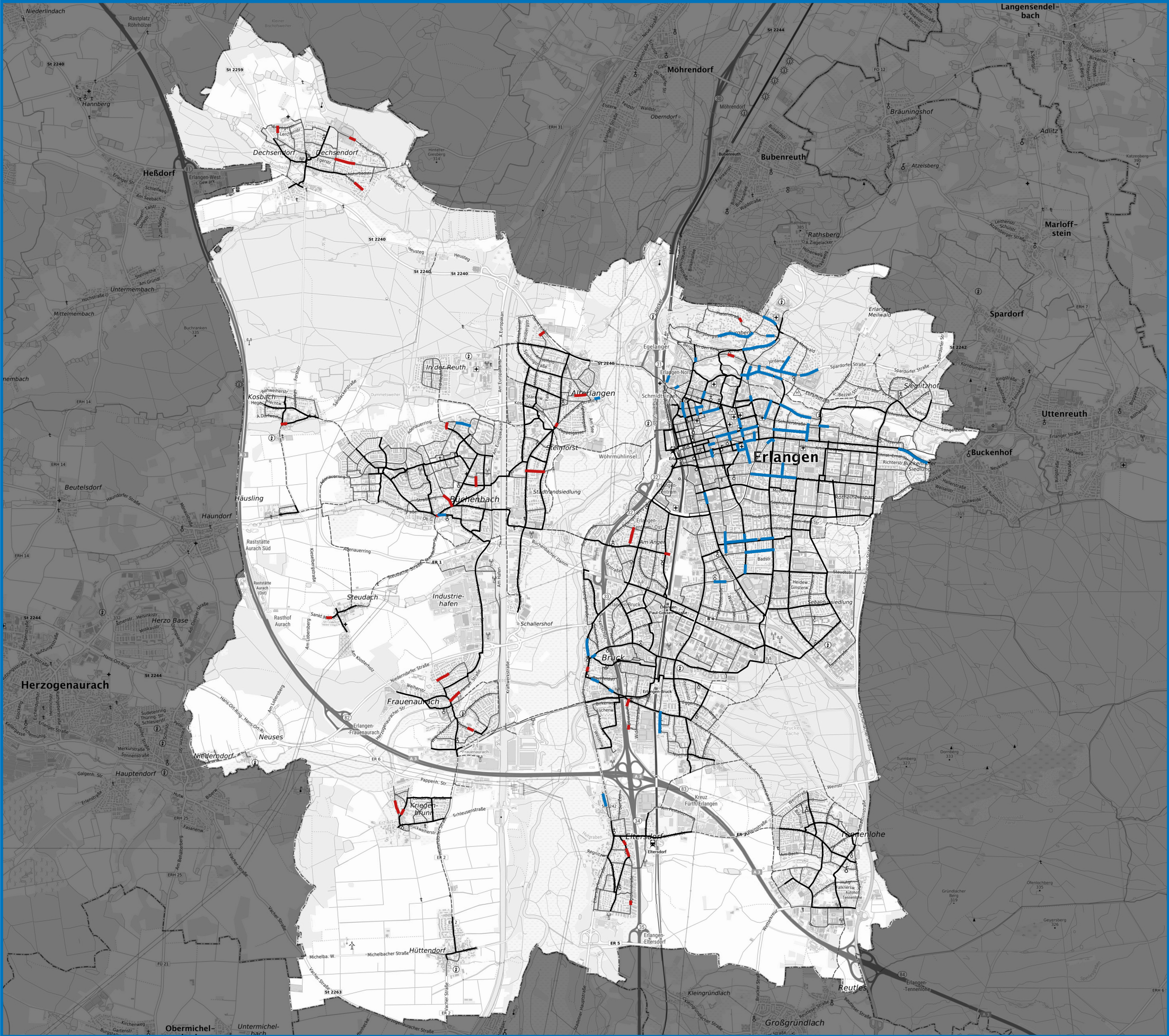
Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
<https://mobilitaetsloesung.de>

Qualitätsstandards (Fußwege 1. und 2. Ordnung)

(Quelle: Richtlinien und Regelwerke; DIN-Normen)

Stand 13.06.2018

Kriterium	Qualitätsstandard	Fußwege 1. Ordnung.	Fußwege 2. Ordnung.
Wege- bzw. Linienführung	• umwegfreie, möglichst direkte Verbindungen	X	X
	• Netzschlüssigkeit unter Wahrung von Sichtbeziehungen	X	X
	• Möglichst durch verkehrsberuhigte Bereiche (Z 325 StVO, Z 242.1 StVO) Tempo 30-Zonen, streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkung	X	
	• Sichere Querungsanlagen im Zuge der Hauptverbindungen	X	X
Gehwegbreite	• Durchgängige Regelbreite von mind. 2,50 m	X	X
	• Breitenzuschläge im Umfeld von stark frequentierten Einkaufszentren/ Nahversorgern, Schulen, Senioreneinrichtungen, Haltestellen	X	X
Gemeinsame Führung mit Radverkehr	• Ausschluss der gemeinsamen Führung auf Hauptverbindungen des Radverkehrs	X	
	• Keine Führung Gehweg/Radfahrer frei	X	
	• Gem. Geh-/Radwege bei schwachem Fuß- bzw. Radverkehrsaufkommen, Gehwegbreiten >2,50 m		X
Hindernisse	• Keine Hindernisse im Lichtraumprofil (Sondernutzungen, Mülltonnen, abgestellte Fahrräder, Hecken)	X	X
Oberflächenbeschaffenheit	• stolperfreier Gehwegbelag	X	X
	• Allwettertauglichkeit (nutzbar zu jeder Jahreszeit und zu jeder Tageszeit)	X	
Gehwegparken	• Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz)	X	
	• Ausschluss des Gehwegparkens (Kfz) (Gehwegbreite < 2,50 m)	X	X
	• Ausschluss von wild abgestellten Fahrrädern	X	
	• Ausschluss von wild abgestellten Fahrrädern (Gehwegbreite < 2,50 m)	X	X
Sicherheit	• hohes Maß an objektiver und sozialer Sicherheit	X	X
Beleuchtung	• Gleichmäßige lichtbandmäßige Ausleuchtung (Vermeidung von schwarzen Löchern und Blendwirkung)	möglichst durchgängig	wünschenswert



Stadt
Erlangen

Fußverkehrskonzept

Karte

Bestand Gehwegparken im Fußwegenetz

angeordnetes Gehwegparken

illegales Gehwegparken

vorläufiges Fußwegenetz

Hauptnetz

Nebennetz

Verbindungsstrecken

Datengrundlage

LK Argus, Mobilitätslösung

Kartengrundlage

© BKG (2025) dl-de/by-2-0,

Datenquellen: https://sgx.geodatenzentrum.de/web_public/gdz/datenquellen/datenquellen_topplusopen_pg_07.10.2025.pdf

Stand

Oktober 2025



LK Argus
LK Argus Kassel GmbH

Mobilitätslösung

Querallee 36
D - 34119 Kassel
Tel. 0561.31 09 72 80
kontakt@lk-argus-kassel.de
www.lk-argus-kassel.de

Robert-Bosch-Straße 7
D - 64293 Darmstadt
Tel. 06151 950 94 86
info@mobilitaetsloesung.de
<https://mobilitaetsloesung.de>

Nr.	Straßenname
1	Alter Markt
2	Alter langer Straße
3	Am Röthelheim
4	Anlagenstraße
5	Atzelsberger Steige
6	Bergstraße
7	Borsigstraße
8	Burgbergstraße
9	Döderleinstraße
10	Drausnickstraße (Nebenstraße)
11	Ebrardstraße
12	Feldstraße
13	Felix-Klein-Straße
14	Fichtestraße
15	Fürther Straße
16	Harfenstraße
17	Hauptstraße
18	Hindenburgstraße
19	Hofmannstraße
20	Jahnstraße
21	Kitzinger Straße
22	Kochstraße
23	Krankenhausstraße
24	Kreuzsteinstraße
25	Liebigstraße
26	Loschgestraße
27	Luitpoldstraße
28	Memelstraße
29	Nördliche Stadtmauerstraße
30	Nürnberger Straße
31	Obere Karlstraße
32	Ohmplatz
33	Ohmstraße
34	Östliche Stadtmauerstraße
35	Palmsanlage
36	Palmstraße
37	Rathsberger Straße
38	Raumerstraße
39	Rudelsweiherstraße
40	Schellingstraße
41	Schillerstraße
42	Schuhstraße
43	Spardorfer Straße
44	Stintzingstraße
45	Tennenloher Straße
46	Theaterplatz
47	Universitätsstraße
48	Waldstraße
49	Werner-von-Siemens-Straße
50	Wilhelmstraße
51	Willstraße
52	Zeppelinstraße

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/352/2025/1

Antrag Nr. 077/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen - Pilotprojekt realisieren

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

24, Ref. II/WA

I. Antrag

1. Der Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
2. Der Antrag Nr. 077/2025 der SPD-Stadtratsfraktion ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In dem SPD-Antrag 077/2025 (siehe Anlage 1) wird die Stadtverwaltung beauftragt, ein Pilotprojekt zum Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen zu prüfen. Als Beispiel wird das entsprechende Pilotprojekt der Stadt Düsseldorf genannt. Auch in Erlangen verfügen die meisten Supermärkte über größere Parkfelder, die während der Öffnungszeiten von den Kundinnen und Kunden genutzt werden. Außerhalb der Öffnungszeiten – in der Regel an Werktagen von 20 bis 7 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen – stehen diese Parkplätze leer. Vor allem in Gebieten mit hohem Parkdruck könnten diese großen Parkflächen das Potenzial bieten, einen Teil des Parkdrucks aufzufangen.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Das Thema ruhender Verkehr ist komplex. Verteilungsfragen, also die Frage, welche Gruppen mit ihren Autos welche Flächen zu welchen Konditionen nutzen dürfen, beschäftigen die Verwaltung ständig. Dabei werden verschiedene Ansätze verfolgt, die zu einer sinnvolleren Nutzung der vorhandenen Flächen und zu einer besseren Nutzbarkeit des Parkraums in Erlangen führen sollen.

So ist im März 2024 eine neue Parkgebührenordnung in Kraft getreten, die das Parken auf öffentlichen Parkplätzen in der Innenstadt teurer macht als auf dem Großparkplatz oder in den innenstadtnahen Parkhäusern. Dadurch werden Besucher, die einen längeren Aufenthalt in der Erlanger Innenstadt planen, auf die größeren Parkieranlagen gelenkt. Der Parksuchverkehr in der Innenstadt wird reduziert und Menschen, die dringend direkt vor Ort parken müssen, stehen mehr Parkplätze zur Verfügung.

Als weitere Maßnahme wird von Juli 2025 bis Januar 2026 ein Pilotprojekt in der Erlanger Innenstadt rund um den Bohlenplatz durchgeführt, in dem neue Methoden der Parkraumbewirtschaftung getestet werden. Ziel ist es, die Interessen von Bewohnern, Gewerbetreibenden, Handwerkern,

Pflegediensten und Lieferanten aufeinander abzustimmen und den vorhandenen Parkraum bestmöglich zu nutzen. Zu den Maßnahmen gehört die flächendeckende Einführung des Mischparkens (auf allen vorhandenen Parkplätzen kann entweder mit Bewohnerparkausweis oder mit Parkschein geparkt werden). Es wurden auch Lieferzonen eingerichtet, die ein sicheres Be- und Entladen ermöglichen und die darüber hinaus von Handwerkern und Pflegediensten mit Sonderparkgenehmigung auch für längere Parkvorgänge genutzt werden können. Die Ergebnisse werden dem UVPa nach Abschluss und Auswertung der Pilotphase mitgeteilt.

Neben der im Pilotprojekt untersuchten Neuordnung des Parkraums spielt im Themenfeld des ruhenden Verkehrs auch die Mehrfachnutzung von Stellplätzen eine Rolle, um in Gebieten mit hohem Parkdruck für Entlastung zu sorgen. Da der Einfluss der Stadtverwaltung auf private Parkplätze gering ist, werden derzeit die städtischen Parkplätze auf ihr Potenzial zur Mehrfachnutzung geprüft. So könnten beispielsweise die Beschäftigtenparkplätze der Erlanger Stadtverwaltung und ggf. auch Lehrerparkplätze an Schulen außerhalb der Schulzeiten öffentlich bewirtschaftet werden. Der Prozess zur Prüfung geeigneter Flächen und passender Bewirtschaftungsformen dieser Flächen läuft derzeit verwaltungsintern.

Im Rahmen der Mehrfachnutzung vorhandener Parkplätze spielt auch das im SPD-Antrag beschriebene Feierabendparken eine Rolle. Mit diesem Konzept beschäftigt sich die Stadtverwaltung schon länger. Im Rahmen des Pilotprojekts am Bohlenplatz wurde mit dem Parkhausbetreiber Contipark, der unter anderem die Parkhäuser „Henkestraße“ und „Neuer Markt“ betreibt, auch über die Möglichkeit der Einführung des Feierabendparkens gesprochen. Contipark hat daraufhin in all seinen Erlanger Parkhäusern das Feierabendparken unter dem Namen „Nachtparken“ eingeführt (Mo.–Do. 16:00–09:00 Uhr, Fr. ab 16:00 Uhr bis Montag 09:00 Uhr und an Feiertagen, Preis: 30 € im Monat).

Bezüglich des im SPD-Antrag angefragten Feierabendparkens auf Supermarktparkplätzen hat die Stadtverwaltung bereits im September 2024 ein Gespräch mit der Wemolo GmbH aus München geführt. Das Unternehmen ist im Bereich Parkraumüberwachung, -bewirtschaftung und -vermietung tätig. Die Stadtverwaltung wurde lediglich hinsichtlich der aus verkehrsplanerischer Sicht relevantesten Parkplätze in Gebieten mit besonders hohem Parkdruck angefragt. Eine weitere Beteiligung der Stadtverwaltung, weder in personeller noch in finanzieller Form, wäre nicht notwendig gewesen. Auf Nachfrage bei Wemolo erhielten wir die Auskunft, dass die Gespräche mit den ansässigen Supermarktbetreibern noch andauern. Ein konkretes Ergebnis gibt es noch nicht. Des Weiteren hat die Verwaltung Kontakt mit Aldi Süd aufgenommen und erfahren, dass Aldi das Feierabendparken auf dem Parkplatz der Filiale in der Henkestraße 92 Anfang des Jahres 2026 als Pilotprojekt für einige Monate testen will. Ab welchem Monat dieses Pilotprojekt genau startet, steht zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Beschlussvorlage noch nicht fest.

Zudem wurde das Thema „Feierabendparken“ auf Supermarktparkplätzen in einem Austauschtermin der Erlanger Stadtverwaltung mit der Stadt Düsseldorf am 1. August 2025 weiterverfolgt. Wie im SPD-Antrag beschrieben, hat die Stadt Düsseldorf ein entsprechendes Pilotprojekt ins Leben gerufen. An dem Austauschtermin nahmen aus Düsseldorf Vertreter des Amts für Verkehrsmanagement sowie der Geschäftsführer des städtischen Tochterunternehmens „Connected Mobility Düsseldorf GmbH“ (CMD) teil. Für das Düsseldorfer Pilotprojekt wurde die Ansprache der Flächeneigentümer der Parkplätze von der Düsseldorfer Stadtverwaltung durchgeführt. Die technische Umsetzung und der Abschluss der Verträge wurden von der CMD übernommen. Das Hintergrundsystem für die Buchung der Parkplätze wird vom digitalen Parkraumbewirtschaftungsdienstleister ampido bereitgestellt. Vor allem dem städtischen Tochterunternehmen CMD kommt eine zentrale Rolle bei der Umsetzung des Pilotprojektes zu. Für das Pilotprojekt wurde zusätzliches Personal akquiriert, da sich die vertraglichen Angelegenheiten rund um die Einführung des Feierabendparkens als sehr komplex herausgestellt haben. Die CMD hat auch ein eigenes digitales Buchungsportal für die Stellplätze erstellt. Die komplette Kundebetrieuung läuft ebenfalls über die CMD, um zu vermeiden, dass die Supermarktbetreiber bei Problemen belastet werden. Dies würde ansonsten die Bereitschaft der Supermärkte, an einem solchen Projekt teilzunehmen, erheblich schwächen.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Die Verwaltung versucht, die Nutzbarkeit des Parkraums in Erlangen durch verschiedene Maßnahmen zu verbessern. Neben der überarbeiteten Parkgebührenordnung, dem Pilotprojekt am Bohlenplatz und der Mehrfachnutzung städtischer Parkplätze ist das Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen eine weitere Maßnahme, um das Parkplatzangebot in Bereichen mit besonders hohem Parkdruck zu verbessern.

Um jedoch ein Pilotprojekt zum Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen in der Größenordnung der Stadt Düsseldorf durchzuführen, wäre ein großer personeller und finanzieller Aufwand nötig, der bei der derzeitigen Haushaltslage nicht realisierbar ist. Vor allem die vertraglichen Rahmenbedingungen sind für ein solches Unterfangen sehr komplex. In Düsseldorf wurden die vertraglichen Angelegenheiten rund um das Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen daher in das Tochterunternehmen CMD ausgelagert, ebenso der gesamte Organisations- und Kundenbetreuungsumfang, den das Feierabendparken mit sich bringt. In der Erlanger Stadtverwaltung sind solche Kapazitäten in absehbarer Zeit nicht zu stemmen.

Trotzdem ist das Thema Feierabendparken bei der Verwaltung bereits seit längerem ein hoch priorisierter Lösungsansatz und wurde in den Parkhäusern von Contipark sogar seit Juli 2025 umgesetzt. Zudem wird Aldi Süd voraussichtlich zum Jahresbeginn 2026 das Feierabendparken als Pilotprojekt testen. Möglicherweise zeigen auch die Verhandlungen der Wemolo GmbH mit weiteren Supermarktbetreibern in der Stadt Erfolg. Die Mehrfachnutzung städtischer Flächen wird verwaltungsseitig weiterhin geprüft und vorangetrieben.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen eine sinnvolle Maßnahme ist, um das Angebot an Parkplätzen in Gebieten mit besonders hohem Parkdruck zu erweitern. Es ist jedoch nur einer von vielen Bausteinen des städtischen Parkraummanagements zur Verbesserung der Parksituation in der Stadt. Gerade bei der Nutzung von Parkflächen des Einzelhandels zeigt sich zudem, dass dieses Angebot bereits gewerblich analysiert und betrieben wird, die Stadtverwaltung ist hier nur moderierend bzw. ggf. auch regulierend (z.B. baurechtliche Anforderungen) beteiligt.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☒ ja, positiv*
☐ ja, negativ*
☐ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
☐ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☒ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk
☐ sind nicht vorhanden

Anlagen:

Anlage 1 - Antrag Nr. 077/2025 der SPD Stadtratsfraktion - Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen
- Pilotprojekt realisieren

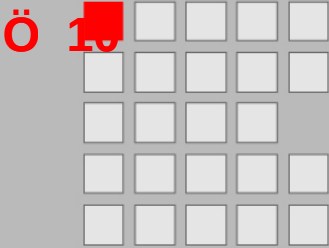
III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang



Herrn
Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
91052 Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang: 22.07.2025
Antragsnr.: 077/2025
Verteiler: OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat: VI / 61
mit Referat:

Rathausplatz 1
91052 Erlangen
Geschäftsstelle im Rathaus,
1. Stock, Zimmer 105 und 105a
09131 862225
spd.fraktion@stadt.erlangen.de
www.spd-fraktion-erlangen.de

Antrag: Feierabendparken auf Supermarktparkplätzen - Pilotprojekt realisieren

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

der öffentliche Raum ist ein knappes Gut, das verschiedensten Nutzen für die Allgemeinheit bietet. Eine Nutzung ist auch das Abstellen von Fahrzeugen. Dies tritt leider in Konkurrenz zu anderen für die Allgemeinheit wichtigeren Platzbedarfen wie ausreichend breiten Geh- und Fahrradwegen, Natur im öffentlichen Raum und Aufenthaltsqualität. Aus diesem Grund ist es notwendig, Alternativen zum Parken im öffentlichen Raum zu schaffen.

Die Stadt Düsseldorf hat hierzu ein Pilotprojekt zum „Feierabend-Parken auf Supermarkt-Parkplätzen“ realisiert, siehe:

[Neues Konzept "Feierabend-Parken auf Supermarkt-Parkplätzen" - Landeshauptstadt Düsseldorf.](#)

Dieses wird durch eine Kooperation von Aldi, Lidl, Stadt und einem Dienstleister für digitale Bewirtschaftung privater Stellplätze (ampido) durchgeführt. Die Parkplätze sind in der Regel von abends ab 18 Uhr / 18.30 Uhr bis morgens zwischen 6 Uhr und 8 Uhr buchbar per App oder Website. Die Monatsmiete beträgt vergleichsweise günstige 30 €.

Die SPD-Fraktion stellt daher folgenden Antrag:

Die Verwaltung prüft ein Pilotprojekt zum Feierabendparken auf Supermarktplätzen und fragt hierzu die Bereitschaft bei Supermärkten und Discountern ab.

Freundliche Grüße

Dr. Philipp Dees
Fraktionsvorsitzender

Dr. Andreas Richter
Sprecher für Verkehr

Katja Rabold-Knitter

f.d.R. Katja Rabold-Knitter
Geschäftsführerin der SPD-Fraktion

Datum
22.07.2025

Ansprechpartnerin
Katja Rabold-Knitter

Seite
1 von 1

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/355/2025

Antrag Nr. 086/2025 der CSU-Stadtratsfraktion - Antrag Vorstellung Abriss der Zubringerbrücke A73 in Eltersdorf im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA)

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Gutachten	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Amt 66, StBAN
Ortsbeirat Eltersdorf z.K.

I. Antrag

- Der Bericht der Stadtverwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- Der Antrag Nr. 086/2025 der CSU-Stadtratsfraktion ist abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

In der Sitzung des Ortsbeirats Eltersdorf 29.07.2025 wurden seitens eines Vertreters des Staatlichen Bauamtes Nürnberg (StBAN) erste Planungsskizzen zum Abriss der Zubringerbrücke zur Autobahn A73 südlich von Eltersdorf sowie der Neubau der Zufahrt von der Eltersdorfer Straße zur Autobahn in Form eines möglichen Kreisverkehrs vorgestellt. Die Zufahrten zur bestehenden Brücke sollen ersten Überlegungen des StBAN zufolge in Teilen erhalten bleiben und als Zwischenlager für Aushub, auch von anderen Baustellen, dienen.

Die im CSU-Stadtratsfraktionsantrag gestellten Fragen sind im Folgenden in Abstimmung mit dem StBAN beantwortet:

- a) Wie beteiligt sich die Stadt Erlangen an der vorgeschlagenen Kostenverteilung?

Die Kostenteilung ergibt sich aus den einschlägigen Vorschriften (BayStrWG, StraKR). Nachdem noch keine konkrete Planung existiert, wurde vereinfacht der Schlüssel 2/3 Land und 1/3 Stadt angenommen. Im Zuge der weiteren Planung und der ebenfalls ausstehenden Kreuzungsvereinbarung werden diese ersten Annahmen weiter konkretisiert. Die weitere Planung und die zugehörige Kreuzungsvereinbarung werden den zuständigen Ausschüssen im weiteren Verlauf vorgelegt. Die notwendigen Investitionsmittel werden von der Verwaltung entsprechend angemeldet.

b) Welche Umsetzung eines beabsichtigten Zwischenlagers auf der Abbruchfläche ist realistisch?

Es ist vorgesehen, die freiwerdenden Flächen befestigt zu lassen. Als mögliche Nutzung ergibt sich ein Zwischenlager für Aushub, der an anderer Stelle wieder eingebaut werden soll. Damit soll den Forderungen der Ersatzbaustoffverordnung Rechnung getragen werden. Auf diese Weise können Baustoffe ressourcenschonend und umweltgerecht wiederverwendet werden.

c) Welche Maßnahmen zur Renaturierung der entstehenden Flächen sind möglich?

Renaturierungen erfolgen im gesetzlich vorgeschriebenen Rahmen. Ein Landschaftspflegerischer Begleitplan wird erstellt werden und der Ausgleich wird an Ort und Stelle erfolgen. Möglicherweise auch durch eine Entsiegelung. Das ergibt sich aber erst, wenn die Planung vorliegt und der genaue Ausgleichsbedarf bekannt ist.

Die Überlegungen zur Planung des Kreuzungspunktes befinden sich aktuell noch in einem sehr frühen Stadium. Ergebnisse der Leistungsphase 2 (Vorplanung) werden seitens des StBAN mit der Stadtverwaltung voraussichtlich im zweiten Quartal 2026 abgestimmt.

2. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ ja, positiv*
☐ ja, negativ*
☒ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
☐ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

3. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

☐

werden nicht benötigt

☐

sind vorhanden auf IvP-Nr.

bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk

☒

sind nicht vorhanden

Anlagen: Anlage - CSU Stadtratsfraktionsantrag

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

CSU-Stadtratsfraktion Erlangen, Rathausplatz 1, 91052 Erlangen

Herrn Oberbürgermeister
Dr. Florian Janik
Rathaus
91052 Erlangen

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO

Eingang: **17.09.2025**
Antragsnr.: **086/2025**
Verteiler: **OBM, BM, Fraktionen**
Zust. Referat: **VI / 61**
mit Referat:

23.09.2025

Antrag Vorstellung Abriss der Zubringerbrücke A73 in Eltersdorf im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister,

aufgrund der vorgestellten Planungen im Ortsbeirat Eltersdorf Ende Juli 2025 beantragen wir die Vorstellung des staatlichen Bauamtes Nürnberg zum Abriss der Zubringerbrücke zur Autobahn A73 in Eltersdorf und geplanten Nutzung als Zwischenlager der entstehenden Flächen im Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss (UVPA). Konkret möchten wir wissen:

- a) wie beteiligt sich die Stadt Erlangen an der vorgeschlagenen Kostenverteilung?
- b) welche Umsetzung eines beabsichtigten Zwischenlagers auf der Abbruchfläche ist realistisch?
- c) welche Maßnahmen zur Renaturierung der entstehenden Flächen sind möglich?

Begründung:

In der letzten Sitzung des Ortsbeirats Eltersdorf am 29.07.2025 wurde seitens des Staatlichen Bauamtes Nürnberg die Planung zum Abriss der Zubringerbrücke zur Autobahn A73 und die beabsichtigte Nutzung als Zwischenlager vorgestellt. Laut fachlicher Einschätzung ist ein Abriss der Brücke aufgrund der baulichen Substanz in den nächsten Jahren notwendig (Planung 2026, Baubeginn vsl. 2028). Hierbei ist anstelle der Brücke ein Kreisverkehr mit direkter Routenführung zur Autobahn seitens des Staatlichen Bauamts Nürnberg geplant. Die Kosten sind laut Staatlichem Bauamt zu 2/3 vom Freistaat, zu 1/3 von der Stadt Erlangen zu tragen. Vorgesehen ist außerdem, die Abbruchfläche als Zwischenlager zu nutzen.

Die Stadträtinnen und Stadträte der CSU-Stadtratsfraktion Erlangen:

Birgitt Aßmus, Alexandra Breun, Dr. Annika Clarner, Rosemarie Egelseer-Thurek, Dr. Kurt Höller, Harald Hüttner, Fraktionsvorsitzender Christian Lehrmann, Adam Neidhardt, Martin Ogiermann, Sophia Schenkel, Irina Schmitz, Prof. Dr. med. Rüdiger Schulz-Wendtland, Matthias Thurek, Bürgermeister Jörg Volleth, Bezirksrätin Alexandra Wunderlich

Inwieweit eine Renaturierung für eine Teilfläche möglich wäre, ist unsererseits für die Eltersdorfer Bevölkerung zu prüfen, bislang ist sie noch nicht vorgesehen.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen

Christian Lehrmann
Fraktionsvorsitzender

Dr. Annika Clarner
Stadträtin

Die Stadträtinnen und Stadträte der CSU-Stadtratsfraktion Erlangen:

Birgitt Aßmus, Alexandra Breun, Dr. Annika Clarner, Rosemarie Egelseer-Thurek, Dr. Kurt Höller, Harald Hüttner, Fraktionsvorsitzender Christian Lehrmann, Adam Neidhardt, Martin Ogiermann, Sophia Schenkel, Irina Schmitz, Prof. Dr. med. Rüdiger Schulz-Wendtland, Matthias Thurek, Bürgermeister Jörg Volleth, Bezirksrätin Alexandra Wunderlich

Beschlussvorlage

Geschäftszeichen:
VI/61

Verantwortliche/r:
Amt für Stadtplanung und Mobilität

Vorlagennummer:
613/358/2025

Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirats Anger/Bruck: Einrichtung Schulstraßen

Beratungsfolge	Termin	Ö/N	Vorlagenart	Abstimmung
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsbeirat	03.02.2026	Ö	Empfehlung	
Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss / Werkausschuss EB77	03.02.2026	Ö	Beschluss	

Beteiligte Dienststellen

Stadtteilbeiräte Anger/Bruck und Süd zur Info

Bisherige Behandlung in den Gremien	Nummer	Termin	Vorlagenart	Abstimmung
Einführung der ersten Erlanger Schulstraße in der Liegnitzer Straße – Abschnitt Michael-Poeschke Schule / Ottfried Preußler Schule als Pilotprojekt	613/344/2025	23.09.2025 UVPa / UVPB 09.10.2025 Bildungsausschuss	Beschluss	Je einstimmig angenommen Kenntnisnahme

I. Antrag

- Der Bericht der Verwaltung wird zur Kenntnis genommen.
- Der Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck ist damit abschließend bearbeitet.

II. Begründung

1. Ergebnis/Wirkungen

(Welche Ergebnisse bzw. Wirkungen sollen erzielt werden?)

Der Stadtteilbeirat Anger/Bruck beantragt die Prüfung bzw. Einrichtung einer zeitlich eingeschränkten Schulstraße an der Sandbergschule/Max- und Justine-Elsner-Schule sowie an der Grundschule Brucker Lache (siehe Anlage 1) analog zu dem Pilotprojekt in der Liegnitzer Straße.

2. Programme / Produkte / Leistungen / Auflagen

(Was soll getan werden, um die Ergebnisse bzw. Wirkungen zu erzielen?)

Mit Beginn des Schuljahres 2025/2026 im September 2025 wurde in der Liegnitzer Straße, im Abschnitt zwischen Marienbader Str. und Erwin-Rommel-Str., eine Schulstraße als Pilotprojekt eingeführt um das Kfz-Verkehrsaufkommen zu den Schulanfangs- und -endzeiten zu reduzieren und die Sicherheit für die Kinder im direkten Schulumfeld zu erhöhen.

Die Evaluation läuft aktuell noch bis März 2026. Erste Auswertungen zeigen ein deutlich reduziertes Verkehrsaufkommen, insbesondere am Morgen. Ein abschließendes Ergebnis, insbesondere zur langfristigen Befolgung der verkehrsrechtlichen Anordnung, kann jedoch erst nach Abschluss der Pilotphase

mitgeteilt werden.

Die Einführung der Schulstraße war mit einem hohen Personalaufwand sowohl seitens der Stadtverwaltung als auch der Polizei verbunden. Zudem ist das Pilotprojekt nicht uneingeschränkt übertragbar, sondern an eine Vielzahl von Faktoren geknüpft (u. a. Lage der Schule und Verkehrssituation, Zufahrtsnotwendigkeiten sowie die Bereitschaft der Schule und der Eltern zur Mitwirkung). Insbesondere ist der Nachweis seitens der Verwaltung zu führen, dass an den Schulen eine qualifizierte Gefahrenlage herrscht.

3. Prozesse und Strukturen

(Wie sollen die Programme / Leistungsangebote erbracht werden?)

Nach Abschluss des Pilotprojekts wird der UVPA über die Ergebnisse unterrichtet. Die Ergebnisse der Evaluation werden zeigen, ob das Konzept der Schulstraße langfristig die gewünschte Wirkung zeigt. Auf dieser Grundlage wird entschieden, ob weitere Grundschulen, insbesondere die Sandbergschule/Max- und Justine-Elsner-Schule sowie die Grundschule Brucker Lache (gemäß Antrag in Anlage 1), einer Eignungsprüfung unterzogen werden können.

4. Klimaschutz:

Entscheidungsrelevante Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ☐ ja, positiv*
☐ ja, negativ*
☒ nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?

- ☐ ja*
☐ nein*

**Erläuterungen dazu sind in der Begründung aufzuführen.*

Falls es sich um negative Auswirkungen auf den Klimaschutz handelt und eine alternative Handlungsoption nicht vorhanden ist bzw. dem Stadtrat nicht zur Entscheidung vorgeschlagen werden soll, ist eine Begründung zu formulieren.

5. Ressourcen

(Welche Ressourcen sind zur Realisierung des Leistungsangebotes erforderlich?)

Investitionskosten:	€	bei IPNr.:
Sachkosten:	€	bei Sachkonto:
Personalkosten (brutto):	€	bei Sachkonto:
Folgekosten	€	bei Sachkonto:
Korrespondierende Einnahmen	€	bei Sachkonto:
Weitere Ressourcen		

Haushaltsmittel

- ☒ werden nicht benötigt
☐ sind vorhanden auf IvP-Nr.
bzw. im Budget auf Kst/KTr/Sk



sind nicht vorhanden

Anlagen: Antrag Nr. 218/2025 des Stadtteilbeirates Anger/Bruck

III. Abstimmung

siehe Anlage

IV. Beschlusskontrolle

V. Zur Aufnahme in die Sitzungsniederschrift

VI. Zum Vorgang

Antrag gemäß § 28/ § 29 GeschO	
Eingang:	26.11.2025
Antragsnr.:	218/2025
Verteiler:	OBM, BM, Fraktionen
Zust. Referat:	VI / 61
mit Referat:	

OBM/13-2/Ry001 Tel. 198

Erlangen, 26. November 2025

Anträge an die Stadtratsgremien; Einbringung als Antrag des Oberbürgermeisters; 3. Sitzung des Stadtteilbeirates Anger/Buck vom 21. Oktober 2025

- I. Gemäß §2 Abs. 1 der Satzung der Stadt Erlangen über Orts- und Stadtteilbeiräte können die Stadtteilbeiräte in allen den Stadtteil betreffenden wichtigen Angelegenheiten Anträge stellen. Die Anträge der Stadtteilbeiräte können als Anträge des Oberbürgermeisters in die entsprechenden Stadtratsgremien eingebracht werden, wenn ein entsprechender Beschluss des Beirats vorliegt.

Anbei folgender Antrag des Stadtteilbeirates Anger/Bruck, der als Antrag des Oberbürgermeisters in ein entsprechendes Stadtratsgremium eingebracht werden soll:

Antrag TOP 4 der Niederschrift

Bürgeranliegen

Der Stadtteilbeirat **beantragt einstimmig** die Prüfung beziehungsweise Einrichtung einer zeitlich eingeschränkten Schulstraße, analog zum Pilotprojekt in der Sebaldußsiedlung

- vor der Max-und-Justine-Elsner-Schule,
- in einem kurzen Abschnitt der Friedhofstraße (nach dem Lang-Parkplatz bis zur Sandbergstraße) sowie
- im Einmündungsbereich zur Felix-Klein-Straße.

Darüber hinaus wird **beantragt**, im Bereich der Zeißstraße, auf dem letzten Stück hin zur Grundschule Brucker Lache ab der Kreuzung Eggenreuther Weg, eine entsprechende Schulstraße einzurichten.

- II. Kopie <OBM/Dr. Janik> m. d. B. um Freigabe des Antrages des Stadtteilbeirates; zur Einbringung in die entsprechenden Stadtratsgremien.
- III. Kopie z. V.
i.A.
Maroke