Beschlussvorlage

Kreistag
am 19.10.2026
TOP öffentlich

ÖM
Öffentliche Mobilität

Aktenzeichen: ÖM-851 KTS 2026-10-19

16.09.2026

Grundsatzbeschluss zur Vorbereitung und schrittweisen Einführung autonomen Fahrens im ÖPNV des Landkreises Fürstenfeldbruck

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag nimmt die vorliegenden Ausführungen zur strategischen Ausrichtung im MVV zum autonomen Fahren zur Kenntnis und beschließt Folgendes:

1. Grundsatz:

   Der Landkreis Fürstenfeldbruck begleitet die Etablierung autonomen Fahrens im ÖPNV aktiv. Hierfür unterstützt er die Umsetzung einer Modellregion München unter Federführung der MVV GmbH. Auf Kreisgebiet beabsichtigt er, den schrittweisen Einsatz autonomer Fahrzeuge im ÖPNV zunächst im Pilotbetrieb und anschließend im Regelbetrieb vorzubereiten und zu begleiten. Dies erfolgt zu Beginn mit Kleinbussen im On-Demand-Verkehr der FLEXlinien und danach auch im Busverkehr.

2. Auftrag an die Verwaltung:

   - Die Verwaltung wird beauftragt, in enger Abstimmung mit der MVV GmbH die technischen, rechtlichen und organisatorischen Voraussetzungen für einen Testbetrieb im Landkreis Fürstenfeldbruck zu prüfen. Als primäre Einstiegsgebiete werden die bestehenden FLEXlinien im östlichen Landkreisgebiet identifiziert sowie vsl. eine Buslinie im nördlichen Landkreisgebiet geprüft.

   - Die Verwaltung wird sich hierzu im MVV-Rahmen um Fördermittel der EU, des Bundes und des Freistaates bemühen. Der Landrat wird ermächtigt, entsprechend erforderliche Teilnahmeerklärungen / Letters of Intent (LOI) bzw. Anträge zu unterzeichnen, sofern daraus keine gemäß Geschäftsordnung für den Kreistag des Landkreises Fürstenfeldbruck (GeschO-KT) beschlusspflichtigen finanziellen Auswirkungen auf den Kreishaushalt entstehen.

   - Die Verwaltung erarbeitet frühzeitig begleitende Maßnahmen zur Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung, um die Akzeptanz für autonome Fahrzeuge in der Bevölkerung zu stärken.

3. Finanzieller Vorbehalt:

   Der vorliegende Beschluss beinhaltet keine konkreten Investitionsentscheidungen. Aktuell kann der finanzielle Aufwand für die Testung und Einführung autonomen Fahrens im ÖPNV final noch nicht seriös abgeschätzt werden. Den zuständigen Kreisgremien werden zu gegebenem Zeitpunkt entsprechende finanzielle Aufwände zur Entscheidung vorgestellt.

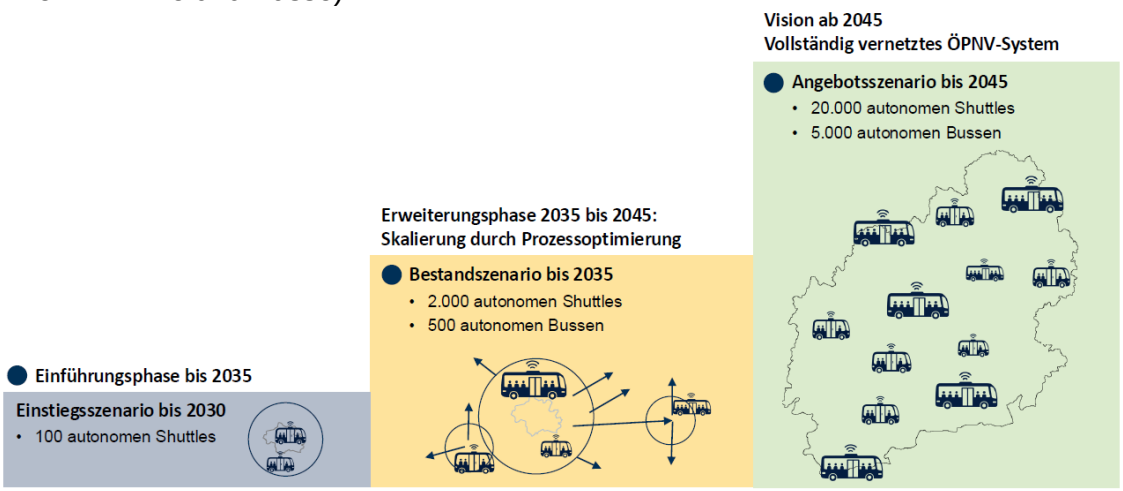
Kurze Problembeschreibung und Begründung:

Autonomes Fahren ist derzeit eines der am prominentesten besetzten Innovationsthemen im Bereich Verkehr. Automobilhersteller arbeiten an zunehmend assistierenden Fahrzeugmodellen. Während sich in anderen Weltregionen (z. B. Westküste der USA, China) längst autonome Fahrzeuge im Straßenbild finden, ermöglicht in Deutschland seit Ende 2025 die Fernlenk-Verordnung das steuernde Eingreifen von Menschen aus einer externen Leitstelle in das Fahren der Fahrzeuge. Diese Verordnung ergänzt das Level-4-Gesetz von 2021, das fahrerloses Fahren im öffentlichen Straßenverkehr unter technischer Aufsicht zulässt. Damit sind die gesetzlichen Grundlagen für den derzeit technisch grundsätzlich möglichen Einsatz autonomen Fahrens geschaffen. Im Bereich der Bedarfsmobilität (des sogenannten On-Demand-Verkehrs) sind private Investoren und Anbieter auch schon in der konkreten Vorbereitung der Ausbringung autonomer Fahrzeuge nach Level 4 in den Straßenverkehr.

Im ÖPNV bietet autonomes Fahren enorme Möglichkeiten. So beinhaltet es das Potential, die Finanzierungslücken der öffentlichen Aufgabenträger langfristig zu reduzieren und durch den Fachkräftemangel verursachte Angebotslücken zu schließen. Gleichzeitig ermöglicht es eine bedarfsgerechtere und effizientere Angebotsplanung. Eine frühzeitige Beteiligung des Landkreises in seiner Funktion als ÖPNV-Aufgabenträger gem. BayÖPNVG an dieser Zukunftstechnologie, die technisch und regulatorisch noch weiter gestaltet werden kann, wird sicherstellen, den Anschluss an regionale und nationale Entwicklungen nicht zu verlieren.

Mit dem Grundsatzbeschluss zum autonomen Fahren im ÖPNV wird der vorgesehene Rahmen für die schrittweise Einführung der Zukunftstechnologie im Landkreis Fürstenfeldbruck skizziert. Des Weiteren signalisiert der Landkreis mit dem Beschluss seine Bereitschaft und sein Engagement für autonomes Fahren und positioniert sich damit im regionalen und nationalen Umfeld. Dieses Umfeld ist durch folgende bisherige Entwicklungen geprägt:

- Die MVV GmbH hat das autonome Fahren als zentrales Handlungsfeld der „Mobilen Zukunft München und Region (MZM)" definiert. Ziel ist die Schaffung einer Modellregion München mit nationaler Strahlkraft. In der Modellregion soll autonomes Fahren stufenweise eingeführt werden. Die strategische Umsetzung gliedert sich in die folgenden Phasen mit der genannten und angestrebten Anzahl an autonomen Fahrzeugen (Shuttles im On-Demand-Verkehr wie FLEXlinie und Busse):



Quelle: MVV GmbH (2026)

- Zur Unterstützung der Modellregion München unterzeichnete Herr Landrat im Oktober des vergangenen Jahres die anlässlich des IAA Mobility Roundtable 2025 geschlossene „*gemeinsame Absichtserklärung (Letter of Intent) zur Beschleunigung der Entwicklung und Implementierung von Modellregionen für das autonome Fahren im öffentlichen Personennah- und Güterverkehr in Deutschland*“. Neben dem Landkreis schlossen sich der Erklärung die Bayerische Staatsregierung, die Landeshauptstadt München, der Verkehrsverbund MVV und rund 50 weitere Vertreterinnen und Vertreter aus Bundes-, Landes- und Kommunalpolitik, Industrie, anderen Verkehrsverbünden sowie weiteren Branchen an.

- Der Landkreis Fürstenfeldbruck, mit seinem flächendeckenden und seit Jahren etablierten On Demand-Angebot FLEXlinie (vormals „MVV-RufTaxi“) und seiner diversifizierten räumlichen Struktur vom verstädterten östlichen Landkreis über städtische Mittelzentren bis in den ländlichen Westen, stellt ein attraktives mögliches Testfeld für autonome Shuttles dar. Die bereits erfolgte vollständige Elektrifizierung der FLEXlinien (mögliche entwickelte oder in der Entwicklung befindliche autonom fahrende Fahrzeuge sind alle vollelektrisch) ist ein weiterer Standortvorteil des Kreises. Entsprechend liegt der Landkreis als potentieller Testraum für die Einführungsphase der Modellregion im Fokus der MVV GmbH. Als im ersten Schritt interessantestes Gebiet wird aktuell der östliche Landkreis geführt.

- Vor diesem Hintergrund ist der Landkreis Fürstenfeldbruck auch Teil des möglichen Testfeldes in einem durch mehrere Beteiligte im MVV angestrebten Förderprojekt. Das Projekt befindet sich zum Zeitpunkt der Vorlagenerstellung noch in der Bewilligungsphase und soll eine Tiefenintegration von autonomen Fahrzeugen in die MVV-Systeme ermöglichen. Die Unterstützung des Landkreises für das Vorhaben dokumentierte der Landrat bereits mit der Unterzeichnung einer Absichtserklärung im November letzten Jahres.

- Parallel hierzu läuft, beauftragt durch die MVV GmbH, eine Grundsatzuntersuchung zum autonomen Fahren im ÖPNV des gesamten MVV-Raums. Diese Untersuchung soll als Grundlage für autonomes Fahren im Regelbetrieb dienen. Es werden geeignete Fahrzeuge und Einsatzgebiete identifiziert sowie die Kosten für Fahrzeuge und Betrieb abgeschätzt. Die Ergebnisse der Grundsatzuntersuchung werden bis vsl. März 2027 erwartet.

- Zwischen dem Konsortium von Projektpartnern der Modellregion München und dem an der TU München (TUM) von Herbst 2026 bis Herbst 2029 angesiedelten „Deutschen Zentrum Mobilität der Zukunft - Regelbetrieb, Integration, Skalierung, Entwicklung (DZM RISE)“, das ein integriertes autonomes Mobilitätssystem u. a. mithilfe eigener autonomer Fahrzeuge mit Straßenzulassung erforscht, wird darüber hinaus ein Erkenntnisaustausch gepflegt.

Bisherige Beschlüsse wurden zu dieser Sache gefasst:

08. Sitzung des MEUPA vom 12.03.2026 mit folgendem Ergebnis: Kenntnisnahme
02. Sitzung des MEUPA vom 24.09.2026: Ergebnis bei Vorlagenerstellung noch nicht bekannt

Auf Ebene der Städte und Gemeinden: Einstimmiger Beschluss des Bauausschusses der Stadt Germering auf Zusammenarbeit mit dem Landkreis für die Prüfung und Pilotierung des Einsatzes autonomer Kleinbusse.

Vermerk: Kreistagsreferent(in) zur Kenntnis gegeben:

Herrn Kreisrat Ulrich Bode
Herrn Kreisrat Hubert Ficker
Herrn Kreisrat Engelbert Jais
Herrn Kreisrat Max Keil
Herrn Kreisrat Johannes Kirmair

Finanzielle Auswirkungen:

Der Beschluss hat keine unmittelbaren finanziellen Auswirkungen.

Die konkreten Kosten autonomen Fahrens können derzeit noch nicht genau kalkuliert werden. Die im Auftrag der MVV GmbH bis Frühjahr 2027 laufende Grundsatzuntersuchung soll entsprechende Kostenabschätzungen liefern. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass der Einstieg in autonomes Fahren in der Hochlaufphase (bis ca. 2030) zunächst mit Mehrkosten gegenüber Fahrerpersonal-basiertem ÖPNV verbunden ist. Diese Zusatzkosten entstehen insb. durch die Anschaffung / das Leasing der Fahrzeuge, die Softwarelizenzen, die Einrichtung der Leitstellen-Infrastruktur und Schulungsmaßnahmen. Zur Abmilderung bzw. Gegenfinanzierung der Zusatzbelastungen bemühen sich die Beteiligten für diese Phase um Fördermittel.

In der Phase der Skalierung autonomen Fahrens und des Regelbetriebs wird von bedeutenden Kostensenkungspotentialen ausgegangen. So wird geschätzt, dass sich im On-Demand-Bereich durch fahrerlose Fahrzeuge bis zu 50 Prozent der Betriebskosten einsparen lassen, im Busverkehr sind es bis zu 30 Prozent.

Personelle Auswirkungen:

Keine

Auswirkungen auf das Klima:

zu erwarten: ☒ positiv* ☐ negativ* ☐ keine

*Erläuterung siehe Begründung

Durch die Einführung autonomer Fahrzeuge im ÖPNV werden positive Auswirkungen auf die Klimaschutzziele des Landkreises erwartet:

- Effizienzsteigerung und Vermeidung von Leerfahrten:
  Autonome Systeme ermöglichen durch präzise Disposition eine bedarfsgerechte Steuerung. Dies reduziert Leerfahrten und optimiert die Auslastung der Fahrzeuge.

- Elektrifizierung und Antriebswende:
  Die Anbieter autonomer Fahrzeuge setzen konsequent auf elektrische Antriebe. Die Umstellung auf autonome Fahrzeuge ist somit untrennbar mit der Elektrifizierung der Flotte verbunden, was die lokalen Abgasemissionen signifikant reduziert.

- Attraktivitätssteigerung des ÖPNV:
  Durch die Möglichkeit, auch zu nachfrageschwachen Zeiten oder in den eher ländlich geprägten Gemeinden des nördlichen und westlichen Landkreisgebietes ein dichteres und flexibleres Angebot anzubieten (Betriebskosten sinken ohne Fahrpersonal), wird der ÖPNV attraktiver. Dies kann die Verlagerung des Verkehrs vom motorisierten Individualverkehr (MIV) auf den öffentlichen Verkehr befördern.

Beratungsergebnis: Mit _____ Stimmen für den Beschlussvorschlag

Mit _____ Stimmen für folgenden geänderten Beschlussvorschlag