



NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE 18. SITZUNG DES AUSSCHUSSES FÜR MOBILITÄT UND ÖPNV ÖFFENTLICHER TEIL

Sitzungsdatum: **Montag, 19.05.2025**

Beginn: 14:34 Uhr

Ende: 17:20 Uhr

Ort: **im großen Sitzungssaal des Landratsamtes Aschaffenburg**

ANWESENHEITSLISTE

CSU

Fuchs, Stephanie
Lippert, Erich
Müller, Matthias
Noll, Stephan
Schäfer, Albin
Schmitt, Marco, Dr.

Vertretung für Herrn Thomas Büttner
Abwesend ab 17:46 Uhr

SPD

Baumann, Michael
Jehn, Wolfgang

Freie Wähler

Krimm, Thomas
Wagner, Maili

Die Grünen

Grünwald, Theo
Lieb, Andreas

AfD

Rausch, Joachim

Abwesend ab 17:04 Uhr

Schriftführerin

Schuck, Larissa

Verwaltung

Eckart, Bettina
Frieß, Thomas
Münstermann, Christian
Oleschkewitz, Petra
Schmitt, Christina

Weitere Anwesende

Herr Marc Bichtemann (Vorsitzender Gesellschafterversammlung VAB)
Herr Jürgen Römer (Geschäftsführer AMINA GmbH)

Abwesende und entschuldigte Personen:

CSU

Büttner, Thomas

FDP

Bruder, Max

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1. Bericht des Landrats
2. Bericht der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB)
3. Bericht der Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)
4. Tarifierhöhung der VAB zum 01.01.2026
5. Nahverkehrsplan Region Bayerischer Untermain - Empfehlungsbeschluss
6. AufAchse-Ticket - Auswertung der Ergebnisse 2024
7. Fortschreibung der Radwegekonzeptes des Landkreises Aschaffenburg
8. Kreiseigene Radwegförderung;
Nachförderantrag der Gemeinde Sailauf für den Radweg Sailauf – Eichenberg (Angler-
seen)
9. Verschiedenes

Der Vorsitzende, Landrat **Dr. Legler**, eröffnet die Sitzung und begrüßt alle Anwesenden sowie die Vertreter der Presse. Der Vorsitzende stellt fest, dass die Ladung zur Sitzung form- und fristgerecht versandt wurde. Die Beschlussfähigkeit ist gegeben. Anträge zur Tagesordnung werden keine gestellt.

ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Bericht des Landrats

In seinem Bericht gibt Landrat **Dr. Legler** einen kurzen Überblick über aktuelle Themen der vergangenen Wochen:

Qualitätsranking der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG)

Beim Ranking zur Servicequalität 2024 konnte sich das Netz Kahlgrund zum fünften Mal in Folge Platz 1 sichern. Mit 100 von 100 möglichen Punkten erreichte das Netz wie auch in den Vorjahren (2021-2023) die höchst mögliche Punktzahl.

Dass dies keine Selbstverständlichkeit ist, zeige die Tatsache, dass der bayernweite Durchschnittswert im Vergleich zu den vorangegangenen Jahren weiterhin leicht gesunken ist. Auf einer Skala von -100 bis +100 Punkten erreichten die 31 bewerteten Regionalverkehrsnetze im bayernweiten Durchschnitt nur 31,54 Punkte. Im Vergleich zum Vorjahr 2023 (32,68 Punkte) fiel der Durchschnittswert um 1,14 Punkte.

Die BEG überprüfe im Rahmen des Qualitätsrankings regelmäßig die Leistungen der bayerischen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Sachen Sauberkeit, Komfort und Kundenorientierung mit Hilfe von externen Testern und Fahrgastbefragungen.

Bauarbeiten auf der Kahlgrundbahn

Die KVG erneuere in den Pfingstferien vom 7. bis 21. Juni einen Gleisabschnitt zwischen Schöllkrippen und Blankenbach. Hierfür müsse die Bahnstrecke von Schöllkrippen bis Mömbris-Mensengesaß gesperrt werden. Es werde ein Ersatzverkehr eingerichtet.

2. Bericht der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB)

Herr **Bichtemann**, Vorsitzender Gesellschafterversammlung VAB, berichtet mithilfe einer Präsentation (Anlage 1) über aktuelle Themen der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain.

Im Einzelnen erläutert er in seiner Präsentation folgende Themen:

- Tarif VAB ab 01.01.2026
- Auf Achse & Sondertarife
- Zentrale Aboverwaltung
- Deutschlandticket
- Sonstiges

Die Rückfragen von den Kreisräten **Krimm** und **Grünewald** wurden von Herrn **Bichtemann** beantwortet.

3. Bericht der Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)

Herr **Römer**, Geschäftsführer der AMINA GmbH, berichtet über aktuelle Themen der AMINA.

In seiner Präsentation (Anlage 2) berichtet er über folgende Punkte:

- Veränderung Eigen-/Gemeinwirtschaftlichkeit
- Kooperation VAB / Amina
- Verschiedenes

Kreisrat **Dr. Schmitt** stellt eine Frage zur Entwicklung der Eigenwirtschaftlichkeit und erfragt nach weiteren Gründen (außer der Erlösverteilung), die zur Eigenwirtschaftlichkeit geführt haben.

Herr **Römer** führt als weitere Gründe die massive Kostensteigerung, die Limitierung der Einnahmen (Tarifdeckel) sowie die Ausgleichspflicht nach § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) auf.

Kreisrätin **Wagner** erkundigt sich nach einer möglichen Steigerung der Eigenwirtschaftlichkeit. Zu dieser Thematik entsteht eine kurze Erläuterung von Herrn **Römer**.

Zudem wird von Herrn **Römer** nach Rückfrage von Kreisrat **Jehn** klargestellt, dass es sich bei den 5.2 Mio. Euro, welche auf den Landkreis Aschaffenburg entfallen, um eine vereinfachte Darstellung handele.

Kreisrat **Dr. Schmitt** erbittet eine rechtliche Prüfung hinsichtlich der Kooperation von Amina und VAB.

Kreisrat **Grünewald** stellt sich die Frage, inwieweit die VAB zukünftig noch benötigt wird. Daraufhin wird der Zusammenhang von Herrn **Römer** erläutert.

4. Tarifierhöhung der VAB zum 01.01.2026

Herr **Münstermann** (Stv. Leiter FB A2) stellt anhand der Beschlussvorlage die Tarifierhöhung zum 01.01.2026 dar.

Sachverhalt:

Die Beförderungsentgelte des ÖPNV werden in regelmäßigen Abständen fortgeschrieben und an die allgemeinen Preisentwicklungen angepasst. Insbesondere die Kraftstoff- und Personalkosten beeinflussen die Ausgaben, die zur Aufrechterhaltung der Verkehre notwendig sind und über die Fahrgelderlöse, neben staatlichen Förderungen, in Teilen ausgeglichen werden.

Die Tarifhoheit am Bayerischen Untermain liegt beim Verkehrsverbund (VAB) und seinen Gesellschaftern, welche sich aus den Bus- und Bahnunternehmen des Verkehrsraums zusammensetzen. Jeder Gesellschafter hält zwei Stimmenanteile, wobei bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren eine Stimme durch den Aufgabenträger bestimmt wird. Dies sind im Landkreis Aschaffenburg die KVG GmbH für das Linienbündel Kahlgrund-Spessart und die VU GmbH für das Linienbündel Hochspessart B. Da innerhalb der VAB das Einstimmigkeitsprinzip herrscht, stellt jeder dieser Stimmanteile faktisch ein Vetorecht dar.

Die VAB-Gesellschafterversammlung fand bereits am 07.05.2025 statt. Der Landkreis Miltenberg und die Stadt Aschaffenburg hatten die Tarifmaßnahme in ihren Sitzungen am 06.05.2025 auf der Tagesordnung. Auch von Seiten des Landkreises Aschaffenburg wurde -vorbehaltlich einer entsprechenden positiven Beratung in der heutigen Sitzung- Zustimmung signalisiert. Dies war für die weiteren Planungen der VAB notwendig, um die Tarifierhöhung zum 01.01.2026 zu ermöglichen. In den Vorverhandlungen wurde der Wert der **Tarifierhöhung von 3,7 % bis 4 %** (je nach Berechnungsvariante bzw. Ticket) angestrebt.

Die letzten Tarifierhöhungen fielen, vor dem Hintergrund der damals enormen Inflation, wie folgt aus:

- 01.01.2025: 6,9 %
- 01.04.2024: 7,8 %
- 01.08.2023: 5,94 %
- 01.01.2023: 3,78 %
- 01.01.2022: 2,58 %

Ab dem kommenden Jahr soll eine automatisierte Tariffortschreibung auf Basis von statistischen Indizes erfolgen. Das angedachte Vorgehen wurde dem Ausschuss in der Vergangenheit durch Herrn Dr. Pfeleiderer (AMINA GmbH) vorgestellt. Um jedoch die Tarifmaßnahme zum Jahresbeginn 2026 zu ermöglichen, ist die Zustimmung des Aufgabenträgers erforderlich. Aufgrund der notwendigen technischen Implementierung in die digitalen Vertriebssysteme, u. a. dem DAB-Navigator und den Fahrkartenautomaten, ist diese lange Vorlaufzeit erforderlich.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV nimmt die laut VAB-Gesellschafterversammlung erforderliche Erhöhung des Verbundtarifs in Höhe von 3,7, maximal 4 % zustimmend zur Kenntnis. Die im Auftrag des Landkreises Aschaffenburg fahrenden Verkehrsunternehmen sind bzw. waren entsprechend anzuweisen.

Abstimmungsergebnis:

14 : 0

5. Nahverkehrsplan Region Bayerischer Untermain - Empfehlungsbeschluss

Herr **Römer** (Geschäftsführer der AMINA GmbH) informiert anhand der Beschlussvorlage und einer Präsentation (Anlage 3) über den Empfehlungsbeschluss zum Nahverkehrsplan.

Sachverhalt:

Der Entwurf des Nahverkehrsplans (NVP) wurde am 25.02.2025 in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV zur Anhörung freigegeben. Den Trägern öffentlicher Belange wurde die zu diesem Stand erarbeitete Version des NVP vorgelegt und die Möglichkeit eingeräumt, sich binnen vier Wochen, bis zum 29.03.2025, zurückzumelden.

Es wurden rund 200 Rückmeldungen der Träger öffentlicher Belange eingereicht. Diese wurden durch den Gutachter PTV vorsortiert, um diejenigen Meldungen herauszufiltern, die fachlich korrekt im NVP zu verorten sind. Diese wiederum wurden durch die Sachbearbeiter der drei Gebietskörperschaften und den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der AMINA GmbH fachlich geprüft und zu Teilen in den Entwurf eingearbeitet.

Auch wurde der vorliegende Entwurf im Rahmen der AMINA-Beiratssitzung am 29.04.2025 im Landratsamt Miltenberg den Mitgliedern vorgestellt, diskutiert und dort zur Kenntnis genommen.

Der Geschäftsführer der AMINA GmbH, Herr Jürgen Römer, stellt, wie auch in der Stadt Aschaffenburg und im Landkreis Miltenberg am 06.05.2025, den Mitgliedern des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV die Änderungen im Vergleich zur vorherigen Version des NVPs vor. Dort sollen weitestgehend gleichlautende Empfehlungsbeschlüsse für den jeweiligen Kreis- bzw. Stadtrat gefasst werden.

Die abschließende Behandlung und Verabschiedung ist durch den Kreistag des Landkreises Aschaffenburg am 21.07.2025 vorgesehen.

Als Anlagen zu dieser Beschlussvorlage liegen der Entwurf der Endfassung sowie eine Version mit den markierten Änderungen bei.

Kreisrat **Dr. Schmitt** fragt nach, ob es konkrete Einwände oder Anträge von Gemeinden gegeben habe, welche nicht berücksichtigt werden konnten. Herr **Römer** berichtet von einem Antrag der Gemeinde Kleinostheim.

Nach Rückfrage von Kreisrätin **Wagner**, welche Vorhaben aus Sicht von Herrn Römer zukünftig einen Mehrwert bringen, berichtet Herr **Römer** von einem Projekt, welches sich zunächst im Landkreis Miltenberg ergebe.

Kreisrat **Grünwald** spricht an, dass er keine offensichtlichen Verbesserungen, sondern eher Verschlechterungen des Nahverkehrsplans sehe. Dabei führt er die eingeschränkte Hauptverkehrszeit an.

Es erfolgt eine Erläuterung von Herrn **Römer** und Landrat **Dr. Legler**, aus der die Gründe für die verkürzte Hauptverkehrszeit hervorgehen sowie die in der Vergangenheit erzielten Verbesserungen aufzeigen. Diese Verkürzung entspreche dem Abbild der Realität, wie Bürgerinnen und Bürger den ÖPNV nutzen, stellen aber keinesfalls eine Angebots- und Qualitätsverschlechterung dar. Unabhängig davon sollten auch weiterhin keine Forderungen erhoben oder Versprechungen gemacht werden, die weder finanziell noch personell erfüllt werden können.

Kreisrat **Rausch** spricht den Finanzierungsvorbehalt an, welcher nach Herrn **Münstermann** im Nahverkehrsplan enthalten sei.

Abschließend führen die Kreisräte **Krimm**, **Dr. Schmitt** sowie **Baumann** ihre Meinung zum Nahverkehrsplan aus.

Beschluss:

1. **Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV nimmt den Entwurf des Nahverkehrsplanes für die Region Bayerischer Untermain zustimmend zur Kenntnis.**
2. **Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV empfiehlt dem Kreistag den Nahverkehrsplan in der vorliegenden Fassung zu beschließen.**

Abstimmungsergebnis:

14 : 0

6. AufAchse-Ticket - Auswertung der Ergebnisse 2024

Herr **Münstermann** (Stv. Leiter FB A2) informiert anhand der Beschlussvorlage über die Auswertung der Ergebnisse für das Jahr 2024 im Hinblick auf das AufAchse-Ticket.

Sachverhalt:

Das AufAchse-Ticket wird seit August 2020 im gesamten AMINA-/VAB-Gebiet als Tageskarte angeboten. Zu Beginn (Phase 1a) konnten mit dem Ticket an Wochenenden, in den bayerischen Sommerferien und an Feiertagen ganztätig für 5 € bzw. 3,50 € (bis 14 Jahre) Bus und Bahn gefahren werden. Zu Jahresbeginn 2021 wurde das Angebot auf die übrigen bayerischen Ferientage ausgeweitet (Phase 1b). Zum 01.04.2022 wurde das Ticket auf alle übrigen Wochentage ab 9:00 Uhr ausgeweitet (Phase 2).

Voraussetzung für die Ausweitung war seinerzeit die Bereitschaft der Aufgabenträger, die womöglich entstehenden Einnahmeverluste bei den Verkehrsunternehmen auszugleichen. Einnahmeverluste können dadurch entstehen, dass durch den geringeren Ticketpreis im Vergleich zu den bisherigen Ticketprodukten, weniger Einnahmen generiert werden, als durch Mehrverkäufe aufgrund des attraktiveren Angebots erwirtschaftet werden. Bereits bei der initialen Einführung des Tickets wurde eine Kompensationsabsicherung durch den Landkreis übernommen, jedoch war es nicht notwendig Mindereinnahmen auszugleichen. Die große Zahl an Neukunden, die durch das Ticket für den ÖPNV gewonnen werden konnten, sorgte in der Vergangenheit dafür, dass die geringeren Einnahmen pro Ticket durch Mehrverkäufe kompensiert wurden.

Die Abrechnung des AufAchse-Tickets erfolgt im Auftrag der VAB und auf Basis eines Gutachtens der Firma econex. Die Kosten werden nach dem Einsteigerhaltstellenprinzip anteilig zwischen den drei Aufgabenträgern verteilt. Auf den Landkreis Aschaffenburg entfällt ein Anteil von 53,55 %, auf den Landkreis Miltenberg 38,51%, auf die Stadt Aschaffenburg 7,94%. Mit der Rückgabe der Aufgabenträgerschaft der Stadt Alzenau zum 01.01.2024, fällt der Anteil der Stadt Alzenau (5,15 %) ab dem Jahr 2024 an den Landkreis Aschaffenburg zurück.

Der Kompensationsbedarf für 2024 beläuft sich verbundweit auf 507.827,16 €. Der Anteil für den Landkreis Aschaffenburg ist dabei auf 271.941,44 € (2023: 196.998,82 €) zu beziffern.

Laut Gutachten sind folgende Ursachen für den insgesamt hohen Anstieg im Vergleich zu 2023 verantwortlich:

Stückzahl: Im Jahr 2024 wurde das AufAchse-Ticket etwas weniger verkauft als 2023 (-11,9 % Erwachsene + Kind). Dies ist überwiegend auf die Einführung des Deutschland-Tickets zurück zu führen.

Preisdifferenz: Die Preisdifferenz ist im Jahr 2024 um 9,3 % gestiegen, da die Verkaufspreise der Referenzkarten fortgeschrieben werden und der Preis für das AufAchse-Ticket konstant blieb. Das führt dazu, dass weitere Ticketangebote der niedrigeren Preisstufen in die Kannibalisierung fallen und durch ein überproportionaler Ausgleichsbedarf entsteht. Der Ausgleichsbedarf stieg trotz sinkender Ticketverläufe um 6,4 %.

Nachrichtlich die Entwicklung der Verkaufszahlen im gesamten Verkehrsverbund:

	<u>2022</u>	<u>2023</u>	<u>2024</u>
AufAchse-Ticket Erwachsene	230.690	456.394	405.400
AufAchse-Ticket Kind	15.911	40.672	38.304

Über die Fairtiq-App kam bei 2.310 Erwachsenen- (2023: 2.553) und 142 Kinderfahrkarten (2023: 111) der Preisdeckel zum Tragen.

Zur Information nachfolgend das Zielsortiment des AufAchse-Tickets mit Preisstand 2024 (Mischpreis aus beiden Preisständen (Tarifanpassung 01.04.)):

Fahrkarte	Preisstufe	Preis Erw.	Preis Kind
Einzelticket	5	5,70	3,73
	6	6,38	4,33
	7	8,55	5,70
Tagesticket	3	7,55	5,30
	4	8,93	6,00
	5	10,40	6,68
	6	11,78	8,05
	7	16,10	10,50

Laut Gutachten haben die Tarifwechsler im Durchschnitt eine Fahrkarte zum Preis von 10,44 € gekauft. Durch die Tarifwechsel entsteht laut Gutachter ein Verlust von 885.102 € im Vergleich zu dem Zustand ohne das AufAchse-Ticket. Dem gegenüber stehen 377.274 €, welche das Gutachten Neukunden zurechnet. Den Differenzbetrag von 507.827 € gleichen die drei Aufgabenträger aus.

Der Ausgleichsbetrag für das Jahr 2025 dürfte, trotz tariflicher Steigerungen der Referenztickets leicht rückläufig sein, da zum 01.01.2025 auch eine Fortschreibung der Ticketpreise für das AufAchse-Ticket erfolgte. Das Ticket für Erwachsene wurde von 5,00 € auf 6,50 € und das Ticket für Kinder von 3,50 € auf 4,50 € angepasst. Seit Einführung wurde das Ticket bisher keiner Preiserhöhung unterzogen. Dies hatte zur Folge, dass der durch die Aufgabenträger zu leistende Ausgleichsbetrag der Preisdifferenz zum regulären VAB-Tagesticket über die Zeit stark angestiegen ist. Dieser Entwicklung wurde mit der Preisanpassung Sorge getragen. Im Gegenzug wurde das Ticket auf eine ganztägige Nutzung ausgeweitet und die Lenkungswirkung aufgrund der begrenzten Kapazitäten in der morgendlichen Nachfragespitze aufgehoben.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV nimmt die Ausführungen der Verwaltung wohlwollend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung die entsprechenden Haushaltsmittel

auch weiter einzuplanen. Über die Entwicklung im laufenden Jahr wird in 2026 berichtet.

Nach Rückfrage von Kreisrat **Krimm** werde man sich bemühen die Zahlen zum 30.06.2025 bereits bis zum Herbst 2025 in Erfahrung zu bringen. Diese werden anschließend dem Gremium vorgelegt, sofern die VAB die Ticketzahlen bis dahin liefern könne.

Abstimmungsergebnis:

14 : 0

7. Fortschreibung der Radwegekonzeptes des Landkreises Aschaffenburg

Frau **Eckart** (Fachbereich 13), Herr **Frieß** (Leiter Fachbereich 13) sowie Frau **Schmitt** (Leiterin Geschäftsbereich 1) geben anhand der Beschlussvorlage und einer Präsentation (Anlage 4) einen Überblick über den Stand der Fortschreibung des Radwegekonzeptes des Landkreises Aschaffenburg.

Sachverhalt:

Das erste Radwegekonzept im Landkreis Aschaffenburg wurde im Oktober 1998 eingeführt und 2015 zuletzt fortgeschrieben.

Seit 2015 hat sich der Fokus im Radverkehr von einem Freizeit- und Touristennetz hin zu einem Alltagsnetz weiterentwickelt. Durch die dynamische Entwicklung des Radverkehrs in den letzten Jahren, auch die Veränderung des Verkehrs in den Corona-Zeiten und der schon vorher einsetzenden Zunahme von Pedelecs, ist die Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes notwendig geworden.

Der Grundsatzbeschluss zur Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Landkreis Aschaffenburg erfolgte in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV vom 16.10.2023.

Die Ziele der Fortschreibung sind

1. Die Aktualisierung des Radverkehrsnetzes, das die Gemeinden und Städte im Landkreis Aschaffenburg verbindet und auch die Netzplanung der lokalen und überregionalen Ebenen sowie auch zukunftsweisende Projekte u. a. Radschnellverbindungen berücksichtigt.
2. Die Erstellung einer Maßnahmen- und Prioritätenliste für die Umsetzung des Konzeptes. Das Radwegenetz und die Maßnahmen werden unabhängig von der Baulastträgerschaft entwickelt.

Am 17.10.2024 wurde anhand einer Präsentation ein erster Sachstand zur Fortschreibung des kreiseigenen Radverkehrskonzeptes im Ausschuss für Mobilität und ÖPNV vorgestellt.

Der aktuelle Sachstandsbericht zur Fortschreibung kreiseigenes Radverkehrskonzept wurde am 20.02.2024 dem Ausschuss für Mobilität und ÖPNV präsentiert.

Die Fortschreibung des Radverkehrskonzept (RVK) wird mit einer „Einführung“ in die Thematik hinsichtlich Historie, Ziele der Fortschreibung, Organisation im Landkreis, Planungsraum des RVKs, gesetzlichen Grundlagen sowie Vorgehensweise beginnen. Im Weiteren wird die „Infrastruktur“ im IST-Zustand und in der Zukunft mit entsprechend umzusetzenden Maßnahmen betrachtet. Der gewählte Zielhorizont 2035 wurde gewählt, damit ein Konsens mit dem Regionalen Mobilitäts- und Siedlungsgutachten für den Bayerischen Untermain (REMOSI) besteht.

Die Säulen „Kommunikation & Information“ und „Service“ bilden weitere Themenblöcke. Den Schlussteil bildet das Kapitel „Radverkehrsziele des Landkreises“.

Der Fokus des Radverkehrskonzepts liegt auf alltagstauglichen Radwegen. Diese sollen als Radschnell- und Radhauptverbindungen im Netz dargestellt werden. Weitere Verbindungen sind Neben- und Basisverbindungen. Erstere dienen dem Anschluss an die Hauptstrecken und ergänzen das Netz. Die Basisverbindungen nehmen die Radkonzepte der Gemeinden nachrichtlich mit auf und stellen sie dar.

Während der Erstellung der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes wurde im Arbeitskreis Radverkehr und bei dem Austauschtreffen Radverkehr (Teilnehmerkreis Vertreter der Gemeinden) regelmäßig über den Fortgang informiert und durch Workshops Anregungen integriert. Auch im Nachgang konnten von den Teilnehmerinnen und Teilnehmern Ergänzungen und Hinweise zu den behandelten Themen mitgeteilt werden. Diese wurden geprüft und soweit es die Rechtsstellung des Landkreises zulässt eingearbeitet. Am 20.02.2025 wurde im Ausschuss für Mobilität und ÖPNV der Beschluss zur Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split gefasst. Anfang April 2025 wurde der Entwurf des Radverkehrskonzeptes im Arbeitskreis Radverkehr und im Austauschtreffen Radverkehr vorgestellt und an Stellwänden im Workshop-Charakter erörtert. Anschließend wurden die Unterlagen verschickt und es gab die Möglichkeit (in einem Beteiligungsverfahren) Anmerkungen und Hinweise zu dem Entwurf einzusenden. Diese wurden seitens der Landkreisverwaltung geprüft und bearbeitet.

Anhand einer aktuellen Präsentation stellt der Arbeitsbereich die Fortschreibung Radverkehrskonzept Landkreis Aschaffenburg vor.

Die Ziele des Landkreises im Bereich Radverkehr lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Das Radverkehrskonzept soll bis 2035 umgesetzt werden.
- Die Radschnellverbindungen sind sukzessive weiter zu begleiten und voranzubringen.
- Die vorhandenen Lücken und Defizite in der Radverkehrsinfrastruktur sollen gemeinsam mit den verschiedenen Baulastträgern angegangen und beseitigt werden.
- Unsere 32 Landkreiskommunen sollen weiterhin bei den Maßnahmenumsetzungen durch den Landkreis beraten, gefördert und unterstützt werden
- Das erfolgreiche Konzept der kreiseigenen Förderung von Radwegen soll weitergeführt werden.
- Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV hat am 20.02.2025 als Ziel beschlossen, den Radverkehrsanteil im Landkreis Aschaffenburg auch weiterhin in besonderem Maße zu fördern und strebt an den Radverkehrsanteil am Modal Split bis zum Jahr 2035 auf 20 % zu steigern. Der Radverkehr wird dabei als wesentlicher Bestandteil einer umweltverträglichen Mobilität angesehen.
- Ausbau der Mobilitätsknoten mit einem landkreisweiten- und einheitlichen Konzept um die Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV zu stärken.
- Trotz der erwarteten Steigerung des Radverkehrsanteils sollen die Unfallzahlen und insbesondere die Anzahl von Verletzten oder gar getöteten Radfahrenden gesenkt werden.

- Es sollen gesamtheitlich positive Rahmenbedingen für den Radverkehr im Landkreis geschaffen werden um den Umstieg auf das Fahrrad im Alltag zu fördern aber auch die Nutzung des Fahrrads im Freizeitbereich soll Berücksichtigung finden.

Kreisrat **Jehn** spricht die Vorschläge vom ADFC an, welche nicht im Radwegekonzept aufgeführt seien.

Herr **Frieß** informiert darüber, dass zurzeit die konzeptionelle Planung im Vordergrund stehe. Für die Umsetzung der Planung werden gute Hinweise vom ADFC vorgebracht, vor allem im Hinblick auf die Implementierung der Verbindungen.

Kreisrätin **Wagner** befürwortet die Veranstaltung „AK-Radverkehr“ und stellt eine Rückfrage zur Auszeichnung „Fahrradfreundlicher Landkreis“, welche von Herrn **Frieß** beantwortet wird. Fördermittel seien durch die Zertifizierung nicht zu erwarten.

Die Kreisräte **Müller** und **Dr. Schmitt** drücken ihre Zustimmung zum Radwegekonzept aus.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV stimmt der vorgelegten Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes zu. Er beauftragt die Verwaltung im Rahmen der vorhandenen Ressourcen sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen und eigene Zuständigkeiten die Zielsetzungen des Radverkehrskonzeptes anzugehen und umzusetzen sowie auch weiterhin mit den Verantwortlichen außerhalb unserer eigenen Zuständigkeiten das Gespräch und nach geeigneten Lösungen zum Lückenschluss zu suchen.

Abstimmungsergebnis:

13 : 0

8. Kreiseigene Radwegförderung; Nachförderantrag der Gemeinde Sailauf für den Radweg Sailauf – Eichenberg (Anglerseen)

Landrat **Dr. Legler** stellt fest, dass dieser TOP fälschlicherweise im nichtöffentlichen Teil der Sitzung auf der Tagesordnung stehe. Aus diesem Grund solle er im öffentlichen Teil der Sitzung vorgezogen und als TOP 8 behandelt werden.

Herr **Frieß** (Leiter Fachbereich 13) berichtet mithilfe der Beschlussvorlage und einer Präsentation (Anlage 5) von dem Nachförderantrag der Gemeinde Sailauf für den Radweg Sailauf – Eichenberg (Anglerseen).

Sachverhalt:

Aufgrund des Antrages der Gemeinde Sailauf vom 06.12.2022 wurde der Lückenschluss Radweg Sailauf in Richtung Eichenberg (Anglerseen) mit Beschluss des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV vom 09.02.2023 in das Programm des Landkreises Aschaffenburg zur Förderung des Radwegebbaus aufgenommen.

Nach Vorliegen des Finanzierungsplans der Gemeinde Sailauf vom 26.04.2024 wurde am 08.07.2024 die Zweckvereinbarung zur Förderung dieses Radwegeprojekts abgeschlossen. Hierin wurde ein pauschaler Förderhöchstbetrag von 14.700,00 € festgesetzt (35 % der nicht durch sonstige Zuwendungen gedeckten Restkosten von 42.000,00 €).

Die Asphaltarbeiten am neuen Radweg wurden Ende Juni 2024 durchgeführt. Das Projekt wurde am 08.07.2024 für die Öffentlichkeit freigegeben. In Folge von Starkregenereignissen spülte sich die bereits bestehende Entwässerungsmulde immer wieder aus. Dadurch war eine Unterspülung der neu asphaltierten Strecke zu befürchten. Dieser Effekt wurde zusätzlich durch den schnellen Abfluss des Regenwassers auf der neu hergestellten Fläche begünstigt.

Ein Neuausbau dieser Rinne war im ursprünglichen Förderantrag nicht beinhaltet, da diese in der zurückliegenden Zeit lediglich circa alle 2-3 Jahre einer Nachbesserung mit geringfügigem Aufwand unterzogen werden musste.

Auf Grund der unmittelbaren Gefahr einer Beschädigung der neuen Strecke wurden zwei ortsansässige Bauunternehmen beauftragt, zeitnah im September 2024, die Abflussrinne zu ertüchtigen. Um die Geschwindigkeit des Wassers ausreichend zu reduzieren, wurde ein breites Gerinne mit Wasserbausteinen ausgebildet.

Die zusätzlichen Kosten beliefen sich hierfür auf 20.873,63 €. Das Projekt wurde durch keine weiteren Förderprogramme gefördert. Die Gemeinde Sailauf stellt daher mit Schreiben vom 07.02.2025 beim Landkreis Aschaffenburg den Antrag auf eine nachträgliche Förderung der verbleibenden Mehrkosten im Rahmen der kreiseigenen Radwegeförderung.

Grundsätzlich sieht die Radwege-Förderrichtlinie des Landkreises Aschaffenburg keine nachträgliche Förderung von Mehrkosten vor. So wurde auch bisher bei Verwendungsnachweisen bei geringfügigen Überschreitungen der förderfähigen Baukosten (< 10.000, - €) nur der festgesetzte Förderhöchstbetrag ausgezahlt.

Bei umfangreicheren, unvorhersehbaren Überschreitungen der förderfähigen Baukosten wurden in der Vergangenheit Mehrförderungen nur auf Antrag und mit Beschlussfassung in den Kreisgremien genehmigt. Ein entsprechender Antrag der Gemeinde Sailauf mit Datum vom 07.02.2025 liegt uns nun vor.

Die Kreistiefbauverwaltung schlägt vor, die der Gemeinde Sailauf hierdurch entstandenen Mehrkosten im Rahmen des Radwegeförderprogramms des Landkreises Aschaffenburg ergänzend zu fördern. Hintergrund ist, dass der Ausbau dieser seitlichen Entwässerung so unvorhersehbar war. Weiterhin hätte der Landkreis diese Leistungen auch gefördert, wenn diese im Zusammenhang mit dem Ursprungsantrag mit eingereicht worden wären.

Auf Grundlage der von der Gemeinde vorgelegten Schlussabrechnung ergibt sich folgender neue maximaler Förderbetrag:

Nicht durch sonstige Zuwendungen gedeckte Restkosten	58.264,23 € (ursprüngl. 42.000 €)
Hiervon Fördersatz 35%	<u>20.393,53 € (ursprüngl. 14.700 €)</u>

Die bisherige Fördersumme von 14.700,00 € erhöht sich somit um 5.693,53 € auf nun 20.393,53 €.

Die Kreistiefbauverwaltung empfiehlt dem Ausschuss für Mobilität und ÖPNV dieser erhöhten Gesamtfördersumme für das Radwegeprojekt der Gemeinde Sailauf für den Radweg Sailauf – Eichenberg (Anglerseen) zuzustimmen.

Die geschlossene Zweckvereinbarung wäre entsprechend anzupassen.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV stimmt dem Antrag der Gemeinde Sailauf auf Nachförderung des Radweges Sailauf – Eichenberg (Anglerseen) im Rahmen des Radwegeförderprogramms des Landkreises Aschaffenburg zu.

Die neue pauschale Förderhöchstbetrag beträgt 20.393,53 €.

Die Zweckvereinbarung zwischen der Gemeinde Sailauf und dem Landkreis Aschaffenburg wird entsprechend geändert.

Abstimmungsergebnis:

13 : 0

9. Verschiedenes

Bundesförderprojekt „SMILE24“

Kreisrätin **Fuchs** informiert das Gremium über das Bundesförderprojekt „SMILE24“, welches seit April 2024 laufe. Der Projektname SMILE24 stehe für Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7. SMILE24 sei ein bis Ende 2025 laufendes ÖPNV-Modellprojekt, das als deutschlandweites Vorbild für Mobilität im ländlichen Raum dienen solle. Das Angebot an verschiedenen Verkehrsmitteln soll die Bewohnerinnen und Bewohner der Region an Schlei und Ostsee und Touristinnen und Touristen rund um die Uhr mobil machen. Gemeinsam mit den Kreisen Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde habe der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein (NAH.SH) das Projekt auf den Weg gebracht. SMILE24 sei Teil des Förderaufrufs für „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“. So werden On-Demand-Fahrten ermöglicht. Der Bund habe das Projekt mit knapp 30 Millionen Euro und das Land Schleswig-Holstein mit weiteren 7 Millionen Euro gefördert. Laut Kreisrätin **Fuchs** werde das Projekt dort sehr gut angenommen und eine Weiterführung sei von den Bürgerinnen und Bürger erwünscht. Aus dem Projekt könne man gute Ansätze für den On-Demand -Verkehr entnehmen.

Nachdem keine weiteren Punkte vorgetragen werden, beendet Landrat **Dr. Legler** den öffentlichen Teil der Sitzung.

Ende der öffentlichen Sitzung: 17:20 Uhr

Dr. Alexander Legler
Landrat

Larissa Schuck
Schriftführer/in