



NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE 19. SITZUNG DES AUSSCHUSSES FÜR MOBILITÄT UND ÖPNV ÖFFENTLICHER TEIL

Sitzungsdatum: **Donnerstag, 09.10.2025**

Beginn: 14:32 Uhr

Ende: 16:23 Uhr

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

ANWESENHEITSLISTE

CSU

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

Vertretung für Herrn Thomas Büttner
Anwesend ab 14:35 Uhr

SPD

Jehn, Wolfgang

Die Grünen

Grünwald, Theo
Lieb, Andreas

AfD

Rausch, Joachim

Verwaltung

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

Weitere Anwesende

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

Abwesende und entschuldigte Personen:

CSU

Büttner, Thomas
Grimm, Marcus
Schäfer, Albin

Vertretung für Herrn Albin Schäfer

SPD

Baumann, Michael
Wissel, Felix

Vertretung für Herrn Michael Baumann

Freie Wähler

Krimm, Thomas
Wagner, Maili

FDP

Bruder, Max

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1. Bericht des Landrats
2. Bericht der Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)
3. Bericht der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB)
4. Antrag der SPD-Fraktion: Antrag auf Wiedereinführung des Barverkaufs von Fahrkarten im Busverkehr
5. Vorstellung Radwegeplanung Kr AB 19 Schöllkrippen-Vormwald
6. Vorstellung Radwegeplanung Kr AB 2 zwischen Sailauf - Weyberhöfe und Hösbach - Bahnhof
7. Vorstellung eines möglichen Konzepts für Spätabendverkehre an den Wochenenden im Landkreis Aschaffenburg
8. 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

Deutschlandticket

Der Antrag des Landkreises Aschaffenburg für den Zeitraum vom 01.01.2025 bis zum 31.12.2025 zur Gewährung einer Billigkeitsleistung zum Ausgleich von finanziellen Schäden im Zusammenhang mit dem Deutschlandticket sei eingereicht worden. Der vorläufig prognostizierte Ausgleichsbetrag läge für die Verkehre im Landkreis Aschaffenburg bei 4.667.723,35 Euro. Die Ausgleichsbeträge werden monatlich vom Landkreis Aschaffenburg an die Verkehrsunternehmen ausgereicht.

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

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

In seiner Präsentation (Anlage 1) berichtet er über folgende Punkte:

- Allgemeine Vorschrift für Sondertarife
- Schuljahresstart 2025/2026
- Social Media-Präsenz der AMINA
- ÖPNV-Wanderbroschüre

Kreisrat **Dr. Schmitt** stellt eine Frage zu den gemeldeten Vorfällen, insbesondere ob diese auf Einzelfälle oder ein spezifisches Ereignis zurückzuführen seien.

Herr **Römer** erläutert, dass die Vorfälle teilweise einzelne Situationen sowie auch mehrere Einzelfälle darstellen. Diese werden überwiegend über Beschwerdeformulare, E-Mails, Telefonanrufe sowie in Ausnahmefällen direkt über die Schulen gemeldet.

Er betont, dass die Kapazitäten der Unternehmen von Anfang an entsprechend den Schülerzahlen geplant worden seien. Es handele sich nicht um ein systematisches Problem, und die Nachfragen seien mittlerweile deutlich geringer als zu Beginn des Schuljahres.

Kreisrätin **Fuchs** spricht die Problematik der Kapazitätsengpässe bei der Buslinie 40 an.

Herr **Römer** bestätigt, dass dieses Problem bekannt sei und bereits an einem Lösungskonzept gearbeitet werde, um die Organisation zu verbessern.

3. Bericht der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB)

Herr **Bichtemann**, Vorsitzender Gesellschafterversammlung VAB, berichtet mithilfe einer Präsentation (Anlage 2) über aktuelle Themen der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain.

Im Einzelnen erläutert er in seiner Präsentation folgende Themen:

- Tarife ab 01.01.2026
- Auf Achse & Sondertarife
- Zentrale Aboverwaltung
- Deutschlandticket
- Sonstiges

Die Rückfragen von den Kreisräten **Grünwald** und **Jehn** hinsichtlich der technischen Voraussetzungen sowie zum Zählsystem in den Bussen werden von Herrn **Bichtemann** beantwortet.

4. Antrag der SPD-Fraktion: Antrag auf Wiedereinführung des Barverkaufs von Fahrkarten im Busverkehr

Landrat **Dr. Legler** erläutert den Antrag der SPD-Fraktion auf Wiedereinführung des Barverkaufs von Fahrkarten im Busverkehr anhand der Beschlussvorlage.

Sachverhalt:

Mit Schreiben vom 16.09.2025 beantragt die SPD-Fraktion aufgrund einer Berichterstattung der lokalen Presse:

1. zeitnah die Rückkehr zum Barverkauf jedweder Bustickets, auch im grenzüberschreitenden Verkehr, in den Bussen.
2. schnellstmöglich eine praktikable Übergangslösung zu etablieren, bis eine dauerhafte Lösung zum Ticketverkauf gefunden ist.

Hierzu informiert die Verwaltung wie folgt:

Das Thema Ticket und Tarif liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Verkehrs- und Tarifgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB). Diese nimmt, wie auch der Landkreis als Aufgabenträger sowie die Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrsgesellschaft mbH (AMINA), die geschilderten Sorgen und die praktischen Probleme einzelner Fahrgäste sehr ernst. Weder im Landratsamt noch bei der AMINA gab es bis zur Berichterstattung Beschwerden hinsichtlich des Ticketverkaufs.

Es bleibt festzuhalten, dass in allen Bussen Fahrscheine direkt beim Fahrpersonal erworben werden können – auch für Fahrten, die über die Landes- bzw. Verbundgrenze hinausgehen. Fahrgäste, die kein digitales Ticket nutzen können oder möchten, sind nicht vom ÖPNV ausgeschlossen. Die Busunternehmen haben nach dem Kenntnisstand der Verwaltung hierzu Seitens der VAB eindeutige Vorgaben erhalten und intern das Fahrpersonal informiert.

Im Fall der von der Presse erwähnten Dame ging es um eine Fahrt, welche grenzübergreifend zwischen dem Tarifgebiet der VAB und dem angrenzenden RMV in Hessen hätte stattfinden sollen. Dieser Abschnitt wird grundsätzlich durch den zwischen dem Rhein- Main- Verkehrsverbund (RMV) und der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB) abgestimmten Übergangstarif, dem „VAB-RMV ÜT“, abgedeckt.

Nach Auskunft der VAB ist der Verkauf im Übergangstarif deutlich zurückgegangen (siehe auch Präsentation der VAB aus der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV v. 17.10.2024) und die Einnahmen betragen nach Einführung des Deutschlandtickets nur noch rund 130.000 € pro Jahr. Alle Unternehmen die den Tarif im Barverkauf anbieten (theoretisch alle elf Unternehmen in der VAB), müssen dafür ein Testat der Einnahmen erstellen lassen. Dies erfordert umfangreiche vorbereitende Arbeiten in den Busunternehmen und ist zusätzlich zu dem ohnehin hohen Aufwand der regelmäßigen (monatlichen) Meldung der Einnahmen an den RMV in einem speziellen Datenformat.

Die Kosten für ein Testat können nach Auskunft der VAB pro Busunternehmen -je nach Umfang- bis zu 8.000 Euro betragen. Bei den vier größeren Busunternehmen fallen somit Testat-Kosten i.H.v. rd. 32.000 Euro (25% der Gesamteinnahmen) an. Für ein kleineres Busunternehmen mit z.B. einem Umsatz aus dem Tarif i.H.v. 2.800 Euro und angenommenen Testkosten von 1.700 Euro entfallen so rund 60% der Einnahmen aus dem Tarif nur für die Erstellung des Testats an.

Nachdem es Ticketalternativen für den länderübergreifenden Anschluss gibt, hat man sich aufgrund des vorgenannten Umstands von Seiten der VAB in deren Gesellschafterversammlung gegen einen weiteren Verkauf von Tickets im Übergangstarifs in den Bussen geeinigt. Hierüber informierte die VAB u.a. auch im Rahmen der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV am 17.10.2024. Als Vertriebsweg werden hier die Apps (DB Navigator und RMV-App) sowie die Fahrscheinautomaten der Bahn genannt.

Im konkreten Fall hätte der Dame mit dem Verkauf der richtigen Anschlusstickets im Bus die Fahrt auch mittels Bargeld ermöglicht werden können. Auf diese Möglichkeit wies der Fahrer offensichtlich leider nicht hin. Eine Übergangslösung oder ähnliches muss daher nach aktuellem Stand nicht gefunden werden. Dies stellte auch die VAB mit ihrer Pressemitteilung vom 24.09.2025 noch einmal klar.

Um Missverständnisse wie im geschilderten Einzelfall künftig zu vermeiden, wird die VAB die Fahrgäste und Verkehrsunternehmen künftig noch deutlicher über die bestehenden Möglichkeiten des Ticketkaufs informieren – sowohl digital/unbar als auch direkt bar in den Fahrzeugen.

Die Digitalisierung schreitet auch im Bereich des ÖPNV/SPNV weiter voran, wie man z.B. am Deutschlandticket, welches es ausschließlich digital gibt, sieht. Auch hier werden aufgrund bestehender Alternativangebote (Abos / Monatskarten /...) keine Personen von der Beförderung im ÖPNV/SPNV ausgeschlossen.

Durch den verstärkten Einsatz digitaler Tickets können, wie vorgenannt dargestellt, Verwaltungs- und Abwicklungskosten (z.B. für Testate oder Erhebungen) minimiert werden. Diese Einsparungen gibt die VAB nach deren Aussage unmittelbar an ihre Kundinnen und Kunden weiter. Demnach profitiert laut VAB, wer digitale Tickets für Fahrten über die Verbundgrenze hinaus erwirbt, von günstigeren Preisen. Ein weiterer Vorteil ist, dass der Verkaufsaufwand in den Bussen minimiert und so die Pünktlichkeit besser eingehalten und die Reisezeit optimiert werden kann. Dies entlastet die Fahrerinnen und Fahrer.

Eine Rückkehr zum Barverkauf für Tickets im VAB-RMV Übergangstarif hätte voraussichtlich zur Folge, dass die v.g. Kosten für z.B. die Testate auf den Ticketpreis umgelegt werden. Auf-

grund der geringen Nachfrage wäre ein übermäßig steigender Ticketpreis im Übergangstarif die Folge.

Von einer „Dramatik“, dem Aufbau von Hürden oder gar dem Ausschluss von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, wie es in dem Antrag heißt, kann nach aktuellem Sachstand keine Rede sein. Der Landkreis Aschaffenburg wird in seiner Funktion als Aufgabenträger und im Rahmen seiner Möglichkeiten selbstverständlich auch weiterhin für alternative Angebote und den Zugang aller Personen zum ÖPNV Sorge tragen.

Anschließend gibt Landrat **Dr. Legler** das Wort an Kreisrat **Jehn**.

Kreisrat **Jehn** beanstandet die aktuelle Situation und weist darauf hin, dass weiterhin Leserbriefe zu diesem Thema eingehen. Er ist der Ansicht, dass der vorliegende Beschlussvorschlag das Problem nicht löse. Besonders kritisiert er, dass der Barverkauf von Übergangstickets teurer als in der App sei. Er fordert eine Rückkehr zur vorherigen Regelung, bei der die Barzahlung des Übergangstickets nicht teurer sein dürfe als die Bezahlung per App.

Herr **Münstermann** erläutert, dass gemäß der Beschlussvorlage sowie bereits in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV am 17.10.2024 vorgestellt worden sei, dass künftig sog. Testate erforderlich seien. Aus diesem Grund seien beim Barverkauf nun zwei Tickets notwendig, statt wie zuvor eines, insbesondere bei grenzüberschreitenden Fahrten. Damit können Kosten für die Testate eingespart werden.

Herr **Bichtemann** fasst seine Position zusammen und verweist auf die in der Beschlussvorlage genannten Punkte. Er betont, dass niemand ausgeschlossen werde und die Barzahlung weiterhin möglich sei. Zudem sei die Digitalisierung eine angestrebte Alternative, um Vorteile wie günstigere Preise zu erzielen.

Landrat **Dr. Legler** weist auf den Antrag hin, aus dem lediglich hervorgehe, dass der Barverkauf der Tickets wieder ermöglicht werden solle. Es sei klargestellt worden, dass der Barverkauf aktuell und auch zukünftig weiterhin möglich sei. Zu keinem Zeitpunkt sei dies nicht der Fall gewesen. Eine App sei hierfür nicht notwendig.

Kreisrat **Jehn** vertritt seinen Standpunkt und fordert für den Übergangstarif, wie es jahrelang üblich war, wieder ein Ticket anstelle der zwei Tickets.

Landrat **Dr. Legler** nimmt den Einwand von Kreisrat **Jehn** als Prüfauftrag mit.

Die Kreisräte **Grünwald**, **Dr. Schmitt** und **Noll** nehmen zu dieser Thematik Stellung.

Beschluss:

Der Antrag der SPD-Fraktion vom 16.09.2025 ist abzulehnen, da die Themen Ticket und Tarif grundsätzlich im Zuständigkeitsbereich der VAB liegen,

- 1. es auch im grenzüberschreitenden Verkehr die Möglichkeit des Barverkaufs in den Bussen gibt und**
- 2. aufgrund der v.g. Schilderungen und der bestehenden Möglichkeiten sich eine Übergangslösung erübrigt.**

Abstimmungsergebnis:

JA: 9 : NEIN: 1

5. Vorstellung Radwegeplanung Kr AB 19 Schöllkrippen-Vormwald

Herr **Frieß** (Leiter Fachbereich 13) stellt mithilfe der Beschlussvorlage und einer Präsentation (Anlage 3) den Sachverhalt dar.

Sachverhalt

Herr Frieß (Kreistiefbauverwaltung) erläutert den Genehmigungsentwurf für den Bau des Geh- und Radweges zwischen Schöllkrippen und Vormwald im Zuge der Kr AB 19 anhand eines Lageplans, der Ausbauquerschnitte und des Grunderwerbsplans.

Der Gemeinderat Sommerkahl und der Marktgemeinderat Schöllkrippen haben in ihrer gemeinsamen Sitzung am 30.06.2025 dem vorgelegten Genehmigungsentwurf zugestimmt.

Der Bau soll im Februar 2026 beginnen und voraussichtlich im Juli 2027 abgeschlossen sein.

Der Bauausschuss hat in seiner Sitzung am 22.09.2025 dem Genehmigungsentwurf und dem Grunderwerbsplan für den Bau des Geh- und Radweges zugestimmt.

Rückfragen sowie Anmerkungen aus dem Gremium werden von Herrn **Frieß** beantwortet bzw. zur Kenntnis genommen.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV nimmt hiervon ohne Einwendungen Kenntnis.

6. Vorstellung Radwegeplanung Kr AB 2 zwischen Sailauf - Weyberhöfe und Hösbach - Bahnhof

Herr **Frieß** (Leiter Fachbereich 13) erläutert anhand der Beschlussvorlage und einer Präsentation (Anlage 3) den folgenden Tagesordnungspunkt.

Sachverhalt:

Herr Frieß (Kreistiefbauverwaltung) erläutert den Genehmigungsentwurf für den Bau des Geh- und Radweges zwischen Sailauf-Weiberhöfe und Hösbach-Bahnhof im Zuge der Kr AB 2 anhand des Lageplans, der Ausbauquerschnitte und des Grunderwerbsplans. Der Bau soll als Gemeinschaftsmaßnahme mit der Gemeinde Sailauf erfolgen im Rahmen der Erschließung des Gewerbegebiets Weyberhöfe-Süd.

Der Bau soll im Februar 2026 beginnen und voraussichtlich im Juli 2027 abgeschlossen sein.

Der Bauausschuss hat in seiner Sitzung am 22.09.2025 dem Genehmigungsentwurf und dem Grunderwerbsplan für den Bau des Geh- und Radweges zugestimmt.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV nimmt hiervon ohne Einwendungen Kenntnis.

7. Vorstellung eines möglichen Konzepts für Spätabendverkehre an den Wochenenden im Landkreis Aschaffenburg

Herr **Münstermann** (Stv. Leiter FB A2) stellt anhand der Beschlussvorlage und einer Präsentation (Anlage 4) das mögliche Konzept für Spätabendverkehre an den Wochenenden im Landkreis Aschaffenburg vor.

Sachverhalt:

Seit vielen Jahren schon besteht das Bedürfnis einzelner Landkreisgemeinden nach einer verlässlichen ÖPNV-Verbindung am späten Abend zwischen der Stadt Aschaffenburg und der jeweiligen Gemeinde.

Für die Sicherstellung einer Grundmobilität am späten Abend wurde deshalb vor über fünfzehn Jahren ein zweistündliches Fahrtenangebot aus der Stadt in einzelne Landkreisgemeinden geschaffen. Auf sieben Korridoren wurden Abfahrten um 20:30 Uhr, 22:30 Uhr und 00:30 Uhr eingerichtet und vom Landkreis Aschaffenburg finanziell abgesichert. Damit kann man an Wochentagen ins Kino, Theater, zum Shoppen oder in die Volkshochschule gehen, kommt aber in jedem Falle vor Mitternacht nach Hause. An Frei- und Samstagen hat man die Wahl, zur gleichen Zeit heimzufahren oder noch ein paar Stunden länger in der Stadt zu bleiben. Seit 2016 sind die Fahrten Bestandteil der jeweiligen Genehmigungen der Verkehrsunternehmen und werden von diesen getragen.

Folgende sieben Korridore haben ein Spätangebot:

1. Aschaffenburg - Hösbach - Feldkahl - Schimborn - Schöllkrippen (Linien 20/23)
2. Aschaffenburg - Johannesberg - Mömbris - Geiselbach - Schöllkrippen (Linien 25/29)
3. Aschaffenburg - Haibach - Bessenbach - Mespelbrunn - Heimbuchenthal - Dammbach (Linien 40/41)
4. Aschaffenburg - Schmerlenbach - Waldaschaff - Weibersbrunn - Rothenbuch (Linien 42/43)
5. Aschaffenburg - Goldbach - Hösbach - Sailauf - Eichenberg - Laufach - Hain (Linien 44/45)
6. Aschaffenburg - Mainaschaff - Kleinostheim - Karlstein - Kahl (Linie 50)
7. Aschaffenburg - Großostheim - Pflaumheim - Schaafheim - Ringheim (Linien 53/54)

Aus mindestens einer Landkreisgemeinde ist darüber hinaus ein konkreter Bedarf bzw. der Wunsch nach Fahrten in den Zwischenzeiten bekannt. Hierfür ist ein Konzept erforderlich.

Wie in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV am 17.10.2024 beschlossen, wurde durch die AMINA folgende Ansätze für ein dauerhaftes Konzept ausgearbeitet:

- Auf den genannten Linien in den sieben Korridoren werden Verdichtungen der Spätabendverkehre zu einem Stundentakt in den Wochenendnächten bis spätestens in die Stunde zwischen ein und zwei Uhr morgens durch den Landkreis finanziell unterstützt, sofern die

antragstellenden Gemeinden bereit sind, 50% des damit verbundenen zusätzlichen Defizits dauerhaft zu tragen. Dies wird in einer Verwaltungsvereinbarung zwischen Landkreis und Gemeinde(n) festgehalten. Profitieren mehrere Gemeinden entlang einer Linie von der Taktverdichtung, müssen sie sich im Vorfeld der Antragstellung über die Verteilung des Eigenanteils verständigen.

- Pro Tag und Richtung können maximal zwei Fahrten je Linie zusätzlich vom Landkreis mitfinanziert werden. Dabei wird davon ausgegangen, dass auf den zusätzlichen Fahrten Fahrgelderlöse erzielt und auf das zu finanzierende Defizit angerechnet werden. Sollten Zusatzfahrten eigenwirtschaftlich erbracht werden können, entfällt die Mitfinanzierungsverantwortung des Landkreises.
- Bei den Fahrten muss es sich um normale ÖPNV-Fahrten handeln, die in den Regelfahrplan integriert sind, und für die der übliche ÖPNV-Tarif gilt. Die Zusatzfahrten werden vom Landkreis als Aufgabenträger bestellt. Der Landkreis rechnet mit dem Verkehrsunternehmen ab und belastet 50% des verbleibenden Defizits nach Abzug der Fahrgelderlöse an die bestellende(n) Gemeinde(n) weiter.
- Die finanzielle Zusage des Landkreises gilt für zunächst zwei Jahre und wird nur dann fortgeführt, wenn nach eineinhalb Jahren durchschnittlich acht Fahrgäste pro Fahrt auf mindestens zwei Dritteln des Linienwegs das Angebot nutzen. Die Auslastung wird über die in den Bussen installierten Zählsysteme nachgewiesen. Alle zwei Jahre wird die Beteiligung des Landkreises anhand von Fahrgastzahlen neu bewertet. Wird die geforderte Nachfrage nicht erreicht, fällt der Zuschuss des Landkreises nach Ablauf des Zwei-Jahreszeitraums für die jeweilige Fahrt für die Zukunft weg, und die Fahrt wird vom Landkreis abbestellt, sofern die Gemeinde(n) für die Kosten nicht alleine aufkommen möchte(n). Über die Kopplung an die Nachfrage stellt der Landkreis sicher, dass er (langfristig) nur die Zusatzverkehre mitfinanziert, die eine nennenswerte Nachfrage aufweisen. Die Initiative liegt bei den Gemeinden. Ob eine Verdichtung des Abendverkehrs auf den einzelnen Korridoren erforderlich oder gewünscht wird, ist von diesen zu entscheiden und zu beantragen. Den Gemeinden wird eine Kündigungsmöglichkeit drei Monate vor Ablauf des Zwei-Jahreszeitraums eingeräumt.
- Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren kann eine Zusatzbestellung in den meisten Fällen rechtssicher und komplikationslos über den Verkehrsvertrag erfolgen. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren muss im jeweiligen Einzelfall geprüft werden, wie ein Zusatzverkehr unter Mitfinanzierung von Landkreis und Kommune rechtssicher eingerichtet werden kann. Sofern die Zusatzbestellung nicht rechtssicher vereinbart werden kann, entfällt die Mitfinanzierungs- und Bestellverpflichtung des Landkreises.

Eine grobe Kostenschätzung durch die AMINA ergibt bei vollständiger Umsetzung auf allen angeführten Linien Mehrkosten für den Landkreis Aschaffenburg in einer Größenordnung von ca. 200.000 € pro Jahr. Es wird aber davon ausgegangen, dass längst nicht jede Gemeinde zur Mitfinanzierung bereit ist bzw. keine entsprechende Nachfrage zu erzielen sein wird, und das Konzept somit nur für bestimmte Relationen zur Anwendung kommt. Die tatsächliche finanzielle Belastung des Landkreises sollte also nur einen Teil der o.g. Summe ausmachen.

Das Konzept würde unmittelbar nach Beschluss durch den Ausschuss für Mobilität und ÖPNV in Kraft gesetzt und gilt zunächst befristet bis zum 31.12.2029. Im Jahr 2029 wird es einer Revision durch die Verwaltung unterzogen. Der Kreispolitik ist dann ein Bericht über die bis dahin

durchgeführten Zusatzbestellungen von Spätverkehren und deren Auslastung vorzulegen. Auf dieser Basis wird über eine Fortführung über 2029 hinaus oder Anpassung des Konzepts entschieden.

Auf Wunsch von Kreisrat **Rausch** werden die Fahrgastzahlen in den Nachtbussen laut Herrn **Bichtemann** nachgeliefert.

Beschluss:

- a) Der Ausschuss nimmt den Konzeptentwurf zustimmend zur Kenntnis.
- b) Die Verwaltung wird beauftragt, das weitere Vorgehen abzustimmen und in die Umsetzung zu gehen.

Abstimmungsergebnis:

JA: 9 : NEIN: 1

8. Verschiedenes

Refinanzierung freigestellter Schülerverkehr vs. ÖPNV

Herr **Münstermann** (Stv. Leiter FB A2) möchte aufgrund einer Rückfrage von Kreisrätin Wagner die Refinanzierung des freigestellten Schülerverkehrs im Vergleich zum ÖPNV darstellen.

Herr **Römer** erläutert die Thematik anhand einer Präsentation (Anlage 5).

Kreisrätin **Fuchs** bestätigt die Aussagen von Herrn Römer anhand eines Praxisbeispiels.

Ende der öffentlichen Sitzung: 16:23 Uhr

Dr. Alexander Legler
Landrat

Larissa Schuck
Schriftführer/in