



NIEDERSCHRIFT ÜBER DIE 01. SITZUNG DES AUSSCHUSSES FÜR MOBILITÄT UND ÖPNV ÖFFENTLICHER TEIL

Sitzungsdatum: **Dienstag, 06.10.2026**

Beginn: 13:00 Uhr

Ende 15:38 Uhr

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

ANWESENHEITSLISTE

Stellvertretender Landrat

Zenglein, Andreas

CSU

Büttner, Thomas
Hört, Kristina
Noll, Stephan
Ruppert, Christoph
Schmitt, Marco, Dr.

Anwesend ab 13:13 Uhr
Abwesend ab 15:33 Uhr

Die Grünen

Baumeister, Marcel
Grünwald, Theo

SPD

Herbrik, Rafael

AfD

Kriebel, Nicole
Staab, Timo

Die Linke

Neuburger, Gertrud

Stellvertreter

Wagner, Maili

Vertretung für Frau Sandra Rußmann
Anwesend ab 13:24 Uhr

Zenglein, Peter

Vertretung für Herrn Albin Schäfer

Verwaltung

Caris, Jennifer

Frieß, Thomas

Münstermann, Christian

Schmitt, Christina

Gäste

Bichtemann, Marc Geschäftsführer der KVG

Römer, Jürgen Geschäftsführer AMINA GmbH

Abwesende und entschuldigte Personen:

CSU

Schäfer, Albin

Freie Wähler

Rußmann, Sandra

SPD

Jehn, Wolfgang

TAGESORDNUNG

Öffentliche Sitzung

1. Bericht des stellv. Landrats
2. Bericht der Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA)
3. Bericht der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB)
4. Radschnellverbindung "Aschafftal" - Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise
5. Kr AB 1/AB 3, Bau der Ortsumgehung Pflaumheim - Radwegeplanung
6. Tätigkeitsbericht Arbeitsbereich Radverkehr
7. Verschiedenes

ÖFFENTLICHE SITZUNG

1. Bericht des stellv. Landrats

Stellvertretender Landrat **Andreas Zenglein** entschuldigt Landrat **Dr. Legler** aufgrund eines kurzfristigen Termins und begrüßt die Anwesenden zur 1. Sitzung des Ausschusses für Mobilität und ÖPNV.

Die Tagesordnung wird ohne Einwände und Änderungswünsche angenommen, unter Punkt Verschiedenes wird eine Anfrage von Bündnis 90/Die Grünen vom 02.10.26 behandelt.

Herr **Zenglein** gibt in seinem Bericht einen kurzen Überblick über die aktuellen Themen der vergangenen Wochen:

Die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) informiert, dass die Firma BeNEX Regionalverkehr GmbH & Co. KG ab Dezember 2030 bis einschließlich Dezember 2042 das Los Expressverkehr (beinhaltet unter anderem die Regionalexpresslinien Frankfurt – Würzburg – Bamberg und Frankfurt – Würzburg) und das Los Regio-S-Bahn (beinhaltet unter anderem die Regionalbahn Gemünden – Aschaffenburg) bedienen wird.

Die Regierung von Unterfranken hat mit Schreiben vom 24.08.2026 den Tarifierungen und der Tarifierhöhung um durchschnittlich 1,5 % der VAB zugestimmt. Ausführungen dazu auch noch einmal im Bericht der VAB.

Die Vollsperrung auf der Staatsstraße 2317 im Bereich Neuhammer – Dammbach verlängert sich bis zum 30.10.2026. Durch die Verzögerung erhöhen sich auch die Kosten für die Sonderfahrten. Auch wurde mit dem Landkreis Miltenberg eine Finanzierungsvereinbarung über die zusätzlich entstehenden Kosten im gemeinwirtschaftlichen Linienbündel Elsavatal auf der Linie 64 abgeschlossen. Hierbei handelt es sich primär um Schulverbindungen.

Auch auf der Kreisstraße AB18 zwischen den Mömbriser Ortsteilen Niedersteinbach und Dörnsteinbach gibt es ab heute bis zum zunächst 07.12.2026 eine Vollsperrung aufgrund von Wasserleitungsbaumaßnahme der FWS und des Marktes Mömbris. Die KVG hat die Busse entsprechend umgeleitet. Dabei wurde auch hier versucht, die Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten.

Deutsche Bahn: Vom 09.11. bis zum 12.12.2026 wird die Bahnstrecke zwischen Gemünden und Aschaffenburg aufgrund von Bauarbeiten und Kontrollmaßnahmen gesperrt. Die Bahn richtet einen Schienenersatzverkehr ein. Weitere Informationen sind noch nicht bekannt.

ÖPNV-Zuweisung des Freistaats Bayern: Mit Bescheid vom 1. Oktober 2026 teilte die Regierung von Unterfranken mit, dass der Landkreis für das Jahr 2026 eine Finanzhilfe für den allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr in Höhe von 1.240.015,12 Euro (Vorjahr: 1.253.175 Euro) erhält.

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

Sachverhalt:

Herr **Römer**, Geschäftsführer der Aschaffenburg Miltenberg Nahverkehrs-GmbH (AMINA GmbH), stellt sich und die AMINA kurz vor und berichtet über die aktuellen Themen der AMINA (Anlage 1).

Herr **Römer** berichtet von dem Problem, dass der Verkehrsplaner Oskar Rauls die AMINA verlassen wird und aktuell ein Nachfolger gesucht wird. Verkehrsplaner sind aktuell hoch begehrt und eine nahtlose Ersetzung wird voraussichtlich schwierig.

Der Schuljahresbeginn lief ziemlich reibungslos, AMINA und KVG waren am Schulzentrum in Hösbach vor Ort präsent, lediglich an kleineren Verteilungsproblemen wird gearbeitet.

Bei der KVG läuft im Dezember 2027 ein 3-Linienbündelvertrag aus (bereits im Kreisausschuss und Kreistag behandelt). Der Stadtrat hat der Direktvergabe an die KVG zugestimmt. Die Mandatierungsvereinbarung wird der Stadt zur Unterschrift vorgelegt. Dies ist der Startschuss zur Vorabbekanntmachung und dann gilt die 3-Monatsfrist für eigenwirtschaftliche Anträge. Laut Gutachter ist es unwahrscheinlich diese Leistung eigenwirtschaftlich zu erbringen und somit ist auch ein möglicher Widerspruch unwahrscheinlich. Im Anschluss wird die Dienstleistungskonzession mit der KVG für zunächst 2 Jahre und einen Monat vorbereitet.

Das REMOSI-Verkehrsmodell wurde vom Planungsverband 2019-2021 erstellt und regelmäßig zur Planung genutzt, allerdings sind die zu Grunde gelegten Daten mittlerweile veraltet. Um die Nutzbarkeit des Modells zu erhalten, müssen im Rahmen eines Projekts die Daten erneuert werden. Es soll zusätzlich eine umfangreiche Haushaltsbefragung stattfinden, um das Nutzungsverhalten im Verkehr festzustellen und den Erfolg vergangener Maßnahmen, insbesondere im Radverkehr, zu messen. Die Förderung für die Erhebung liegt bei 70%. Die Ausschreibung ist bereits erfolgt, das Projekt soll 2027 durchgeführt werden. Das derzeit in Bearbeitung befindliche Bayerische Landesverkehrsmodell soll ebenfalls integriert werden.

Ab Dezember 2027 soll der On-Demand-Verkehr im Landkreis Miltenberg integriert werden. Das hierfür erforderliche Hintergrundsystem von AMINA soll in Kürze ausgeschrieben werden.

Nach Rückfrage von Herrn **Grünwald** zum aktuellen Stand des autonomen Fahrens kann Herr **Römer** keine konkrete Prognose abgeben. Es gibt zwar mehrere Pilotprojekte, aber einen Durchbruch gibt es bisher nicht. Es gibt keinen regulären Linienverkehr in Deutschland, der ohne Fahrer, autonom fährt. Sobald die Marktreife erreicht ist, sollte diese Lösung insbesondere vor dem Hintergrund des Fahrkräftemangels und der Kostenfrage eingesetzt werden. Von einer Investition in diese Feldversuche wird aufgrund der damit verbundenen hohen Kosten abgeraten.

Dr. Schmitt zeigt sich verwundert über die veralteten Daten des REMOSI-Modells und weist auf die Bedeutung aktueller Zahlen für die Planung von Verkehrsströmen hin. Er schlägt vor, die regelmäßig verwendeten Daten alle zwei Jahre zu aktualisieren.

Herr **Römer** bezeichnet den Datenstand aus dem Jahr 2021 als statisch und bestätigt, dass der Nutzen zunehmend abnimmt. Im Rahmen der Fortschreibung ist vorgesehen, dass der Hersteller der neuen Planungssoftware Änderungen künftig unmittelbar berücksichtigen kann. Dadurch kann das Modell aktueller gehalten werden. Das Ausschreibungsvolumen von rund 180 T€ ist insbesondere aufgrund der vorgesehenen Haushaltsbefragung so hoch angesetzt. Herr **Römer** veranschlagt für die Erneuerung der wichtigsten Daten im Zweijahresrhythmus Kosten in Höhe von etwa 20 bis 30 T€. Diese Aktualisierung sollte regelmäßig erfolgen.

Auf Nachfrage erläutert Herr Römer das geplante Vorgehen zum On-Demand-Verkehr (ODV) im Landkreis Miltenberg näher. Ziel ist es, die tatsächlich nachgefragten Buslinien zu erhalten, insbesondere der Schülerverkehr und die Linien zwischen 6:00-8:00 Uhr und mittags zwischen 12:00-15:00 Uhr. In den dazwischenliegenden Zeiträumen entfallen die Buslinien. Stattdessen soll in den wenig teureren ODV (Buchung 8:00-20:00 Uhr möglich) investiert werden. Dadurch soll die Bevölkerung flexibler mobil sein und der tatsächliche Mobilitätsbedarf besser gedeckt werden. Ein ähnlicher Ansatz ist auch für den Landkreis Aschaffenburg denkbar. Auch hier ist das REMOSI-Modell zur Planung hilfreich.

Abschließend berichtet Herr **Römer**, dass es im Landkreis Miltenberg mittlerweile keine eigenwirtschaftliche Verkehrsunternehmen mehr gibt.

3. Bericht der Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB)

Sachverhalt:

Herr **Bichtemann**, Geschäftsführer der KVG und Vorsitzender der Gesellschafterversammlung VAB, stellt sich und die VAB anhand einer Präsentation (Anlage 2) vor.

Ab 01.01.2027 gibt es Tarifierhöhungen von 1,5% und Index-Preisanpassungen des Deutschlandtickets sowie Jobtickets. Beim Übergangstarif VAB-RMV gibt es ab 01.07.2027 Anpassungen.

Herr **Grünwald** kritisiert die Geschwindigkeit der Lesegeräte bei Verwendung des Deutschlandtickets. Herr **Bichtemann** berichtet von verschiedenen Geräten, die im Umlauf sind. Die Software wird durch Updates verbessert, eine Neubeschaffung ist allerdings sehr teuer. Herr **Römer** und Herr **Bichtemann** sind sich einig, dass die Nutzung der NFC-Chip-Technik über das Smartphone ausgebaut werden sollte und die zukunftsfähigste Technologie darstellt.

4. Radschnellverbindung "Aschafftal" - Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise

Sachverhalt:

Thomas **Frieß**, Leiter der Kreistiefbauverwaltung, stellt den Sachstand zur Radschnellverbindung „Aschafftal“ vor (Anlage 3).

Der Landkreis Aschaffenburg hat Ende 2017 die Initiative ergriffen und mit der Stadt Aschaffenburg und dem Staatlichen Bauamt Aschaffenburg unter Einbeziehung des Marktes Goldbach und des Marktes Hösbach eine Machbarkeitsstudie für eine Radschnellverbindung zwischen Aschaffenburg und Hösbach in Auftrag gegeben.

Weitere Untersuchungen wie eine Potentialabschätzung und eine Nutzen-/Kostenanalyse folgten. Alle Untersuchungen führten im Grundsatz zu dem Ergebnis, dass eine Radschnellverbindung im untersuchten Korridor machbar ist, ein entsprechendes Potential an Radfahrenden erschlossen werden kann und die Nutzen-Kosten-Analyse ein bauwürdiges Ergebnis ermittelt hat.

Hinsichtlich möglicher Förderungen durch den Freistaat, insbesondere der Kosten für die nun notwendigen Planungs- und Genehmigungsaufwendungen konnte bisher kein Fördergeber gefunden werden. Zuletzt wurde im Februar 2022 versucht das Projekt im Förderprogramm „Rad-offensive Bayern“ zu platzieren. Mit Schreiben vom 25.05.2022 erhielt der Markt Hösbach leider eine Absage, eine Aufnahme in das Förderprogramm könne aufgrund einer starken Überzeichnung des Förderprogramms nicht erfolgen.

Mit der Einführung des Bayerischen Radgesetzes zum 1. August 2023 wurde auch ein Ausbauplan Radschnellverbindungen durch den Freistaat aufgestellt und eingeführt. Ziel des Gesetzes ist den Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zu erhöhen. Die Radschnellverbindung „Aschafftal“ von Aschaffenburg bis Hösbach wurden in den Ausbauplan des Freistaats aufgenommen. Vollständigkeitshalber sei erwähnt, dass auch die Radschnellverbindung Aschaffenburg – Kleinostheim erfreulicherweise in den Ausbauplan aufgenommen werden konnte.

Mit der Einführung des Bayerischen Radgesetzes wurde auch durch Art. 6 BayRadG die Möglichkeit geschaffen, dass kleinere Kommunen Sonderbaulastvereinbarungen mit dem Freistaat Bayern abschließen können. Damit kann eine Gemeinde beantragen, dass der Freistaat durch einen öffentlich-rechtlichen Vertrag die Planung und den Bau für im Ausbauplan enthaltene Radschnellverbindungen übernimmt.

Der Markt Hösbach und der Markt Goldbach wollten von dieser Möglichkeit Gebrauch machen und haben im Sommer 2024 nach entsprechenden Beschlussfassungen in den Gremien hierzu eine Antragstellung durchgeführt.

In den weiteren Gesprächen zwischen der Regierung von Unterfranken, der Landesbaudirektion und dem Staatlichen Bauamt wurden dann die Bedingungen der Sonderbaulast weitergehend definiert und konkretisiert. Im Gegensatz zur kommunalen Sonderbaulast bei Straßen, übernimmt zwar der Freistaat die Planung, verrechnet aber seine eigenen Aufwendungen und die Aufwendungen Dritter (Planungsbüros, Gutachter usw.) gegenüber der Kommune. Die Kommune selbst kann diese Planungskosten erst beim Bau des Projektes wieder förderrechtlich geltend machen. Die Leistungen des Freistaates selbst, in diesem Fall des Staatlichen Bauamtes Nürnberg, wären grundsätzlich nicht förderfähig. Die Sonderbaulast bei Radschnellwegen ist daher eher als eine Art „unechte“ Sonderbaulast einzustufen und mit den bekannten und bewährten Sonderbaulastregelungen im Straßenbau nicht vergleichbar. Unter diesen vorbezeichneten Rahmenbedingungen ist es der kommunalen Familie bestehend aus dem Markt Hösbach, dem Markt Goldbach und dem Landkreis nicht möglich, das Projekt weiter voran zu

treiben. Die beiden Kommunen müssen unter diesen Bedingungen ihre Anträge auf Sonderbaulast wieder zurückziehen.

Da aber dieses Radschnellwegeprojekt ein ganz bedeutender Baustein in der Radwegearchitektur des Landkreises und auch Bestandteil des Radwegekonzepts ist, wurde innerhalb der kommunalen Partner weiter überlegt, wie man dieses Projekt trotzdem voranbringen kann. Die Problematik dieser „unechten“ Sonderbaulast nahm unser Landrat Herr Dr. Legler zum Anlass für ein Schreiben an das bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr.

Im Antwortschreiben wurden uns nun doch eine Förderung über die Radoffensive Klimaland Bayern in Aussicht gestellt. Im Nachgang hierzu gab es verschiedene Abstimmungsgespräche mit dem Staatlichen Bauamt sowie der Regierung von Unterfranken. Im Ergebnis könnten die kommunalen Partner mit folgenden Förderbedingungen rechnen:

- Förderung der Planungskosten der Leistungsphasen 1 bis 4 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung)
- Die Förderung erfolgt losgelöst einer späteren Realisierung der Maßnahme
- Kosten für die Durchführung eines VgV-Verfahrens wären ebenfalls förderfähig
- Der Fördersatz beträgt 80 %
- Das Förderprogramm läuft Ende 2028 aus – derzeit arbeitet das Ministerium an einer Fortführung

Aufbauend auf diesen Rahmenbedingungen hat die Kreistiefbauverwaltung Ende 2025 die Kostenschätzung aktualisiert und eine Abschätzung der voraussichtlichen Planungskosten der Stufe 1 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung) vorgenommen.

Die aktualisierte Grobkostenschätzung beläuft sich auf Grundlage des Baupreisindex 2025 auf voraussichtlich 12,33 Mio €. Die aktuellen Planungskosten bis zur Schaffung von Planungs- und Baurecht belaufen sich auf rund 970.000,00 €.

Legt man nun die oben genannten Förderbedingungen der Radoffensive Bayern zu Grunde, verbliebe ein Restkostenanteil von rund 194.000,- €, welcher von den beteiligten Kommunen getragen werden müsste.

Mit diesen Zahlen wurden weitere Abstimmungsgespräche geführt. Würde der Landkreis die Restkosten im Rahmen seiner kreiseigenen Radwegeförderung mit 35 % bezuschussen bliebe für die beiden Märkte Goldbach und Hösbach ein Eigenanteil von rund 126.000,- €. Geht man weiterhin von einer Planungszeit von mind. 3 Jahren aus, dann wäre von den beiden Märkten ein jährlicher Kostenanteil von jeweils rund 21.000,- € zu stemmen.

In den Gesprächen mit den beiden Kommunen zeigte man sich vorsichtig optimistisch, dass vorbehaltlich einer Beschlussfassung in den kommunalen Gremien, diese Beträge trotz der angespannten kommunalen Haushaltslage möglich sein könnten. Alle Beteiligten sind sich allerdings einig, dass dies alles nur zu stemmen ist, wenn das Förderprogramm und die Förderbedingungen über das Jahr 2028 hinaus verlängert werden.

Ein weiterer Diskussionspunkt waren die notwendigen personellen Ressourcen für die Abwicklung der Planungs- und Genehmigungsleistungen die trotz einer Vergabe an ein Planungsbüro bei den Kommunen verbleiben. Auch hier ist die personelle Situation bei allen Beteiligten stark angespannt. Erschwerend kommt hinzu, dass die Kommunen durchaus berechtigt in Frage stellen, weshalb die beiden von der Radschnellverbindung betroffenen Kommunen für eine überörtliche Radwegeplanung zuständig sind, wenn doch große Teile des Landkreisgebietes von so einer Verbindung profitieren würden. Der Landkreis selbst kann die Planungen auch nicht übernehmen, da uns hierzu zum einen die formale Zuständigkeit fehlt und zum anderen das gesam-

te Projekt eine freiwillige Leistung darstellt. Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass auch die derzeitigen gesetzlichen Zuständigkeitsregelungen für solche Radschnellverbindungen noch sehr unbefriedigend sind.

Um das Projekt aber trotzdem weiter voran zu bringen, könnten wir uns eine Art Planungsoperation vorstellen zwischen dem Markt Goldbach, dem Markt Hösbach und dem Landkreis, ähnlich wie bei der Planungsoperation für die Machbarkeitsstudie Hanau - Aschaffenburg. Die Zusammenarbeit sollte mittels einer Kooperationsvereinbarung geregelt werden. Grundlage und Umfang sollten die für Schaffung von Planungs- und Baurecht notwendigen Planungsleistungen sein. Die Zusammenarbeit bzw. Projektorganisation sollte in zwei Ebenen erfolgen. Zum einen dem Lenkungskreis bestehend aus den politischen Mandatsträgern und zum anderen aus der Projektgruppe, der fachlichen Arbeitsebene. Der Lenkungskreis sollte sich aus den Bürgermeisterinnen/Bürgermeistern und dem Landrat zusammensetzen. Er entscheidet über wichtige Meilensteine und die Projektbeteiligung der Gremien. Die Projektgruppe übernimmt dagegen die Projektsteuerung und die inhaltliche und thematische Abarbeitung der Planungsaufgabe.

Eine der beiden beteiligten Kommunen müsste für die Beantragung der Fördermittel, Abruf der Förderraten und Abrechnung der Planungskosten die Federführung übernehmen. Wir als Landkreis könnten uns vorstellen, mit dem Arbeitsbereich „Radverkehr“ die Abwicklung des Vergabeverfahrens für die Planungsleistungen federführend zu übernehmen und bei der Projektsteuerung zu unterstützen.

Für alle Beteiligten ist derzeit auch klar, dass die geplante Vorgehensweise und Kooperation zunächst nur für die Schaffung von Planungs- und Baurecht gilt und keine weitergehenden Verpflichtungen hinsichtlich des Baus und der Baulast nach sich zieht.

Hier muss nach auf Grundlage der Genehmigungsplanung, der dann belastbareren Kosten und der dann vorherrschenden rechtlichen, förderrechtlich und finanziellen Gesamtsituation über die weitere Vorgehensweise entschieden werden. Es wäre aber bis dahin ein weiterer wichtiger Schritt hin zu einer guten Radinfrastruktur gemacht.

Der oben genannte Vorschlag der weiteren Vorgehensweise bedarf der Zustimmung der jeweiligen Gremien. Wir möchten heute als Landkreisverwaltung Sie deshalb um Zustimmung bitten, dass wir uns wie oben vorgestellt an den Kosten für die Planung im Rahmen der kreiseigenen Radwegeförderung beteiligen.

Wir bitten weiterhin um Zustimmung, dass wir die vorbeschriebene Kooperationsvereinbarung mit den Märkten Goldbach und Hösbach eingehen und uns im Rahmen unserer verfügbaren Personalressourcen in die Projektabwicklung einbringen dürfen.

Die Märkte Goldbach und Hösbach beraten und beschließen im Oktober und Dezember in ihren Gremien über ihre Beteiligung. Sollte ein Beteiligter nicht zustimmen, könnte die Kooperationsvereinbarung nicht geschlossen und das Projekt bis auf weiteres nicht weiterverfolgt werden.

Herr **Grünwald** erkundigt sich nach den Kosten für die Umsetzung, da sich die bisherige Kostenschätzung ausschließlich auf die Planung bezieht. Herr **Frieß** kann hierzu noch keine konkrete Einschätzung abgeben. Er sieht die Zustimmung zur Planung als ersten Schritt für die weitere Bearbeitung des Projekts und schätzt die Planungsdauer auf etwa drei bis vier Jahre. Für die Radschnellverbindung werden täglich etwa 2.500 bis 2.800 Radfahrende prognostiziert, wodurch auch eine Entlastung der Straßen erreicht werden könnte.

Herr **Zenglein** zeigt Verständnis für die geäußerten Bedenken und blickt zuversichtlich in die Zukunft, dass für die Umsetzung auch Fördermittel in Anspruch genommen werden können.

Frau **Wagner** bestätigt, dass das Vorhaben wichtig ist, um die Verbindung nach Aschaffenburg auch von Laufach, Sailauf, Kahlgrund etc. zu ermöglichen. Sie hält den von Hösbach und Goldbach zu übernehmenden Kostenanteil für vertretbar.

Dr. **Schmitt** spricht sich dafür aus, am Projekt festzuhalten, und hebt die überregionale Bedeutung der Radschnellverbindung für die Entlastung des Straßenverkehrs hervor. Zudem weist er darauf hin, dass Planungskosten früher nicht förderfähig gewesen seien.

Herr **Herbrik** berichtet auf Grundlage seiner Erfahrungen mit Stockstadt von einer guten Zusammenarbeit mit der Regierung und einem zügigen Abruf der Fördermittel.

Frau **Hört** spricht sich für die Umsetzung des Projekts aus. Sie rechnet jedoch damit, dass im Gemeinderat Hösbach das Gegenargument vorgebracht wird, es gebe bereits ausreichend Radwege. Die Investition von ca. 20 T€ pro Jahr hält sie für vertretbar.

Herr **Staab**, Vertreter im Gemeinderat Goldbach, äußert sich kritisch und sieht angesichts der bereits vorhandenen guten Radwege kein überzeugendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Er bezweifelt, dass Autofahrende aufgrund der Radschnellverbindung auf das Fahrrad umsteigen würden, und hält andere Investitionen für dringlicher.

Frau **Wagner** merkt an, dass der Radschnellweg u.a. auch für E-Roller geeignet ist. Sie fährt auch regelmäßig auf dieser Strecke und beschreibt das erhöhte Verkehrsaufkommen.

Herr **Zenglein** bestätigt den steigenden Anteil des Radverkehrs. Auch bei den Beschäftigten des Landratsamts sei eine zunehmende Nutzung des Fahrrads festzustellen.

Herr **Baumeister** teilt die Meinung der Kreisräte für das geplante Projekt, ist aber auch als Vertreter im Marktgemeinderat Hösbach kritischen Stimmen ausgesetzt. Er sieht die Schwierigkeit darin, dass es noch nicht absehbar ist wie mit der Baulast nach der Planung umgegangen wird.

Herr **Frieß** stellt die beiden in Betracht gezogenen Varianten vor. Favorisiert wird derzeit die Südvariante „An der Lache“, da sie voraussichtlich weniger Problempunkte aufweist. Im weiteren Planungsverlauf sollen beide Varianten jedoch noch detailliert geprüft werden.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV beschließt, dass die Restkosten für die Planungsleistungen für Stufe 1 (Entwurfs- und Genehmigungsplanung), welche nicht durch das Förderprogramm Radoffensive Klimaland Bayern gedeckt werden, im Rahmen seiner kreiseigenen Radwegförderung mit 35 % bezuschusst werden. Derzeit wird von einer Fördersumme von rund 74.000 € ausgegangen – maßgebend ist das Ergebnis des Vergabeverfahrens für die Planungsleistungen.

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV beschließt weiterhin, dass die Verwaltung eine Kooperationsvereinbarung mit den Märkten Goldbach und Hösbach zu dem Zweck der Erlangung von Planungs- und Baurecht für die Radschnellverbindung Aschaffenburg – Hösbach eingehen und sich personell im Rahmen seiner Möglichkeiten in die Kooperation einbringen darf.

Abstimmungsergebnis: 12:2

5. Kr AB 1/AB 3, Bau der Ortsumgehung Pflaumheim - Radwegeplanung

Sachverhalt:

Herr **Frieß** berichtet, dass sich die Ortsumfahrung (OU) Pflaumheim, Kr AB 1 und AB 3 derzeit im Bau befinden (Anlage 4).

Zur besseren Kompensation der Flächeninanspruchnahmen durch den Bau der OU wird parallel ein Flurbereinigungsverfahren durchgeführt. Dieses Flurbereinigungsverfahren besteht aus einer sog. Unternehmensflurbereinigung (Einwirkungsbereich der Baumaßnahme) und einer Regelflurbereinigung (erweiterter Bereich). Neben einer Neuordnung der Grundstücksflächen hat dieses Flurbereinigungsverfahren auch die Aufgabe, ein neues ländliches Wegenetz zu schaffen, um dieses auf die veränderten Rahmenbedingungen durch den Bau der Umgehungsstraße und der Flurneuordnung anzupassen. Die unternehmensbedingten, also durch den Bau der Umgehungsstraße verursachten, Änderungen und Neuanlagen von Flurwegen sind durch uns als Unternehmensträger zu finanzieren, im erweiterten Bereich durch die Grundstückseigentümer bzw. die Teilnehmergeinschaft. Die Planungen der Teilnehmergeinschaft (TG) sowie des Amtes für ländliche Entwicklung (ALE) schreiten dabei voran und es gibt einen ersten gefestigten Entwurf für das neue ländliche Wegekonzept.

Im Zuge der Planung der Ortsumgehung Pflaumheim bzw. dann auch im Planfeststellungsverfahren wurde immer wieder die Anlage eines straßenbegleitenden Radweges thematisiert. Auf die Planung eines direkt, parallel geführten straßenbegleitenden Radweg wurde damals verzichtet, da dieser eine massive Vergrößerung der Dammaufstandsflächen sowie der Einschnittsflächen zu Folge gehabt hätte. Auch die Brückenbauwerke hätten massiv aufgeweitet bzw. verbreitert werden müssen. Vor dem Hintergrund des dafür notwendigen Flächenverbrauches sowie der Kosten und der Tatsache, dass sich durch die Neuordnung des ländlichen Wegenetzes die Möglichkeit einer Radwegeführung auf diesem Netz ergeben wird, wurde in der Abwägung der Bau eines direkt geführten straßenbegleitenden Radweges in diesem Stadium verworfen mit der Zusage, dies zu gegebener Zeit nochmals aufzugreifen.

Die damalige Zielsetzung, eine Radwegeführung entlang der Ortsumgehung über das begleitende ländliche Wegenetz zu ermöglichen, wurde durch die Kreistiefbauverwaltung weiterverfolgt und in die Planungen der Teilnehmergeinschaft eingebracht. Hierzu hat die Kreistiefbauverwaltung eine Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag geben. Aufgabenstellung der Machbarkeitsuntersuchung war es zu prüfen, welche bereits ohnehin geplanten begleitenden Wege (mit der Planfeststellung der Ortsumgehung bereits festgestellt) in Verbindung mit den neu geplanten Wegen des künftigen ländlichen Wegenetzes eine geeignete Radwegeführung ermöglichen.

Die Machbarkeitsstudie hat dabei eine östliche und eine westliche Routenführung sowie Kombinationen hierzu untersucht. Die Variantenuntersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die westliche Variante (Variante 2) die Vorzugsvariante wäre. Die Vorzugsvariante wird der Qualitätsstufe B (gute Qualität) zugeordnet. Mit der Trasse entwickelt sich eine überwiegend einheitliche und leicht begreifbare Streckentrassierung. Die verschiedenen Varianten sowie die Vorzugstrasse werden im Rahmen einer Präsentation in der Sitzung eingehend vorgestellt.

Nach Abstimmungsgesprächen mit der TG und dem ALE könnten sich diese vorstellen, die Trassenführung des Radweges bzw. die im Hinblick auf die Planfeststellung geänderten Wegausführungen im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens zu behandeln und somit Planungs- und Baurecht zu schaffen. Dies betrifft insbesondere auch die teilweise veränderten Inanspruchnahmen von Grundstücksflächen und die Auswirkungen auf den naturschutzrechtlichen Ausgleichsbedarf.

Voraussetzung wäre nach einer ersten Einschätzung des TG-Vorstandes, dass der Radweg durch den TG-Vorstand als kombinierter Rad- und Wirtschaftsweg und insoweit als gemeinschaftliche Anlage nach § 39 FlurbG definiert wird und sich in das Gesamtnetz an ländlichen Wegen integriert. Hierzu wäre es nach einer ersten Einschätzung notwendig, dass sich der Landkreis als Unternehmensträger an einem zusätzlichen Teilstück des ländlichen Wegenetzes beteiligt, welches isoliert betrachtet im Hinblick auf das ländliche Wegenetz bisher als nicht unternehmensbedingt einzustufen wäre.

Hinsichtlich der Kosten für diese geplante Radwegekonzeption muss man ausführen, dass in allen Bereichen, in welchen die Führung des Rad- und Wirtschaftsweges erfolgen soll ohnehin begleitende Wege geplant waren bzw. sind. Die Wege haben je nach ihrer Funktion (Betriebsdienst, Grünpflege, Anwandweg usw.) entsprechende Ausbaustandards (Grünweg, wassergebundener Weg, Asphaltweg). Deshalb sind die hier definierten Kosten, nur die zusätzlichen Mehrkosten für einen radwegetauglichen Ausbau. Die Grundkosten für die Wege sind beim geplanten Bau der Ortsumgehung bereits eingepreist.

Diese Mehrkosten betragen nach dem Ergebnis der Machbarkeitsstudie rund 900.000,00 €. Hierbei sind allerdings noch keine Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Baunebenkosten erhalten.

Hinzu kämen dann noch die Kosten für das Teilstück des in der Gesamtkonzeption dann unternehmensbedingt anzusehenden Wegestückes.

Dieses Wegestück MKZ 116025 würde nach Aussage des ALE voraussichtlich rund 155.000 € kosten. Nach Abzug der Förderungen durch das ALE würden hierfür Restkosten in Höhe von rund 55.000 € verbleiben, welche vom Landkreis zusätzlich zu übernehmen wären.

Insgesamt hat der Landkreis als Unternehmensträger im Flurbereinigungsverfahren Kosten für unternehmensbedingte Wegeanbindungen und Maßnahmen von voraussichtlich 950.000,00 € zu tragen. Die oben genannten Kosten würden noch hinzukommen.

Von Seiten der Kreistiefbauverwaltung wird die grundsätzliche Notwendigkeit einer Radwegeverbindung entlang der Kreisstraße AB 1 / AB 3 gesehen und ausdrücklich befürwortet. Diese Notwendigkeit wurde auch im Rahmen des kreiseigenen Radwegekonzeptes so bestätigt und darin festgeschrieben.

Auch hinsichtlich der Variantenuntersuchung halten wir die westliche Variante (Variante 2) für am besten geeignet. Gerade im Hinblick auf die Steigungen, die problematischen Seitenwechsel und die Anbindung bzw. fehlende Pflaumbachquerung im Bereich der Biebigheimer Straße erweist sich diese Variante als vorteilhafter

Die Kreistiefbauverwaltung begrüßt auch den Ansatz bzw. die Bereitschaft der TG Planungs- und Baurecht für diese geplante Führung des Rad- und Wirtschaftsweges im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens zu erlangen. Die Kreistiefbauverwaltung strebt sogar weitergehend an, dass auch die Umsetzung des Rad- und Wirtschaftsweges im Rahmen des ländlichen Wegebaues durch die TG erfolgt. Die Kosten für Planung und Bau hierfür würden allerdings zu Lasten des Landkreises gehen. Hintergrund für dies Vorgehensweise ist, dass der Landkreis bereits im Sommer 2027 den Straßenbau für den 1. Bauabschnitt ausschreiben muss und noch unklar ist, ob das Flurbereinigungsverfahren bis zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen ist. Weiterhin würden sich durch die Umsetzung im Rahmen des ländlichen Wegebaues auch viele Synergien im Rahmen der Planung und Ausführung ergeben.

Die Kreistiefbauverwaltung prüft derzeit weiter, ob und in welcher Form die dargelegten Mehrkosten für den Rad- und Wirtschaftsweg förderfähig sind. Hier gibt es verschiedene mögliche Ansätze. Dies wären zum einen Radwegförderprogramme des Amtes für Ländliche Entwick-

lung oder eine Förderung im Rahmen der kommunalen Straßenbauförderung (BayGFVG). Hier kann derzeit noch keine abschließende Aussage getroffen werden.

Zur Fortführung- und Konkretisierung der Abstimmungsgespräche und des Planungsverfahrens möchten wir den Ausschuss um Zustimmung und Empfehlung zur Vorzugsvariante – Variante 2 westliche Führung bitten.

Weiterhin bitten wir darum die Verwaltung zu ermächtigen, die Gespräche mit dem ALE bzw. der TG in dieser Weise fortzuführen, dass Planungs- und Baurecht im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens geschaffen werden soll und die Ausführung im Rahmen des ländlichen Wegebaues durch die TG erfolgt.

Da der Bau der Ortsumgehung Pflaumheim bisher vollumfänglich in der Zuständigkeit des Bauausschusses angesiedelt war und auch bleiben soll, bitten wir den Ausschuss für Mobilität und ÖPNV dem Bauausschuss diese Vorgehensweise zu empfehlen.

Herr **Grünwald**, Herr **Staab** und **Dr. Schmitt** sprechen sich für die geplanten Radwege aus.

Beschluss:

Der Ausschuss für Mobilität und ÖPNV empfiehlt dem Bauausschuss die Radwegelücke zwischen Großostheim/Pflaumheim und Mömlingen durch den Bau eines Rad- und Wirtschaftsweges entlang der im Bau befindlichen Ortsumgehung Pflaumheim zu schließen.

Er empfiehlt weiterhin die Vorzugsvariante – Variante 2 westliche Führung weiter zu verfolgen.

Die Kreistiefbauverwaltung sollte ermächtigt werden, hinsichtlich der Schaffung von Planungs- und Baurecht sowie der späteren Ausführung, dies im Rahmen des Flurbereinigungsverfahrens über die Teilnehmergemeinschaft Pflaumheim 2 gegen Kostenbeteiligung abzuwickeln.

Abstimmungsergebnis: 14:0

6. Tätigkeitsbericht Arbeitsbereich Radverkehr

Sachverhalt:

Herr **Frieß** berichtet anhand der Präsentation (Anlage 5), dass im Rahmen des Projekts „Neubau Geh- und Radweg Schöllkrippen – Vormwald, Kr AB 19“ Hausanschlüsse in der OD hergestellt werden, danach folgen die Versorger und im Anschluss werden die Verkehrsinseln bzw. Querungshilfen realisiert. Der Radweg entlang der Strecke ist bereits gebaut inklusive der Linienentwässerung

Das Projekt „Neubau Kreisverkehrsplatz Steiger mit Geh- und Radweg, Kr AB 2“ ist momentan ebenfalls in Bau. Die umfangreichen Leitungsverlegungen im Baufeld konnten abgeschlossen werden. Weiterhin wurde die Straßenentwässerung in großen Teilen bereits fertiggestellt. Derzeit laufen die Straßen- und Radwegbauarbeiten im Bereich des Kreisverkehrs. Auch an den beiden Radweg-Teilstücken in Richtung Weiberhöfe und in Richtung Hösbach-Bahnhof konnten schon die ersten Arbeiten ausgeführt werden. Baufertigstellung ist für Juni 2027 vorgesehen.

Das Projekt „Neubau Geh- und Radweg Heinrichsthal – AB 2, Kr AB 20, BA I“ befindet sich in der Endphase der Planung. Es müssen aufgrund der neuen Ersatzbaustoffverordnung (EBV) nochmal Bodenproben gezogen werden, da diese noch nach Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Abfall (LAGA) durchgeführt worden sind. Anschließend werden die finale Planung in den Gremien von Landkreis und Gemeinde vorgestellt und die Förderanträge gestellt.

Die Vergabe für die Planungsleistung „Neubau Geh- und Radweg Krombach – Kreisverkehrsplatz „Spinne“, Kr AB 12“ sowie der „Neubau Geh- und Radweg Hofstädten – Kreisverkehrsplatz „Spinne“, Kr AB 18 ist erfolgt und die Startgespräche mit allen Beteiligten finden am 07.10.2026 statt.

Der Bedarf für die kreiseigene Radwegeförderung für 2027 wurde bei den Gemeinden schriftlich angefragt.

Die erste Netzlücke (Steckbrief Nr. 36 aus der Fortschreibung des Radverkehrskonzeptes Landkreis Aschaffenburg) konnte zwischen Oberbessenbach und Hessenthal geschlossen werden. Die Eröffnung dieses Radwegeabschnittes erfolgte am 24. Juli 2026.

Dieses Jahr fanden 6 Radverkehrsschauen in Alzenau, Bessenbach, Kahl a. M., Laufach, Sailauf und Waldaschaff statt.

Zu der geplanten Radschnellverbindung HU – AB fand ein Gespräch zur Abstimmung der weiteren Vorgehensweise mit den Gemeinden Kleinostheim und Mainaschaff sowie der Stadt Aschaffenburg statt, da nur das Teilstück der RSV von Aschaffenburg bis Kleinostheim in den Ausbauplan RSV Bayern aufgenommen wurde.

Über die weitere Vorgehensweise zur geplanten Radschnellverbindung „Aschafftal“ wurde in der heutigen Sitzung bereits berichtet und Beschlüsse getroffen. Diese soll in die kreiseigene Radwegeförderung aufgenommen werden. Zudem soll eine Kooperationsvereinbarung mit den beteiligten Kommunen abgeschlossen werden.

Die Machbarkeit der Radwegeführung entlang der Ortsumgehung Pflaumheim wurde dem Gremium ebenfalls in der heutigen Sitzung vorgestellt.

Bisher wurde an folgenden Veranstaltungen teilgenommen:

- UAK Landkreise der AGFK am 30.06.2026
- Symposium zum Thema Verkehrssicherheit an der h_da Hochschule Darmstadt am 15.09.2026
- monatliche AGFK-Radforen (online zu verschiedenen Themen)
- monatliche Seminarreihe Fußverkehr (online zu unterschiedlichen Themen)

Dieses Jahr stehen noch folgende Termine im Landratsamt Aschaffenburg an:

- Austauschtreffen Radverkehr 17. November 2026
- Arbeitskreis Radverkehr 24. November 2026

Geplante Termine 2027:

- Inhouse Schulung im Rahmen des Austauschtreffens Radverkehr
- UAK Landkreise der AGFK im Landratsamt Aschaffenburg

Beschluss:

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

7. Verschiedenes

Wie von Herrn **Zenglein** angekündigt wird die Anfrage zum Stand der Sicherung bzw. Auflassung von Bahnübergängen im Bereich der Kahlgrundbahn von Bündnis 90/Die Grünen vom 02.10.2026 behandelt.

Herr **Münstermann** berichtet, dass die Anfrage sehr kurzfristig einging und daher nur knapp beantwortet wird. Er stellt richtig, dass es keine „ungesicherten“ Bahnübergänge, sondern lediglich „technisch nicht gesicherte“ Bahnübergänge gibt. Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit für die Sicherung der Bahnübergänge nicht beim Landkreis. Dennoch besteht auch seitens des Landkreises ein Interesse daran, deren Sicherheit zu gewährleisten. Anschließend übergibt Herr **Münstermann** das Wort an Herrn **Bichtemann**, der die Thematik aus Sicht der KVG erläutert.

Herr **Bichtemann** erläutert die verschiedenen Arten von Bahnübergängen. Bei der Kahlgrundbahn sind etwa 50 % der Bahnübergänge technisch gesichert und 50 % technisch nicht gesichert. Diese werden regelmäßig von der Landeseisenbahnaufsicht geprüft. Zudem besteht ein laufendes Programm zur Erneuerung bestehender technischer Sicherungsanlagen. Der Neubau technisch gesicherter Bahnübergänge ist kostenintensiv und mit langwierigen Verfahren verbunden. Abschließend stellt Herr **Bichtemann** die aktuellen Projekte anhand einer Präsentation vor.

Herr **Grünwald** dankt für die ausführliche Darstellung in der Kürze der Zeit. Er merkt an, dass sich der Bahnübergang Flederichsmühle seit Jahren in der Planung befindet. Herr **Bichtemann** erläutert, dass sich die Finanzierung in diesem Fall schwierig gestaltet.

Dr. Schmitt weist auf das Obermeyer-Gutachten aus dem Jahr 2016, eine Machbarkeitsstudie zur Sicherheit und Beschleunigung der Strecke, hin. Bereits damals wurde die Kostenverteilung als sehr hoch eingeschätzt. Herr **Bichtemann** bestätigt dies und berichtet über eine Änderung der Rechtslage in 2021. Nach dem Eisenbahnkreuzungsrecht werden die Kosten seither zu einem Drittel von der KVG und zu zwei Dritteln vom Land getragen; der von der KVG zu übernehmende Anteil ist förderfähig. Die zuvor geltende Kostenaufteilung erschwert die Finanzierung des Bahnübergangs Flederichsmühle.

Da keine weiteren Fragen oder Anliegen vorliegen, beendet Herr **Zenglein** die Sitzung.

Ende der öffentlichen Sitzung: 15:38 Uhr

Andreas Zenglein
stellv. Landrat

Carolin Stürmer
Schriftführer/in