

## **Niederschrift**

über den **öffentlichen** Teil der Sitzung des Ausschusses für Energie, Bau und Verkehr  
von Dienstag, 14.07.2020,  
im großen Sitzungssaal des Landratsamtes Miltenberg

Beginn der Sitzung: 14:00 Uhr  
Ende der Sitzung: 16:22 Uhr

**Den Vorsitz führte Herr Landrat Jens Marco Scherf.**

**Für den in der Zeit von 16:26 Uhr bis 16:45 Uhr stattgefundenen nichtöffentlichen Teil dieser Sitzung wurde eine gesonderte Niederschrift gefertigt.**

### **Anwesend waren:**

#### **Ausschussmitglieder**

Herr Dr. Armin Bohnhoff  
Herr Roland Eppig  
Herr Dr. Hans Jürgen Fahn  
Herr Cornelius Faust  
Herr Thomas Köhler  
Frau Hannelore Kreuzer  
Frau Helga Raab-Wasse  
Herr Siegfried Scholtka  
Herr Rudi Schuck  
Herr Stefan Schwab  
Frau Sabine Stellrecht-Schmidt  
Herr Dietmar Wolz

### **Von der Verwaltung haben teilgenommen:**

Herr Dittrich, B 5.1 Nord	Zu TOP 4
Herr Feil, Abt. 1	Juristische Sitzungsbegleitung
Herr Randig, B 5.2 Klimaschutzmanager	Zu TOP 6
Herr Wosnik, Kreisbaumeister	Zu TOP 1, 2, 3,
Frau Zipf-Heim, B 1.1	Schriftführerin

### **Ferner haben teilgenommen:**

Herr Prof. Balck	Zu TOP 2
Herr Gasper, Energieagentur Bayerischer Un- termain	Zu TOP 6

Landrat Scherf bittet vor Einstieg in die Tagesordnung das Gremium um Beschluss, ob ein zusätzlicher TOP -Bericht von Konferenz "Güterverkehr auf der Schiene im Landkreis MIL" auf die Tagesordnung gesetzt werden könne.

Der Ausschuss stimmt dem einstimmig zu.

Der TOP wird an Nummer 8 gesetzt.

**Tagesordnung:**

- 1 Bekanntgabe aus nichtöffentlicher Sitzung
- 2 Betreiberverantwortung des Landkreises Miltenberg - Sachstand
- 3 Radverkehrskonzept - Sachstandsbericht
- 4 Geplante Straßenbaumaßnahmen 2020 - Beschluss
- 5 Carsharing-Projekt „Shared Mobility“ im Landkreis Miltenberg - Information
- 6 Antrag der ödp zur Umsetzung der Wasserstoffinitiative des Bundes
- 7 Vereinbarung zwischen der Gemeinde Leidersbach und dem Landkreis Miltenberg über die Erneuerung bzw. Teilerneuerung des Straßenoberbaues der Kreisstraße MIL 25, OD Roßbach
- 8 Bericht von der Konferenz "Güterverkehr auf der Schiene im Landkreis Miltenberg" - nachträglich
- 9 Anfragen

Tagesordnungspunkt 1:

### **Bekanntgabe aus nichtöffentlicher Sitzung**

Herr Wosnik informiert, dass im nichtöffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Energie, Bau und Verkehr am 22.06.2020 folgende Aufträge vergeben wurden:

#### **Generalsanierung des Johannes-Butzbach-Gymnasiums Miltenberg BA 3:**

Tafelanlagen und Medientechnik 90.188,51 €

#### **Zweifachsporthalle der Main-Limes-Realschule Obernburg**

Vergabe der Architektenleistungen Architekturbüro Birk Heilmeyer und Frenzel,

**Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.**

Tagesordnungspunkt 2:

### **Betreiberverantwortung des Landkreises Miltenberg – Sachstand**

Herr Wosnik, Kreisbaumeister, und Herr Prof. Henning Balck, Büro Balck & Partner, erläutern, dass der Ausgangspunkt der Mitwirkung des Büros Balck und Partner die Motivation war, das Bauen des Landkreises nachhaltig auszurichten.

Dabei stand zunächst eine Abwägung der Nutzungsqualitäten und der Lebenszykluskosten für im Bestand verbleibende wie neu zu errichtende Anlagen und Bauteile.

Im Rahmen der Bearbeitung stellte sich heraus, dass die hohen avisierten Qualitäten im Bauen erreicht werden konnten, ohne die jeweiligen Budgets zu überziehen, oft sogar verbunden mit Kostenoptimierungen.

Wir unterscheiden nunmehr für unsere Arbeit drei Ebenen der (Betreiber-)Verantwortung im Bauen:

1. Lebenszykluskosten: Betreiber als Sachwalter des Eigentümers
2. Nutzungsqualitäten: als Verantwortung gegenüber dem Nutzer
3. Betreiberverantwortung: als juristischer Aspekt: Verantwortung für Sicherheit und Gesundheit der Nutzer

Am Beispiel der Luftqualität wird dies, gerade in unserer momentanen Situation, in der das Thema Lufthygiene sehr empfindlich aufgenommen wird, sehr deutlich.

Jedoch wurde gerade in der Betrachtung des Lebenszyklus die Komponente der Betreiberverantwortung wesentlich.

Ebenso wichtig wie die Thematik Luft war uns ja auch an einer optimalen Belichtung der Schülerarbeitsplätze gelegen. Diese sollte aber aus Gründen der Nachhaltigkeit auch eine maximale Nutzung der natürlichen Belichtung sicherstellen.

Anhand dieser beiden Beispiele wird die Vorgehensweise klar, die uns, unter den anerkannten Kriterien des Leitfadens für nachhaltiges Bauen, zu sehr hochwertigen Gebäuden führt.

Dies war möglich, weil wir uns auf die sogenannten A-Kriterien konzentriert hatten.

Die Entwicklung seit diesem 2014/2015 eingeschlagenen Weg ist aber nicht stehen geblieben.

Bayern will noch engagierter als der Bund auf eine Klimaneutralität hinsteuern. Die bundesdeutschen Ziele, bis 2050 einen klimaneutralen Bestand zu erreichen, werden bereits auf 2040 vorgezogen. Die klimaneutrale Verwaltung bis 2030 steht im Raum.

Insgesamt wird klar, diese Ziele sind nur bei großer Anstrengung aller Beteiligten zu sichern. Diese Ziele werden jedoch auf der anderen Seite dazu führen, dass die direkten Energiekosten für die Gebäude deutlich zurückgehen.

Um angenehme und für die Bildung förderliche Arbeitsbedingungen dennoch zu sichern, bedarf es intelligenter Systeme.

Mit so viel Technik wie notwendig, aber so wenig wie möglich, wird der Haustechnikbereich künftig zum bestimmenden Faktor in Bezug auf die Qualität und die Kosten eines Gebäudes. Dazu gehört neben dem Energiemanagement zunehmend auch, vor allem mit wachsendem Technikanteil, die Instandhaltung.

Nachhaltigkeit kann hier nur heißen, dass wir unser Wissen über das Gebäude professionalisieren.

Das Wissen über ein Investitionsobjekt nimmt im Lauf der Erstellung des Gebäudes sehr stark zu. Im Bauprozess wird aus einer einfachen Ideenskizze im Architektorentwurf ein umfangreiches Werk aus Plänen, Beschreibungen, Anlageschemen, Abnahme und Prüfbescheiden etc.

Traditionell endet aber der Bauprozess stets in einem massiven Informationsbruch zu Beginn der Betriebsphase.

Aus diesem Bruch resultieren nicht nur Nutzerunzufriedenheiten und erhöhte Betriebskosten, sondern auch handfeste juristische Problemstellungen, etwa beim Thema gesetzliche Wartungs- und Prüfpflichten, Rettungswege oder Brandschutz. Nach der Übergabe beginnt dann oft eine zeitweise recht mühsame und personalintensive Aufnahme der Objektdaten.

Teilweise können verlässliche Daten sogar nicht mehr erhoben werden. In der Folge dieses fehlenden Objektwissens ergeben sich keine klaren Betriebsprozesse und oft erhebliche Betreiberrisiken.

So ist zum Beispiel die Inbetriebnahme einer technischen Anlage Voraussetzung für die wiederkehrenden Prüfungen. Ist diese nicht rechtssicher dokumentiert, darf eine Anlage an und für sich nicht betrieben werden. Tatsächlich sind immer wieder gerade in diesem Bereich Dokumentationslücken, vor allem bei älteren Anlagen, vorhanden – und diese müssen immer wieder nachgebessert werden.

In der Projektbegleitung von HSG und JBG, zusammen mit dem Büro Balck und Partner, wurden Objektdaten herausgefiltert, die vor dem Hintergrund der genannten drei Ebenen der Bauherrn- und Betreiberverantwortung relevant sind. Auf dieser Grundlage wurden Prozessmodelle erarbeitet, als Voraussetzung für die Einführung einer Betreibersoftware (CAFM Computer Aided Facility Management).

Exakt diese Ausgangslage (unvollständige Bestandsdaten) wurde seitens des BKPV festgestellt und es wurde angeregt, hier grundlegend tätig zu werden.

Der Aufbau des Prozessabbildes wurde definiert. Dabei wurden die verschiedenen Organisationsbereiche und Beteiligten farblich hervorgehoben.

Jedem Prozess sind Prozessschritte zugeordnet, die auf Daten in Form von Dokumentationsinhalten beruhen und selbst wieder Daten erzeugen.

Soweit diese Daten innerhalb des CAFM-Systems vorgehalten werden sollen, ist dies durch ein Symbol dargestellt. Im Prozessmodellierungstool sind die Daten exakt beschrieben.

Auch hierzu findet sich der Ansatz im Bericht des BKPV, der gerade die Einbindung des Technikers in den Bauprozess fordert. Der Techniker kann die Anlagen später auf der Grundlage der Daten und Prozesse rechtssicher und wirtschaftlich betreiben. Hierzu ist es aber notwendig, dass sich Hochbauarchitekten und Techniker in einem Team befinden.

Die neue Organisationsstruktur des UB 5 bildet diese Voraussetzungen ab. Im Bereich UB 5.3 sollte jedoch noch eine Serviceleitstelle geschaffen werden, die zum einen für eine Aktualität der Bestandsdaten sorgen muss, die die Störmeldungen und Aufträge aus dem CAFM den jeweils Beteiligten in den beiden Betreiberteams zuordnet.

Hier besteht die Notwendigkeit und Möglichkeit, das für einen erfolgreichen Gebäudebetrieb notwendige Fachwissen im Bereich Gebäudeleittechnik und die softwaretechnische Kompetenz zur Anwendung eines CAFM-Systems miteinander zu kombinieren.

Die Entlastung der Verwaltung durch die eingerichtete Zentrale Vergabestelle stellt die verwaltungsseitigen Ressourcen für diese Serviceleitstelle ohne Personalmehrung im Verwaltungsbereich zur Verfügung. Die Stelle eines Fachingenieurs für Gebäudeleittechnik wäre allerdings neu zu schaffen.

Kreisrat Schuck fragt, ob man in Obernburg die Turnhallen bereits mit BIM (Building Information Modeling ist ein intelligenter, auf einem 3D-Modell basierender Prozess, der Architekten, Ingenieuren und Bauunternehmern Informationen und Werkzeuge für die effiziente Planung, Entwurf, Konstruktion und Verwaltung von Gebäuden und Infrastruktur bereitstellt) gebaut werden könne. Er könne sich vorstellen, dass man dadurch weniger Nachträge hätte.

Herr Wosnik sagt, dass man einen Satz von 18% der Nebenkosten für eine Planungsaufgabe vom Freistaat gefördert bekomme. BIM sei im Moment eine besondere Leistung und werde gesondert verhandelt, wobei man schnell in Bereichen von 35% Nebenkosten lande.

Lüftungsbauer und Heizungsbauer würden BIM bereits einsetzen. Auch der momentane Statiker, könne das machen, allerdings bei besonderer Vergütung. Das Problem entstehe dann allerdings beim Austausch, weil man über IFC-Schnittstellen o.ä. nach draußen gehen müsse. Das würde zusätzlicher Abstimmung bedürfen.

Man habe noch nicht darüber verhandelt, wie viel diese besondere Leistung kosten solle, auf jeden Fall sei es sei nicht im Standardpaket enthalten.

Es ginge dann auch so weit, dass der Architekt das alles zusammenführen müsse. Im Landratsamt sei man noch nicht dafür ausgerüstet, aber man sei auf der Spur.

Kreisrat Scholtka sagt, dass die Darstellung eigentlich nichts Neues sei, da es schon immer Bestandspläne und Bauwerksakten, gebe. In diesen Bauwerksakten würden die Bestandspläne dokumentiert. Es sei ein ganz normaler Vorgang beim Bau, dass es einen Entwurfs- und Ausführungsplan gebe und die Firma dann den sogenannten Bestandsplan machen müsse. Weiterhin sei es die Aufgabe des Architekten zu kontrollieren, ob dieser Plan stimme. Und genau hier sehe er die große Gefahr. Die Frage sei, wie man das Thema Kosten-Nutzung hinkriege. Man baue schon eine große Bürokratie auf, die entsprechend Geld koste. Und dann sei die Nachfrage, was man davon für einen Mehrwert habe. Der müsse ins Verhältnis gesetzt werden.

Herr Prof. Balck hat festgestellt, dass die Differenzen zwischen Ausschreibungsdaten, und der späteren Schlussrechnungen, einschließlich Nachträgen, aus dem AVA-System herausgezogen werden können, um eine Basis für den späteren Betrieb zu generieren. Wir haben jetzt die Planer, mit einer eigenen Systematik über Excel-Tabellen, dahin hingeführt, dass dies auch so geschehen kann. Diese Vorgehensweise könnte in einer Dokumentationsrichtlinie festgelegt werden. Es seien nicht die Bestandspläne, die gebraucht werden, sondern die Daten der wartungs- und prüfnotwendigen Anlagen, die führen uns weiter.

Kreisrat Dr. Bohnhoff möchte wissen, ob es bereits feststehe, welches CAFM-System es werden solle. Mit diesem Prozess müsste es eigentlich einen schnelleren Service geben und somit einen geringeren Personalbedarf darstellen. Er möchte Energieeinsparung dadurch realisieren, dass die Schule optimiert arbeiten könne und Rechtssicherheit habe. Und dafür helfe eine Software. Jetzt würde die Kreisräte interessieren, wie diese Berechnung aussehe. Diesen anderen Bereich hätte er gerne noch beleuchtet.

Herr Prof. Balck antwortet, dass das Volumen an Anlagen und Bauteilen explosionsartig steige. Wenn die gleichen Personen das schaffen würden, habe man bereits eingespart.

Herr Wosnik ergänzt, dass der UB 5 in den letzten Jahren das Bauvolumen vervielfacht habe mit dem gleichen Personal. Jetzt werde es kein Einsparen von Personal geben, sondern es werde wieder eine Rückbesinnung auf Aufgaben geben, die im Moment liegenbleiben müssten.

Richtig ist, dass man ein neues CAFM-System suche. Richtig sei aber auch, dass bereits 2005 eines eingeführt wurde. Nur, dass man es nicht falsch gemacht habe. Zuerst müssten die Prozesse analysiert werden, um zu sehen, welche man überhaupt unterstützt haben wolle. Das alte System sei ein großer Datenfriedhof, der nicht mehr revitalisiert werde, da man nicht die richtigen Daten eingegeben habe. Man wolle die 20% der Daten rausholen aus dem Gebäudeentstehungsprozess, die man hinterher für den Betrieb brauche, um damit dann 80% Erfolg sicherzustellen.

Kreisrat Eppig hält die Schaffung eines Fachingenieurs für eine solche Stelle übertrieben. Man habe in Großwallstadt auch genug Gebäude und Schulen, wo die Hausmeister zuständig seien. Die Hausmeister hätten Unterlagen, von welchen Firmen etwas gekauft worden sei und welche Wartungsfirmen zuständig seien. Seiner Meinung nach müsse zuerst einmal die Kompetenz des Personals vor Ort geschult werden, dann bräuchte man einen Fachingenieur nicht. Für ihn sei das aufgeblasen.

Herr Wosnik antwortet, dass die Hausmeister sich vertrauensvoll an den UB 5 wenden, wenn die Gebäudeleittechnik nicht funktioniere. Dann sei der Standardprozess, dass jemand aus dem UB 5 sich an die Firma wendet, die die Gebäudeleittechnik programmiert habe. Das passiere nicht auf Ebene der Hausmeister. Der Hausmeister sei für kleine Reparaturen zuständig und Firmen, die hinzugerufen werden, anzuleiten. Bedienen sei die GLT von den Hausmeistern, und alle bekämen jetzt ähnliche Objektflächen. Die Stelle sei ähnlich wie die Fragestellung mit der BGV A3-Prüfung (Prüfung ortsveränderlicher Geräte und Maschinen). In einer der nächsten Sitzungen könne Herr Wosnik darlegen, welche Aufwände an externen Leistungen der UB 5 für Gebäudeleittechnik habe. Dann sollte man vielleicht an dem Punkt noch einmal anfangen, darüber zu diskutieren.

Für Kreisrat Dr. Bohnhoff sei das Wichtige, wenn man einer Personalmehrung zuspreche, dass man das ganze Paket kennen und auch nachher jemanden bei den Zahlen fassen wolle, um zu sehen, ob sich das denn auch bewahrheitet habe. Deshalb könne er zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht zustimmen. Es sei nicht gegen das Konzept, aber es würden die letzten 10% fehlen, und das seien die Zahlen am Schluss.

Herr Wosnik erwidert, dass heute kein Beschluss gefasst werden soll, sondern es werde nur über den Stand informiert. Wenn das ganze Projekt fertig sei, dann könne man das absehen und solche Zahlen liefern.

Landrat Scherf ergänzt, dass man heute Transparenz schaffe und den Ausschuss am Prozess beteilige. Deshalb habe man auch die Sitzungsvorlagen aufgrund der Komplexität im Vorfeld zur Verfügung gestellt.

**Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Informationen zur Kenntnis.**

Tagesordnungspunkt 3:

### **Radverkehrskonzept – Sachstandsbericht**

Herr Wosnik, Kreisbaumeister, trägt vor, dass seit der Beschlussfassung zum Radverkehrskonzept durch die Kreisverwaltung und das Staatliche Bauamt in verschiedenen Handlungsfeldern Maßnahmen weiter betrachtet wurde.

#### **Handlungsfeld eigener Radwegebau**

Zum Radwegebau zwischen Schmachtenberg und Röllbach wurde in den vergangenen Sitzungen bereits berichtet. Der Ingenieurvertrag ist mittlerweile geschlossen. In der weiteren Bearbeitung hat sich eine mögliche Förderung des Radweges durch die Regierung von Unterfranken ergeben. Hierzu wurde der Ansprechpartner bei der Regierung zu einem Vororttermin eingeladen. Dieser fand am 01.07.2020 statt. Herr Weber von der Regierung von Unterfranken stellte dabei eine mögliche Förderung in Aussicht. Im Vorfeld zur Antragstellung sind jedoch der Naturschutz, die Straßenverkehrsbehörde und die Polizei um Stellungnahmen zu bitten. Ferner sind die Grundstücksverhältnisse ggf. noch abzuklären. Der Bau des Radwegs wird sich vor diesem Hintergrund in das kommende Jahr ziehen. Die eingestellten Mittel werden aus diesem Grund nur teilweise (Planungskosten) in diesem Jahr benötigt. Ein Vor-Ort-Termin mit der Polizei ist leider wegen Erkrankung ausgefallen.

#### **Förderung von Kommunen bei eigenen Maßnahmen**

Die Städte Klingenberg und Miltenberg haben sich bislang mit Anfragen zur Förderung ihrer Radverkehrsprojekte an den Landkreis gewandt. Bisher wurden jedoch keine Förderanträge gestellt.

Im Fall von Miltenberg besteht die Absicht, dass die Stadt einen Förderantrag für die neue Mudbrücke beim Landkreis stellen möchte.

<Karte Mudbrücke>

#### **Handlungsfeld Querungshilfen**

Mit dem Staatlichen Bauamt wurde vereinbart, dass das Thema Querungshilfen auf die bauliche Umsetzbarkeit im Detail nun sukzessive angegangen werden soll. Im Rahmen der Bearbeitung einer Anfrage aus Leidersbach wurde eine erste Querungshilfe tiefgreifend geprüft. Der Bau erschien dem Staatlichen Bauamt nicht umsetzbar.

Das Staatliche Bauamt hat sich im Folgenden mit den Maßnahmen in der Gemeinde Mömlingen auseinandergesetzt. Die Betrachtung ergab, dass eine Vielzahl von Randbedingungen für die einzelnen Maßnahmen abzuklären ist. Der entsprechende Bericht des Staatlichen Bauamtes wird in der Sitzung vorgestellt. An allen Punkten wurde seitens des Staatl. Bauamtes Diskussionsbedarf gesehen bezüglich der Umsetzung. In einer hierzu am 29.06. durchgeführten Besprechung hat das Staatliche Bauamt aufgezeigt, dass es aus Sicht des SBA für den Landkreis dringend geboten ist, die Radverkehrsförderung personell auszustatten.

#### **Handlungsfeld Schutzstreifen**

Am Kreisel Großheubach, von Miltenberg kommend, wurde nach Abstimmung mit allen Beteiligten auf der ST 2309 jeweils ein Schutzstreifen markiert.

#### **Handlungsfeld Tempo 70**

Das Radwegkonzept des Landkreises Miltenberg sieht für schwach frequentierte Kreisstraßen, die dem Radverkehr dienen, die Möglichkeit einer Geschwindigkeitsreduzierung auf 70 km/h vor. Die Kreisverwaltung hat die Kommunen, in deren Gemeindegebiet sich die Kreisstraßen befinden, für die diese Lösung in Betracht kommt, um Rückmeldung gebeten, ob seitens der Gemeinde ebenfalls ein Interesse daran besteht, zur Erhöhung der Sicherheit im Radverkehr die Anordnung von Tempo 70 anzustreben. Die Mehrheit der Gemeinden hat

sich diesbezüglich positiv geäußert. Damit wird nun die Straßenverkehrsbehörde um eingehende Prüfung gebeten.

<Karte Tempo 70>

### **Handlungsfeld Radwegedektiv**

Aus Kapazitätsgründen können die Meldungen aus dem Wegedektiv zurzeit nicht in der gebotenen Tiefe bearbeitet werden.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass zwar einige Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept angelaufen sind, jedoch eine sinnvolle Umsetzung der Maßnahmen nur erreicht werden kann, wenn die Verwaltung auch personell hierfür aufgestellt ist. Die Schaffung der Stelle eines Radverkehrsbeauftragten wird deshalb seitens der Verwaltung dringend empfohlen. Die Stelle, deren Umfang mindestens 20 Wochenstunden enthalten müsste, sollte durch eine/n in der Thematik Radverkehr erfahrene/n und motivierte/n Mitarbeiter\*in besetzt werden, der/die ein hohes Maß an technischem Verständnis und Verhandlungsgeschick mitbringt. Dabei ist es nicht zwingend erforderlich, eine Ingenieursausbildung mitzubringen.

Landrat Scherf unterstützt die Forderung nach mehr Personal. Wenn man in der Verwaltung niemanden habe, gehe alles langsamer und schleppender voran. Er weist darauf hin, dass die Handlungsfelder im Bericht gar nicht vollständig beschrieben worden seien. Er erinnert an die unterstützende Geburtshilfe bei der Radverkehrsverbindung zwischen den Städten Erlenbach und Klingenberg, wo man die Brücke zur Regierung von Unterfranken geschlagen habe, damit ein Planfeststellungsverfahren möglich werde. Wegen eines landkreisübergreifenden Radwegs auf der alten Bahntrasse der Mömlingtalbahn habe er Kontakt mit seinem Landratskollegen Herrn Dr. Legler aufgenommen, um das Thema anzugehen. All diese Dinge würden nebenbei und zusätzlich gemacht.

Kreisrat Dr. Fahn ergänzt, dass man das Radwegekonzept am 28.05.2019 beschlossen habe. Im Beschluss stehe zum Radverkehrsbeauftragten: „Die Stelle eines Radverkehrsbeauftragten im sachangemessenen Umfang zu schaffen. Zuvor wird von der Verwaltung geprüft, inwieweit die Aufgaben im vorhandenen Personalkörper erbracht werden können.“ Momentan könne die Umsetzung des Konzeptes von der Verwaltung nicht geleistet werden und es wäre notwendig, eine solche Stelle zu schaffen. In allen Landkreisen in Bayern, die ein solches Radwegekonzept aufgestellt hätten, hätten einen solchen Radverkehrsbeauftragten. Deswegen wäre es sinnvoll und notwendig. Es sei ein wichtiges Thema und man müsse es weiter voranbringen.

Kreisrat Scholtka bittet, die Kommunen mit einzubinden, da die öffentlichen Kenntnisse sehr gut seien. Damit könne man sich viel Geld und Ärger sparen. Er möchte wissen, ob schon eine Priorisierung der Maßnahmen durchgeführt worden sei.

Herr Wosnik antwortet, dass jede Kommune einen Berichtsteil, eine Maßnahmenübersicht in Kartenform und dann ein Maßnahmenkataster erhalten habe. Innerhalb dieses Katasters werde auf Basis von vier Unterpunkten eine Priorisierung der einzelnen Maßnahmen vorgeschlagen. Natürlich müsse jetzt jede Gemeinde von sich aus noch einmal sagen, welche Maßnahme sie selbst priorisiere.

Kreisrat Dr. Bohnhoff sagt, dass der Landkreis Miltenberg ländlicher Raum sei und dass man bei der 70 km/h-Reduzierung von den Kreisstraßen darauf achten solle, dass die Pendlerströme für die fern gelegenen Bereiche Richtung Frankfurt nicht entsprechend reduziert würden, da man weiter weg, zeitlich gesehen, von Frankfurt sei, dass man das mit Maß betrach-



te. Er findet es gut, dass man mehr Radfahrer habe, die zur Arbeit fahren würden, als die den ÖPNV nutzten, das habe ihn überrascht. Man sei auf einem guten Weg.

Landrat Scherf sagt, dass die Reduzierung auf 70 km/h nur auf schwach belasteten Kreisstraßen vorgeschlagen sei. Man frage auch immer zuerst bei den Gemeinden nach, weil man dadurch die Rückkopplung habe, ob eine Temporeduzierung Sinn mache oder nicht. Das Spannende an den Untersuchungen sei die überdurchschnittlich hohe Nutzung des Fahrrades im Landkreis Miltenberg, auch im Vergleich zu anderen Flächenlandkreisen.

### **Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.**

Tagesordnungspunkt 4:

#### **Geplante Straßenbaumaßnahmen 2020 – Beschluss**

Herr Dittrich trägt vor, dass in der Sitzung des Ausschusses am 22.06.2020 über die bisher eingetretenen Änderungen im Bereich Straßenbau informiert wurde.

Es wurde festgestellt, dass verschiedene erforderliche Änderungen bereits zu Mehrkosten von rd. 379 T€ führen. Um die Mehrkosten zu kompensieren, soll die Maßnahme MIL 10 Amorbach-Neudorf-Reichartshausen 2. BA' um ein Jahr in das Jahr 2021 verschoben werden.

In der gleichen Sitzung erörterte Bauamtsleiter Schwab (StBA AB) den allgemeinen Straßenbau im Landkreis Miltenberg.

Er regte an, die Maßnahme MIL 10 Reichartshausen-L 2309 Geisenhof' neu in den Haushalt aufzunehmen.

#### Hintergrund:

Das Staatliche Bauamt plant 2021 den Ausbau der L 2309 Wensdorf-Landesgrenze mit Umbau der beiden Kreisstraßeneinmündungen. Hierfür wäre es von Vorteil, wenn im Vorgriff das Teilstück von Reichartshausen zur L 2309 Geisenhof bereits ausgebaut wäre und somit als Umleitungsmöglichkeit zur Verfügung stünde.

Für diesen Abschnitt wird mit Kosten von ca. 300.000,- € gerechnet.

Zuzüglich zu den bereits angefallenen Überschreitungen von rd. 379.000,- € und abzüglich der in den Haushalt 2021 zu verschiebenden Maßnahme in Höhe von 500.000,- €, ergäbe sich eine Überschreitung des aktuellen Haushaltsansatzes in Höhe von ca. 179.000,- €.

Da die Erfahrung aus den letzten Jahren jedoch gezeigt hat, dass die Abrechnungen zum Jahresende oft nicht in der geplanten Höhe vorliegen und die Ansätze somit nicht immer erreicht werden, schlägt die Verwaltung vor, den genannten Änderungen zuzustimmen.

Anlage: Übersichtsplan

Kreisrat Scholtka möchte wissen, ob diese Maßnahme zusätzlich aufgenommen werde und sie auch erforderlich sei.

Herr Wosnik antwortet, dass diese Maßnahme zwar für dieses Jahr nicht vorgesehen sei, jedoch in der Langfristplanung, d.h. in den nächsten fünf Jahren, bereits aufgenommen sei.

**Der Ausschuss für Energie, Bau und Verkehr beschließt einstimmig,**

die im Straßenbauhaushalt 2020 vorgesehene Maßnahme MIL 10 Amorbach-Neudorf-Reichartshausen (2. BA) in das Jahr 2021 zu verschieben und stattdessen die Maßnahme MIL 10 Reichartshausen-L 2309 Geisenhof in den Haushalt 2020 aufzunehmen.

Tagesordnungspunkt 5:

**Carsharing-Projekt „Shared Mobility“ im Landkreis Miltenberg – Information**

Herr Wosnik, Kreisbaumeister, trägt vor, dass bereits im Klimakonzept aus dem Jahr 2011 it festgestellt worden ist, dass der Verkehr am Bayerischen Untermain einen Beitrag von rund 38 % zum Treibhausgas-Fußabdruck der Region beiträgt. Nach dem Motto den Verkehrssektor durch die drei „V“ „vermeiden, verlagern, verbessern“ ökologischer zu gestalten, ist vom UB 5 für den Spessart 2014 eine Projektskizze mit dem Themenschwerpunkt Carsharing mit E-Mobilität erstellt worden, woraus das inzwischen mehrfach ausgezeichnete E-Bike-Projekt „Wald erFahren“ hervorgegangen ist. In den Jahren 2017/2018 ist zudem, unter Einbeziehung der Kreiskommunen, ein Versuch zur Implementierung eines Car-Sharing-Angebots auf Kreisebene erfolgt. Zum damaligen Zeitpunkt ist über eine Ausschreibung nach einem passenden Anbieter gesucht worden. Die eingegangenen Angebote konnten jedoch aufgrund der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen nicht umgesetzt werden.

**Ein Carsharing Angebot im Landkeis Miltenberg**

Im Winter 2019/2020 ist ein regionales Autohaus auf den Landkreis zugegangen, um ein Carsharing-Angebot anzuregen. Das Autohaus bietet an, an drei Standorten jeweils bis zu drei Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen und diese mit der entsprechenden Technik auszustatten. Die Standorte sollen je mit einem Kleinwagen, einem Kombi und evtl. einem 9-Sitzer ausgestattet werden. Die Wartung und Betreuung der Fahrzeuge erfolgt durch das Autohaus. Dies hat den Vorteil, dass das Carsharing-Angebot von der umfangreichen Struktur, wie einer 24h-Hotline, dem bestehenden Wartungsservice bzw. Ersatzfahrzeugen profitieren kann.

Die Organisation soll über die App „rentilist“ erfolgen, über die sich Fahrzeuge anmieten (bzw. im Vorfeld reservieren) und auch direkt öffnen lassen. Um sich als Nutzer für das Angebot zu registrieren, wird es in drei Stufen verschiedene Möglichkeiten geben. Ab Sommer 2020 wird die Erfassung der Personendaten per App möglich sein, die Fahrerlaubnis wird manuell geprüft (walk-in), ab 4. Quartal 2020 soll die Prüfung der Fahrerlaubnis digital möglich sein (manuelle Prüfung, ohne walk-in) und ab dem 2. Quartal 2021 ist eine Registrierung mit Online-Führerscheinvalidierung vorgesehen.

**Unterstützung durch den Landkreis**

Der Landkreis unterstützt das Projekt durch Koordination der Abstimmung zwischen beteiligten Kommunen und Unterstützern sowie dem Anbieter der Fahrzeuge sowie durch Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen des Klimaschutzmanagements. Bisher waren Vertreter der drei Kommunen Markt Elsenfeld, Stadt Klingenberg, Stadt Miltenberg, des Autohauses Wolfert und dessen Partnern, der Stadtwerke EMB, EZV und Klingenberg sowie des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) Aschaffenburg-Miltenberg, an der Abstimmung beteiligt.

Um das CarSharing-Angebot bekannt zu machen wünscht sich der Anbieter die größtmögliche Unterstützung: von Seiten der Kommunen, im Tourismuskontext und durch weitere Unterstützer wie das Landratsamt und den VCD Aschaffenburg-Miltenberg.

Am Standort Miltenberg werden für die einjährige Pilotphase des Projektes zwei Stellplätze von Seiten der Stadt bereitgestellt. Die Kreisverwaltung regt an, für eben diesen Zeitraum, wenn der Bedarf besteht, einen dritten Stellplatz im Umkreis des Landratsamts zur Verfü-

gung zu stellen. Sobald die Konditionen des Carsharing-Angebots bekannt gemacht werden, wird geprüft, inwieweit die Nutzung des Sharing-Angebots für Dienstfahrten bzw. als Ergänzung zum Fuhrpark angewendet werden kann.

Kreisrat Dr. Fahn unterstützt das Projekt und regt an, ein Marketingkonzept zu entwickeln, um die Bevölkerung darauf aufmerksam zu machen.

Kreisrat Dr. Bohnhoff fragt, ob es rechtlich abgesichert sei, die Fahrerlaubnis online zu prüfen.

Herr Wosnik werde das prüfen lassen.

**Der Ausschuss für Energie, Bau und Verkehr nimmt die Ausführung zur Unterstützung des Projekts „Shared Mobility“ durch das Landratsamt zustimmend zur Kenntnis.**

Tagesordnungspunkt 6:

**Antrag der ödp zur Umsetzung der Wasserstoffinitiative des Bundes**

Landrat Scherf nimmt Stellung zu den drei Anträgen der ÖDP.

Zum Antrag der ÖDP-Kreistagsfraktion vom 17.6.2020:

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Unterstützung wirtschaftsorientierter Initiativen von Bund und Land Aufgabe der Wirtschaftsförderung ist. Die Wirtschaftsförderung des Landkreises Miltenberg wird in Kooperation mit Landkreis und Stadt Aschaffenburg über die gemeinsam mit den Wirtschaftskammern und Regionalbanken getragene ZENTEC GmbH in Großwallstadt umgesetzt.

Landrat Scherf begrüßt Herrn Gasper, einer der Geschäftsführer der ZENTEC GmbH, für Nachfragen.

Über die ZENTEC GmbH haben wir bereits frühzeitig ausgelotet, ob und wie die Region Bayerischer Untermain und damit auch der Landkreis Miltenberg an der bundesweiten Förderung der Wasser- und Brennstofftechnologie teilhaben kann. Hierzu hat die ZENTEC am 15.02.2019 ihr Interesse an der Förderung von Regionen im Rahmen des Projektes „HyStarter“ bekundet, ist jedoch nicht berücksichtigt worden. Aus der Summe der (formlos über ein Online-Portal) eingereichten Anträge sind bundesweit nur neun Regionen ausgewählt worden.

In der Zwischenzeit hat auch der Freistaat Bayern eine eigene Wasserstoff-Strategie und entsprechende Fördermaßnahmen angekündigt. Hierzu erwarten wir nun die konkrete Konzeption, um darauf reagieren zu können.

Wir, d.h. ZENTEC und die drei Gebietskörperschaften, agieren bereits proaktiv und eruieren derzeit die Bedarfe und Interessen der regionalen Wirtschaft hinsichtlich der Wasserstoff-Thematik. Hierbei geht es sowohl um die Frage der Deckung des hohen Energiebedarfs als auch über Potentiale beispielsweise im Maschinenbau. Gemeinsam mit meinen Kollegen Oberbürgermeister und Landrat begleite ich diese Arbeit aktiv, da wir dem Thema Wasserstoff eine hohe Bedeutung beimessen.

***Zu Pkt. 1) Förderung eines klimafreundlichen Schienenverkehrs durch Einbeziehung des Landkreises Miltenberg in die geplanten Testfahrten des Freistaates mit Batterie- und Wasserstoffantrieb.***

Zuständig für den Schienenverkehr ist der Freistaat Bayern. Das im Antrag formulierte Anliegen wurde seitens des Landkreises Miltenberg bereits an den Freistaat Bayern herangetragen und beantwortet. Der Freistaat Bayern verzichtet auf singuläre Testfahrten, stattdessen wertet er umfassende Tests aus und setzt dann den batterie- und Wasserstoffantrieb im Echtbetrieb um.

Am 25.06.2020 hat die Geschäftsführung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft bestätigt, dass es Ziel der BEG sei, den ökologisch effizientesten elektrischen Antrieb sowie den deutlich effizienter gewordenen Diesel-Antrieb durch innovative Antriebe wie Wasserstoff oder Akku-Hybrid zu ergänzen. Erprobungen des Wasserstoffantriebs sind nicht notwendig, die BEG geht im Rahmen der Ausschreibungen der Netze in den Regelbetrieb, so bei der Ausschreibung 2020 des „Liniensterns Mühldorf“. Hintergrund dieser Standortentscheidung ist sowohl der zeitliche Faktor (auslaufender Verkehrsvertrag; der aktuelle Verkehrsvertrag im Netz „Hohenlohe – Untermain – Franken“ läuft bis 2031) als auch die regionale Verfügbarkeit von Wasserstoff.

Aktuell stehen Ausbaumaßnahmen zwischen AB-Süd und Obernau sowie zwischen Miltenberg/Mainbrücke und Abzweig Amorbach an sowie das Gesamtprojekt Amorbach – Miltenberg Erhöhung auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 auf 80 km/h an, ebenso der Ausbau der Bahnstrecke Miltenberg – Wertheim.

Der Ausbau des Bahnhofs Miltenberg hat begonnen und wird in zwei Bauabschnitten bis Dezember 2021 realisiert, für Kleinwallstadt ist die Umsetzung bis 2024 angestrebt, für Obernburg-Elsenfeld bis 2021.

Seitens der Landkreisverwaltung soll der Hauptschwerpunkt der Arbeit in den kommenden Monaten auf die Verbesserung der Schnittstelle zwischen VAB und RMV liegen, weshalb nochmals betont wird, dass seitens der Verwaltung aktiv regelmäßig informiert wird. In der Initiative Bayerischer Untermain sei mit Stadt und Landkreis Aschaffenburg vereinbart worden, dass eines unserer TOP-priorisierten Themen die Sachen Mobilität, ÖPNV und die Schnittstelle zum RMV wird.

Der Landkreis Ostallgäu ist als eine von 9 Regionen Teil des Projektes „HyStarter“ der Bundesregierung und wurde zudem vom Freistaat Bayern als **Modellregion** für den Betrieb von Wasserstoffzügen ausgewählt. Ziel des Projektes ist es u.a. das Potenzial für den Einsatz von Wasserstoff auf der Schiene zu untersuchen. Das Allgäu und Schwaben (insbesondere der Bereich um Mühldorf am Inn) verfügen aufgrund der Rahmenbedingungen (hoher Anteil erneuerbarer Energie bzw. Chemie-Standort mit Wasserstoff vor Ort) über bessere Voraussetzungen für die Produktion und Nutzung von grünem bzw. blauem Wasserstoff. Der Wunsch nach einer weiteren Modellregion mit demselben Ansatz ist nicht sinnvoll, da parallel dazu das Netz Mühldorf bereits mit Wasserstofftechnik ausgeschrieben wurde. In dieser Region ist Wasserstoff unmittelbar verfügbar.

Der Landkreis Miltenberg wird sich selbstverständlich für den Betrieb eines emissionsfreien Schienenverkehrs einsetzen, wird allerdings nicht erneut beim zuständigen Staatsministerium erneut nachfragen, da hier eine abschließende Antwort erfolgt ist.

Seitens der Verwaltung werden derzeit die Anliegen Nutzung der Potentiale des Güterverkehrs, Einführung eines 365-€-Tickets am Bayerischen Untermain sowie die Realisierung länderübergreifender Tickets, beispielsweise Studi-Ticket oder Job-Ticket, favorisiert.

***Zu Pkt. 2.) Unterstützung von möglichen Betreibern, die im Landkreis Miltenberg bzw. in der Region Untermain eine Wasserstofftankstelle errichten wollen und ein entsprechendes bayer. Förderprogramm in Anspruch nehmen wollen.***

Die Wasserstofftankstellen im Raum Würzburg bzw. Unterfranken liegen in der Regel an Autobahnkreuzen bzw. bedeutenden Verkehrswegen und werden u.a. von Tankstellenunternehmen betrieben, die Teil der H2 Mobility-Gruppe sind. Die Gruppe baut Deutschlandweit das Tankstellennetz aus und umfasst Vertreter aus der Gas-, Tankstellen- und Automobilbranche, zum Beispiel Shell, Linde oder Volkswagen.

Unternehmen und Akteure, die den Bau einer Wasserstofftankstelle in der Region in Erwägung ziehen, werden gern vom Landkreis bzw. den zuständigen Ansprechpartnern in der Region unterstützt. Eine solche Unterstützungsleistung kann insbesondere bei der Beantragung von Fördermitteln, Einbindung von Netzwerkpartnern etc. von der ZENTEC GmbH begleitet/koordiniert werden bzw. beim Genehmigungsverfahren.

Eine separate monetäre Unterstützung durch den Landkreis Miltenberg wäre eine fremde Leistung und ist nicht möglich.

Ansonsten wird auf die Ausführungen zum Antrag von Herrn Fahn für die Fraktion der Freien Wähler vom 21.10.2019 in der Sitzung des Kreisausschusses am 9.12.2019 verwiesen.

***Zu Pkt. 3) Der Landkreis Miltenberg unterstützt Omnibusunternehmen, die emissionsfreie Wasserstoffbusse einsetzen wollen und orientiert sich an den Initiativen der Stadtwerke Aschaffenburg.***

Die Stadtwerke Aschaffenburg haben alternative Antriebe für ihre Busflotte getestet und u.a. geprüft, ob sich batterieelektrische Busse oder Wasserstoffbusse für den Einsatz im Netzgebiet der Stadtwerke Aschaffenburg eignen. Die Stadtwerke Aschaffenburg erneuern ihre Busflotte insbesondere auch um die Emission von Luftschadstoffen im Stadtgebiet zu reduzieren. In diesem Zusammenhang werden neue Busse mit unterschiedlichen Antrieben beschafft. Nähere Auskünfte können die Stadtwerke Aschaffenburg erteilen, welche wie andere Verkehrsunternehmen am Bayerischen Untermain eigenverantwortlich den Einsatz alternativer Antriebe erproben. Auf Initiative der Kreistagsfraktion „Neue Mitte“ fand im Juni 2020 gemeinsam mit Landrat Jens Marco Scherf eine Versuchsfahrt mit einem serienreifen elektrisch angetriebenen Linienbus mit verschiedenen Verkehrsunternehmen statt.

Die Unterstützungsmöglichkeiten des Landkreises Miltenberg sind eingeschränkt, da der Landkreis eben nicht wie die Stadtwerke ein eigenes Verkehrsunternehmen betreibt, sondern Leistungen als ÖPNV-Träger vergibt.

- Interessierte Busunternehmer können durch eine Fördermittelberatung/Recherche (ggf. Klimaschutzmanager in Kooperation mit Energieagentur/ZENTEC) und ggf. Begleitung bei der Beantragung von Fördermitteln unterstützt werden.
- Der Landkreis Miltenberg kann prüfen, ob und inwiefern die Möglichkeit besteht, im Rahmen der Ausschreibung des ÖPNV, Anforderungen an den Fuhrpark bzw. einzuhaltende Umweltstandards hinsichtlich des Klimagasverbrauchs des Fuhrparks zu definieren. Dies wird im Vorfeld zukünftiger Ausschreibungen erfolgen.

Mit den darlegten Vorgehensweisen der Verwaltung wird das allgemeine Ansinnen des Antrags erfüllt und ist aus Sicht der Verwaltung damit erledigt.

Kreisrat Dr. Fahn dankt für die Beantwortung des Antrags. Er habe gemerkt, dass die Punkte zwei und drei grundsätzlich die Zustimmung des Landrats finden würden.

Zu Punkt 1 sagt Kreisrat Dr. Fahn, dass er es so zur Kenntnis nehme. Auf der anderen Seite könne man versuchen, dass konkrete Testfahrten auch hier stattfinden. Zwischen Miltenberg – Wertheim – Amorbach – Seckach würden sich alternative Antriebe wie Hybrid oder Wasserstoff anbieten. Es gehe darum, das umzusetzen. Auch in der „großen Politik“ habe sich viel getan. Es gebe die Bayer. Wasserstoffstrategie, auch das Bundeskabinett verabschiedete eine nationale Wasserstoffstrategie, selbst die EU-Kommission habe ihre EU-Wasserstoffstrategie vorgestellt. Das Thema sei aktuell und wichtig.

Mit der Wasserstofftankstelle bestünde Konsens, dass man diese benötige. Er habe mit Herrn Gerlach, Chef der Aschaffener Stadtwerke, in der Sitzung des Energiebeirates der Region Untermain am vergangenen Freitag, den 10.07.2020 gesprochen. Die Stadtwerke Aschaffenburg hätten zwei Busse auf Wasserstoffbasis bestellt, deshalb benötige man auch eine Wasserstofftankstelle. Dazu habe es einen Antrag der FDP im Kreistag von Aschaffenburg gegeben, welcher in der Form auch angenommen worden sei. Es sei richtig, dass man erst einmal abwarten müsse, weil es das Bayerische Förderprogramm für die Wasserstofftankstellen gebe. Es gebe auch sehr viele Interessenten im Landkreis Miltenberg zu diesem Thema, deswegen sollte man das Thema Wasserstoff auch als eine Regionsaufgabe begreifen.

Es sei wichtig, Busunternehmen zu finden, die sich diesbezüglich engagieren würden. Vorbild könne hier das Busunternehmen Winzenhöfer in Groß-Zimmern (bei Groß-Umstadt) sein. Busse mit H<sub>2</sub>-Antrieb seien hier schon gelebte Praxis. Eventuell könnte man einen Runden Tisch mit Busunternehmen im Landkreis Miltenberg, die Wasserstofftechnik anbieten, organisieren.

Fazit sei, dass er über die Anträge gerne abstimmen lassen würde.

Kreisrat Eppig nimmt Stellung zu der Aussage, dass die ZENTEC das alles koordinieren sollte. Er sei schwer enttäuscht gewesen, als im vorigen Jahr die Infoveranstaltung über die Möglichkeiten und Chancen der wasserstoffbasierten Mobilität in Großwallstadt gewesen sei. Man habe sich die Mühe gemacht, habe ein reines E-Auto, ein reines Wasserstofffahrzeug und ein Hybrid-Fahrzeug vorgeführt. Die Presse habe die Veranstaltung groß angekündigt. Es hätten hochrangige Professoren referiert, aber von ZENTEC sei kein Vertreter da gewesen.

Zu Punkt 1 merkt er an, das könne man machen. Allerdings sei man eine Region mit besonderem Handlungsbedarf und genau das könnte man zum Anlass nehmen, mal eins, zwei Testfahrten durch die Bayerische Landesregierung zu bekommen, weil die Züge würden von Norddeutschland ins Allgäu fahren. Das seien alles die Testzüge von der Fa. Alstom. In Frankfurt sei eine Wasserstofftankstelle. Die Züge würden 1000 km weit kommen. Bei manchen Betrieben sei der Wasserstoff Abfall, d.h. die Züge könnten 23000 km am Tag mit diesem Nebenprodukt fahren. Man könne zwar keine Züge kaufen, aber darauf hinwirken.

Die Unterstützung von Wasserstofftankstellenbetreibern sieht er kritisch, werde es aber trotzdem unterstützen. Da könne vielleicht der Landkreis eine Anfrage stellen, wieviel Brennstoffzellenfahrzeuge in einer Region fahren müssten, um eine Tankstelle zu bekommen. Damals habe er die Auskunft erhalten, bei zehn Brennstoffzellenfahrzeuge würden die Betreiber H<sub>2</sub> veranlassen, eine Tankstelle in der Region zu bauen.

Der Landkreis könnte das bei Gleichstand in der Ausschreibung aufnehmen, dass dann solche bevorzugt würden, die Elektro- oder Brennstoffzellenfahrzeuge in ihrer Flotte hätten. Das

sei ein ganz großer finanzieller Vorteil für die Unternehmer, die würden nämlich keine KFZ-Steuer bezahlen.

Der Landkreis könne schon etwas tun, und wenn es nur Logistik sei. Der Kreis könnte auch ein Dienstfahrzeug kaufen. Es sei viel möglich. Vor allem, wenn dann in Aschaffenburg die Brennstoffzellenbusse fahren würden, bräuhete man eine Tankstelle.

Landrat Scherf erwidert, dass damals in der ZENTEC ein Umbruch stattgefunden habe, was Kreisrat Eppig als Gesellschafter auch wisse. Deswegen sei es nicht fair und gerechtfertigt, hier Kritik an der ZENTEC wegen des Nichtbesuchs einer einzelnen Veranstaltung zu üben. Die ZENTEC habe aktuell die Abfrage gemacht, um die Bedarfe bei den Unternehmen zu ermitteln. Das Thema sei bei der ZENTEC sehr gut aufgehoben und werde hier koordiniert und initiiert.

Zu Punkt 1: Man solle den Landkreis und den Landrat nicht mit dem Freistaat Bayern verwechseln. Kreisrat Dr. Fahn lege Wert darauf, dass er noch immer Freier Wähler sei und auch Kreisrat Eppig sei Mitglied der Freien Wähler. Für die Wasserstoffinitiative in Bayern fühle sich das Wirtschaftsministerium, der stv. Ministerpräsident, Herr Hubert Aiwanger, Freie Wähler, zuständig.

Es seien wichtige Handlungsfelder, die notwendig seien, aber man könne nicht ständig von ihm verlangen, dass er nachhake, wenn Themen abschließend beantwortet seien. Ihm sei viel wichtiger weitere Themen voranzubringen, so dass die Unternehmen im Landkreis Miltenberg Unterstützung beim Thema Güterverkehr bekommen, da müsse man in München bei der Staatsregierung Gehör finden, auch beim Thema ÖPNV in Richtung Metropolregion FrankfurtRheinMain. Da habe man vom Ministerpräsident bereits die Zusage für das 365 €-Ticket. Weiterhin brauche man Unterstützung bei der Einführung des länderübergreifenden Studiereden-Tickets und des Jobtickets.

Zu der Aussage von Kreisrat Eppig zu den Wasserstofftankstellen antwortet Landrat Scherf, dass die Unternehmer im Landkreis Miltenberg nicht das Landratsamt bräuheten, das ermittele, wie viele Autos man benötige und wie viele Autos mit Brennstoffzellen fahren würden. Sie seien dazu selber in der Lage, den Markt abzuschätzen und dann die Investition abzuschätzen. Er wolle auf die Unternehmer und auf den Markt vertrauen. Die Unternehmen würden sicher bei den Förderprogrammen partizipieren und im Landratsamt die entsprechende Unterstützung bei Genehmigungsverfahren erhalten.

Kreisrat Dr. Bohnhoff sagt, dass Wasserstoff eine Schlüsseltechnologie sei, die man sich für den Landkreis sichern sollte, dass man Betriebe habe, die sich damit auskennen und die mit dieser Technologie wachsen. Deswegen unterstütze er die Punkte zwei und drei.

An der Hochschule Darmstadt betreue er als Professor eine Arbeit, wo es darum gehe, mit der Westfrankenbahn zusammen zu schauen, wie sieht eine Roadmap aus, wie man sich in den nächsten Jahren entwickeln könne dort. Es sei die Frage, ja, Elektrifizierung, Zweigleisigkeit und Wasserstofftechnologie. Sein Eindruck sei, man dürfe momentan nicht durch die Wasserstofftechnologie die Elektrifizierung in Frage stellen. Den Bürgern hier im Landkreis werde es am Wichtigsten sein, ohne Umstieg von Hamburg direkt nach Hanau zu kommen und vernünftige Angebote im ÖPNV zu haben. Deswegen sollte man ganz genau überlegen, welche Schritte man gehe. Sein Petikum wäre, dass man da jetzt nicht versuche, auf einem Nebenkriegsschauplatz etwas zu machen, wo man nachher etwas ganz Tolles vielleicht in Frage stelle. Er könne gerne die Ergebnisse der Arbeit zur Verfügung stellen.

Landrat Scherf stimmt Kreisrat Dr. Bohnhoff zu. Man nehme das Thema in der ZENTEC auf, spiele es in die Netzwerke und versuche dort, die Unternehmen zu finden, die für sich dort ein Potential sehen.

Kreisrat Schuck fragt Herrn Gasper, ob es im Landkreis Firmen gebe, die eine Wasserstoffüberproduktion als Abfallprodukt hätten.

Zu Kreisrat Dr. Fahn sagt Herr Schuck, dass die Busunternehmer momentan selber zu kämpfen hätten mit den ganzen Linienbündeln, die zurückgehen. Vielleicht müsste man die erst einmal ein bisschen lockerer sehen.

Zu den Omnibusunternehmen sagt Landrat Scherf, dass er heute mit der Regierung gesprochen habe. Es gebe bisher nur die groben Züge des Corona-Schutzpaketes für den ÖPNV, aber es bestehe die Möglichkeit, vom Zeitraum März 2020 bis 31.12.2020, die Einnahmedifferenz im Vergleich zu März bis Dezember 2019 zu 90% durch den Freistaat Bayern auszugleichen. Das sei ein sehr wichtiges Signal für die Busunternehmen, abgesehen von anderen Schwierigkeiten aufgrund der neuen Einnahmeverteilung.

Herr Gasper antwortet, dass ihm kein Unternehmen bekannt sei, das Wasserstoff als Abfallprodukt herstelle. In verschiedenen Produktionsprozessen werde es verwendet. Die Stadtwerke Aschaffenburg würden eine eigene Wasserstoffstrategie fahren auch in Verbindung mit der Wasseraufbereitung. Wasserstoff müsste also immer in den Landkreis transportiert werden. Vielleicht würde man im Rahmen der Umfrage noch etwas mehr erfahren. Dies sei ein Thema, das noch genauer untersucht werden müsse.

Es gebe eine Studie, wo Wasserstoff eine ganz wichtige Bedeutung zugemessen werde im Rahmen der Energiewende. Es seien aber immer ganz spezielle Anwendungen. In der Studie werde auch beim Thema Mobilität im Schienenverkehr dem Wasserstoff eine Bedeutung dort beigemessen, wo die Elektrifizierung nicht funktioniere. Für die individuelle Mobilität sei es auch nicht für die breite Masse als Lösung geeignet, sondern nur für Fahrzeuge, die auf Langstrecke getrimmt werden bzw. schwere Lasten transportieren müssen. Es gebe einen erheblichen Energieverlust bei der Herstellung von Wasserstoff, was eben auch entsprechend berücksichtigt werden müsse.

Kreisrat Wolz sagt zu Kreisrat Dr. Bohnhoffs Befürchtung, dass das Thema Wasserstoff kontraproduktiv zur Elektrifizierung sein könne, dass man das bereits in der Sitzung vom 09.12.2019 ausführlich diskutiert habe, dass das eine nicht in Frage gestellt werde. Zum zweiten möchte er ein Lob und Dank an Landrat Scherf aussprechen für die ausführliche Info zum Antrag der ödp.

Landrat Scherf sagt zu Punkt 2 und 3, dass dies nicht abstimmungsfähig sei. Man könne nicht abstimmen, dass man Omnibusunternehmen unterstütze und sich an der Initiative der Stadtwerke Aschaffenburg orientiere. Die Stadtwerke Aschaffenburg unterstützen keine Omnibusunternehmen und eine pauschale Zusage sei nicht zu beschließen. Ebenso der Punkt drei. Er habe das Ganze sehr wertschätzend beantwortet, aber die Anträge seien zu pauschal formuliert, als dass man sie abstimmen könnte.

Kreisrat Dr. Fahn fügt zu Punkt 1 hinzu, dass für die Tatsache, ob der Landkreis eine Teststrecke bekomme, nicht der Herr Aiwanger zuständig sei, sondern die Verkehrsministerin Frau Schreyer. Da müsste man konkret noch einmal anfragen.

Landrat Scherf unterstützt Kreisrat Dr. Fahn, dies zu tun.

Zu Kreisrat Dr. Bohnhoff sagt Kreisrat Dr. Fahn auch, dass man bereits am 09.12.2019 bereits ausführlich darüber gesprochen habe. Keiner wolle die Elektrifizierung in Frage stellen. Er betont, dass für Testfahrten andere Strecken im südlichen Landkreis, wo Elektrifizierung nicht geplant sei, vor. Damit sei man in keiner Konkurrenz zur Elektrifizierung. Es gebe innovative Busunternehmen. Solche Busunternehmen solle man konkret unterstützen.

Er ist der Meinung, dass die Punkte zwei und drei beschlossen werden können.

Landrat Scherf wiederholt, dass man konkret sagen müsste, wie der Landkreis dies unterstützen soll.



Kreisrat Wolz merkt an, dass man keinen undefinierten Beschluss fassen könne. Die Alternative sei, einen Beschluss zu fassen, man nehme den Antrag der ödp und die Antwort des Landrats wohlwollend zur Kenntnis.

Landrat Scherf sagt, dass es keinen vollziehbaren Inhalt gebe, den man beschließen könne. Die sachlichen Fehler im Punkt drei habe er dargelegt. Der Landkreis Miltenberg könne sich nicht an der Initiative der Stadtwerke Aschaffenburg orientieren, da der Landkreis Miltenberg kein eigenes Verkehrsunternehmen und damit Busse besitze.

Kreisrat Eppig stimmt zu, dass es so nicht vollziehbar sei, aber der Kreis Miltenberg sei Hauptanteileseigner der Fa. ZENTEC und daher könnte man den Punkt 2 so beschließen, dass die ZENTEC die Verbindungen für die möglichen Betreiber unterstützt. Bei Punkt 3 könne man beschließen, dass das bei den Ausschreibungen berücksichtigt werde. Mehr könne man nicht tun.

Landrat Scherf lässt darüber abstimmen, dass sich mit den Ausführungen die Fragestellungen aus dem Antrag der ödp erledigt haben.

### **Der Ausschuss fasst bei zwei Gegenstimmen den mehrheitlichen**

#### **B e s c h l u s s :**

Die Fragestellungen aus dem Antrag der ödp haben sich mit den Ausführungen von Landrat Scherf erledigt.

Tagesordnungspunkt 7:

#### **Vereinbarung zwischen der Gemeinde Leidersbach und dem Landkreis Miltenberg über die Erneuerung bzw. Teilerneuerung des Straßenoberbaues der Kreisstraße MIL 25, OD Roßbach**

Herr Wosnik informiert, dass der folgende Sachverhalt bereits in der Sitzung des Ausschusses für Energie, Bau und Verkehr vom 27.05.2020 dargestellt wurde.

Das Staatliche Bauamt hat dem Landratsamt einen Entwurf zur Vereinbarung zwischen der Gemeinde Leidersbach und dem Landkreis Miltenberg (in der Vereinbarung „Straßenbauverwaltung“ genannt) vorgelegt, der die Kostentragung für die Erneuerung bzw. Teilerneuerung des Straßenoberbaues der Kreisstraße MIL 25, OD Roßbach regelt.

Im Zusammenhang mit der Erneuerung von gemeindlichen Ver- und Entsorgungsleitungen wird der Fahrbahnoberbau der Kreisstraße MIL 25 einschließlich der Gehwege und Straßenentwässerungseinrichtungen erneuert bzw. teilerneuert.

Art und Umfang der Maßnahme sind aus den Plänen des Ing.-Büros FKS-Infrastruktur, Aschaffenburg, zu entnehmen, welche Bestandteil der Vereinbarung sind.

Die Maßnahme ist in drei Bereiche gegliedert.

Bereich A: MIL 25, Abschnitt 160, Station 6,021 bis 6,504  
Vollständige Oberbauerneuerung, sowie vollständige Erneuerung von Wasserleitung und Kanal, einschl. Hausanschlüsse.

Bereich B: MIL 25, Abschnitt 160, Station 5,704 bis 6,021  
Teilerneuerung des Straßenoberbaues, sowie Erneuerung der Wasserleitung einschließlich Hausanschlüsse, sowie der Kanalanschlüsse.

Bereich C: MIL 25, Abschnitt 160, Station 5,678 bis 5,704  
Vollständige Oberbauerneuerung, sowie vollständige Erneuerung von Wasserleitung und Kanal, einschl. Hausanschlüsse.

### Bereiche A und C

(1) Die Straßenbauverwaltung trägt die Kosten der neuen Straßeneinläufe (einschl. Anschluss an Kanal)

(2) Die Straßenbauverwaltung trägt die Kosten der Markierung und Beschilderung der Kreisstraße.

(3) Die Kosten der Vermessung und Vermarkung der Kreisstraße, nach Abschluss der Baumaßnahme, tragen Straßenbauverwaltung und Gemeinde jeweils zur Hälfte.

(4) Die Straßenbauverwaltung trägt die Kosten der Erneuerung des Fahrbahnoberbaues – ohne evtl. Untergrundstabilisierung – der Kreisstraße, sowie die Kosten für die Erneuerung der Rinnen - soweit sie der Kreisstraße zuzuordnen sind -, jedoch abzüglich der anteiligen Kosten, die die Gemeinde nach den folgenden Absätzen übernimmt.

(5) Die Kosten der Erneuerung des Fahrbahnoberbaues der Kreisstraße über den gemeindlichen Leitungsgräben (Kanal, Wasser, jeweils einschl. der Hausanschlüsse) werden zwischen Gemeinde und Straßenbauverwaltung hälftig geteilt.

(6) Die Kosten der Erneuerung der Rinnen der Kreisstraße über den querenden gemeindlichen Leitungsgräben werden ebenfalls hälftig zwischen Gemeinde und Straßenbauverwaltung geteilt.

(7) Die Gemeinde trägt sämtliche Kosten (Erneuerung Gehwege und Ortsstraßeneinmündungen, Erneuerung oder Änderung gemeindlicher Leitungen, Angleichungsarbeiten an Anliegergrundstücken etc.).

(8) Die Kosten der Baustelleneinrichtung und –räumung sowie Verkehrssicherung werden im Verhältnis der anteiligen Baukosten zwischen Straßenbauverwaltung und Gemeinde geteilt.

### Bereich B

Im Bereich B wird der Straßenoberbau teilerneuert. Die Kostentragung entspricht grundsätzlich den Regelungen der Bereiche A und C. Lediglich bei der Kostenregelung nach Abs. 4 u. 5 ist im Bereich B statt der Erneuerung die Teilerneuerung des Fahrbahnoberbaues der Abrechnung zugrunde zu legen.

Für die Übernahme der Planung und Bauleitung im Bereich B erhält die Gemeinde 5 % der auf die Straßenbauverwaltung entfallenden Baukosten einschl. MwSt.

Im Haushalt 2020 sind für den 1. BA 50.000,- € eingestellt.  
Noch offen sind der Beginn der voraussichtlich 3-jährigen Bauzeit und die Aufteilung der notwendigen Mittel auf die Haushaltsjahre. Der vom Ing.-Büro FKS ermittelte Kostenanteil des Landkreises beträgt rund 1.070.000,- €.

Die Kosten der Gesamtmaßnahme belaufen sich auf ca. 4.935.000,00 €.

Neu ergeben hat sich:

Die Gemeinde hat am 30.06.2020 der Vereinbarung zugestimmt.

Gemäß Pandemiebeschluss des Kreistages vom 11.05.2020 ist nun die Vereinbarung abschließend im Ausschuss für Energie, Bau und Verkehr zu beraten.

Auf Nachfrage von Kreisrat Schuck erklärt Herr Wosnik, dass die Ortsdurchfahrt komplett abgesperrt und eine ortsnahe Umleitung geschaffen werde.

## **Der Ausschuss für Bau und Verkehr fasst abschließend den einstimmigen**

### **Beschluss:**

Der Vereinbarung zwischen dem Landkreis Miltenberg und der Gemeinde Leidersbach über die Erneuerung bzw. Teilerneuerung des Straßenoberbaues der Kreisstraße MIL 25, OD Roßbach, wird gemäß der vorliegenden Vereinbarung zugestimmt.

Tagesordnungspunkt 8:

### **Bericht von der Konferenz "Güterverkehr auf der Schiene im Landkreis Miltenberg" – nachträglich**

Landrat Scherf berichtet von der Konferenz „Starker Wirtschaftsstandort Landkreis Miltenberg – Potentiale für mehr Güterverkehr auf der Schiene“:

Landrat Scherf informierte den Ausschuss über das Ergebnis einer Besprechung von IHK, Gemeinden und Unternehmen mit tatsächlichem und potentielltem Güterverkehrsanschluss sowie dem Infrastrukturbetreiber der Schiene gemeinsam mit der Regierung von Unterfranken zum Thema „Güterverkehr auf der Schiene im Landkreis Miltenberg“ am 14.7.2020 im Landratsamt Miltenberg.

Hintergrund der Einladung durch Landrat Scherf in Abstimmung mit der Regierung von Unterfranken sind:

- die seit 2001 währenden Bemühungen der IHK zu einer Stärkung des Güterverkehrs auf der Schiene entlang der Bahnstrecken im Landkreis Miltenberg,
- die Bemühungen von Unternehmen wie OWA, Fripa, Josera, Mainsite und Miltenberger Kieswerke zur stärkeren Nutzung der Schiene im Bereich Güterverkehr und
- die Bemühungen der Stadt Amorbach um eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Schienenanbindung der OWA für die Nutzung im Gütertransport.

Ergebnis der Besprechung war, dass ohne eine stärkere Leistungsfähigkeit der gesamten Infrastruktur der Schiene auf den drei Strecken Aschaffenburg – Miltenberg sowie Miltenberg – Faulbach und Miltenberg – Amorbach Bemühungen einzelner Unternehmen bzw. einzelner Standorte kaum realistische Umsetzungsmöglichkeiten besitzen. Seitens der Stadt Amorbach wurde deshalb im Herbst 2019 der Ansatz einer Machbarkeitsstudie „Verlagerung von Güterverkehr auf die Schiene“ entwickelt und im Grundsatz mit dem zuständigen Staatsministerium besprochen.

Aufgrund der Komplexität der Schieneninfrastruktur beginnend ab Aschaffenburg mit der eingleisigen Strecke, der Vielzahl von Unternehmensstandorten mit Verlagerungspotential

sowie der länderübergreifenden Perspektive in Richtung Anschluss an die Hauptstrecke Stuttgart – Würzburg über Wertheim und Lauda wurde der Vorschlag von Bürgermeister Schmitt, dass eine Machbarkeitsstudie auf Landkreis-Ebene mit Unterstützung der Wirtschaft sinnvoll ist, einhellig angenommen.

Federführung und auch die Antragstellung würde sinnvollerweise beim Landkreis Miltenberg liegen, jedoch sollte die Konzipierung der zu untersuchenden Aufgabenstellung in enger Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden Amorbach, Miltenberg, Kleinheubach, Faulbach, Obernburg und Elsenfeld sowie der IHK und den im Güterschienenverkehr engagierten Unternehmen wie OWA, Fripa, Josera, Mainsite und Miltenberger Kieswerke.

Eine nächste Sitzung der Arbeitsgruppe ist für September 2019 geplant, so dass dem Ausschuss für Energie, Bau und Verkehr in seiner Oktober-Sitzung ein Konzept für eine Machbarkeitsstudie inklusive einer Kostenschätzung zur Beschlussfassung und als Empfehlung für die Aufnahme in den Kreishaushalt 2021 vorgestellt werden.

Kreisrat Dr. Bohnhoff merkt an, dass, wenn man ein Konzept aufstelle und Varianten prüfe, würde er empfehlen, man habe Trimodales Containerterminal in Aschaffenburg, wo man den gesamten großen Vorlauf auf der Schiene realisieren könne und auch den Wasserweg, um einen kurzen Nachlauf in diesem kombinierten Verkehr dann zu uns in den Landkreis auf der Straße zu machen. Das bedeute für den Landkreis, nicht wegen der LKW-Bereiche, aber die Attraktivität des Standortes, wenn man das richtig herausstelle, könne dadurch gesteigert werden, wenn man das mehr ins Bewusstsein bringe. Er würde es als Variante mit aufnehmen.

### **Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.**

Tagesordnungspunkt 9:

#### **Anfragen**

Kreisrat Dr. Fahn sagt, dass die Energieagentur Bayerischer Untermain, wo auch der Landkreis Miltenberg dazugehöre, Mitglied in der Landesagentur für Energie sei. Die Landesagentur, die in Regensburg angesiedelt sei, begleite die Energiewende in Bayern. Er möchte wissen, was konkret die Landesagentur für den Raum Untermain möglich machen könne.

Im Juni 2017 sei eine unbefristete Vollmitgliedschaft bei der Energieagentur Unterfranken beschlossen worden.

Kreisrat Dr. Fahn fragt, was hier konkret gemacht werde.

Herr Wosnik antwortet zur Energieagentur Unterfranken, dass ihm spontan die Aktion „Der älteste Kühlschrank“ einfallt, die er mit Herrn Paulus zusammen gemacht habe. Herr Paulus arbeite im Bereich der Energieberatung bei der Energieagentur Unterfranken mit. Herr Paulus habe z.B. auch die ersten Erhebungen bzw. Abschätzungen zum Photovoltaikprogramm im Rahmen dieses Honorars mitgemacht.

Herr Gasper antwortet, dass die Landesagentur momentan nur eine Hülle sei. In der Zwischenzeit sei nur strukturell daran gearbeitet worden, die Agentur aufzubauen. Sein Wissensstand sei, dass die Landesagentur gegründet worden sei auf Vorschlag von einigen Umweltverbänden, u.a. auch auf Vorschlag des Vereins der Bayerischen Energieagentur. Die kommunal getragenen Agenturen hätten mangels Landesagentur vor einigen Jahren einen Verein gegründet. Die Landesagentur soll letztendlich überwiegend im Hintergrund

arbeiten wie z.B. Programme beim Freistaat anzustoßen. Für die Umsetzung in den Regionen sollen die kommunal getragenen Agenturen weiter zuständig sein. Der Wirtschaftsminister habe gesagt, dass die Landesagenturen nicht direkt in die Regionen hineinarbeiten würden.

**Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.**

gez.

**Scherf**  
Vorsitzender

gez.

**Zipf-Heim**  
Schriftführerin