

**N I E D E R S C H R I F T**

**über die öffentliche Sitzung des Gemeinderates**

**vom 26.01.2026 im Ratssaal**

**Beginn: 18:00 Uhr**

**Ende: 20:20 Uhr**

**Anwesend:**

**Vorsitzender**

Bürgermeister Matthias Burth

**Gemeinderäte**

Marcel Baur  
Thomas Beck  
Prof. Dr. Ernst Deuer  
Pierre Groll  
Jochen Haas  
Michael Halder  
Kurt Harsch  
Oliver Jöchle  
Eckard Lehmann  
Rainer Marquart  
Stefan Maucher  
Klaus Merk  
Ralf Michalski  
Beatrix Nassal  
Robert Rothmund  
Gabi Schmotz  
Franz Thurn  
Britta Wekenmann-Arnold

**Verwaltung**

Silke Jöhler  
Albert Schilling Hochbau

**Ortsvorsteher/in**

Manfred Frey  
Bernhard Metzler  
Margit Zinser-Auer

**Schriftführer/in**

Brigitte Thoma

**Abwesend:**

**Verwaltung**

Günther Blaser  
Jutta Döbele  
Rebecca Metzler stv. Hauptamtsleitung

entschuldigt

## **Tagesordnung**

Beschluss-Nr.

- 1 Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit, Tagesordnung
- 2 Bekanntgaben, Mitteilungen, Bekanntgabe nichtöffentl. gefasster Beschlüsse, Protokoll
- 3 Einwohnerfragestunde
- 4 Nachrücken von Frau Beatrix Nassal in den Gemeinderat - Feststellung von Hinderungsgründen - Verpflichtung als Stadträtin  
Vorlage: 20/074/2026
- 5 Nachbesetzung der Ausschüsse und sonstigen Gremien  
Vorlage: 20/075/2026
- 6 Machbarkeitsstudie Bodo-Ringzug
  - a) Vorstellung Ergebnis Machbarkeitsstudie
  - b) Zustimmung der Kostenbeteiligung und
  - c) Beauftragung zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Landkreis RavensburgVorlage: 10/074/2026
- 7 Breitbandausbau Aulendorf – Eventueller Wechsel vom Graue Flecken Programm 1.0 zum Graue Flecken Programm 2.0  
Vorlage: 10/076/2026
- 8 Beitritt der Stadt Aulendorf zur Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)  
Vorlage: 40/201/2025
- 9 Eventuelle Ausübung eines Vorkaufsrechts für eine Teilfläche des Anwesens Hofgartenstraße 9, Aulendorf  
Vorlage: 10/072/2026
- 10 Beförderung und Ernennungen bei der Freiwilligen Feuerwehr Aulendorf 2026  
Vorlage: 20/077/2026
- 11 Annahme und Verwendung von Spenden  
Vorlage: 20/076/2026
- 12 Verschiedenes
- 13 Anfragen gem. § 4 Geschäftsordnung

**Beschluss-Nr. 1**

**Begrüßung, Feststellung der Beschlussfähigkeit, Tagesordnung**

BM Burth begrüßt die Anwesenden und stellt die Beschlussfähigkeit fest.

**Beschluss-Nr. 2**

**Bekanntgaben, Mitteilungen, Bekanntgabe nichtöffentl. gefasster Beschlüsse,  
Protokoll**

Es gibt keine Bekanntgaben in öffentlicher Sitzung

**Beschluss-Nr. 3**  
**Einwohnerfragestunde**

Keine Wortmeldungen in der Einwohnerfragestunde.

**Beschluss-Nr. 4**

**Nachrücken von Frau Beatrix Nassal in den Gemeinderat - Feststellung von Hinderungsgründen - Verpflichtung als Stadträtin**  
**Vorlage: 20/074/2026**

Niklas Gentner ist aus beruflichen Gründen aus Aulendorf verzogen und wurde daher in der Sitzung vom 15.12.2025 verabschiedet.

Als weitere Ersatzbewerberin für das Bündnis Umwelt und Soziales (BUS) wurde bei der Kommunalwahl am 09.06.2024 Frau Beatrix Nassal festgestellt.

Frau Nassal hat mitgeteilt, dass sie als Nachrückerin zur Verfügung steht und kein Hinderungsgrund nach § 29 GemO besteht. Frau Nassal war bereits bis zur Kommunalwahl 2024 Gremiumsmitglied.

Somit kann Frau Nassal als Stadträtin nachrücken und verpflichtet werden.

**Der Gemeinderat beschließt einstimmig:**

- 1. Bei Frau Beatrix Nassal liegt kein Hinderungsgrund nach § 29 GemO vor.**
- 2. Frau Beatrix Nassal rückt für Herrn Niklas Gentner in den Gemeinderat der Stadt Aulendorf nach.**

**Beschluss-Nr. 5**

**Nachbesetzung der Ausschüsse und sonstigen Gremien**  
**Vorlage: 20/075/2026**

Aufgrund des Nachrückens von Beatrix Nassal für Herrn Niklas Gentner ist über die Neubildung der Ausschüsse zu beschließen.

Herr Gentner war in folgenden Ausschüssen und sonstigen Gremien tätig:

- Verwaltungsausschuss – ordentliches Mitglied
- Ausschuss Umwelt und Technik - Stellvertreter
- Jugendausschuss – ordentliches Mitglied
- Zweckverband VHS – Stellvertreter

Die BUS-Fraktion schlägt vor, dass Frau Nassal die jeweiligen Mandate von Herrn Gentner übernimmt.

Es wird eine einvernehmliche Nachbesetzung und Neubildung der Ausschüsse auf der Grundlage des § 40 Abs. 2 GemO sowie eine einvernehmliche Nachbesetzung der sonstigen Gremien angestrebt.

**Der Gemeinderat stimmt einvernehmlich (ohne Gegenstimme und ohne Enthaltung) der Neubildung der Ausschüsse und der Nachbesetzung der sonstigen Gremien wie oben aufgeführt zu.**

## **Beschluss-Nr. 6**

### **Machbarkeitsstudie Bodo-Ringzug**

#### **a) Vorstellung Ergebnis Machbarkeitsstudie**

#### **b) Zustimmung der Kostenbeteiligung und**

#### **c) Beauftragung zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung mit dem Landkreis Ravensburg Vorlage: 10/074/2026**

BM Burth begrüßt Herrn Dr. Wolfgang Heine, Verbandsdirektor des Regionalverbands bodensee-Oberschwaben. Dieser stellt die Ausgangssituation und die Planungen anhand einer Powerpointpräsentation vor.

Der Interessenverband bodo-Ringzug hat 2023 eine Machbarkeitsstudie zur Stärkung des Zugangebots zwischen dem württembergischen Allgäu, dem Schussental und dem Bodenseeraum in Auftrag gegeben. Dabei sollte insbesondere eine attraktive Direktverbindung zwischen Leutkirch und dem Schussental sowie eine Elektrifizierung der württembergischen Allgäubahn zwischen Aulendorf und Kißlegg geprüft werden. Die Erstellung der Machbarkeitsstudie dauerte deutlich länger als zunächst angenommen, da es sehr komplex und aufwendig war, eine verkehrliche Variante auszuarbeiten, die zusätzliche Verkehre ermöglicht, realistisch zu finanzieren ist und Aussicht auf eine Förderung hat.

Mit dieser Vorlage wird der Gemeinderat über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie informiert. Auf Basis einer ähnlichen Vorlage gibt es bereits seit 9. Dezember 2025 einen einstimmigen Kreistagsbeschluss.

Auf Basis der Machbarkeitsstudie wird vorgeschlagen, die Beauftragung der Genehmigungsplanung für die Variante G durch den Kreis zu unterstützen und sich mit dem vereinbarten Kostenbeitrag an der Planung zu beteiligen. Auf Basis dieser vertieften Planung und einer dann vorliegenden Kostenschätzung kann dann verlässlich darüber entschieden werden, ob das Projekt weiter vorangetrieben werden soll.

### **1. Ergebnisse der Machbarkeitsstudie:**

#### **a) Kernaussagen**

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sind detailliert im Abschlussbericht dargestellt (Anlage 1). Das Fazit auf den Seiten 190 bis 195 fasst die wesentlichen verkehrlichen Aussagen zusammen.

Darüber hinaus ist folgendes zentral:

- Es wird eine Möglichkeit zum Ausbau des Zugverkehrs zwischen Kißlegg und Aulendorf aufgezeigt, die einen Infrastrukturausbau (insbesondere eine Elektrifizierung) erfordert. Dieser Ausbau könnte durch eine Förderung gemäß Gemeindeverkehrswegefinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes, das eine Mischfinanzierung zwischen Bund, Land und kommunaler Seite vorsieht, finanziert werden. Eine Finanzierung über den Bedarfsplan des Bundes und eine alleinige Finanzierung des Bundes ist nicht realistisch.
- Nur die zur Umsetzung vorgeschlagene Option G erscheint förderfähig zu sein. Es gibt somit keine unterschiedlichen verkehrlichen Varianten, die sinnvollerweise weiter geplant werden sollten.
- Es erscheint nach Aussage der Gutachter sinnvoll, weiter zu planen und realistisch, einen förderfähigen Antrag nach GVFG stellen zu können.

- Das Land vergibt die Verkehrsleistung auf der Strecke Aulendorf-Kißlegg zum Jahr 2032 neu. Daher muss bis Herbst 2026 feststehen, ob eine Elektrifizierung der Strecke angestrebt wird und somit ab ca. 2040 auf Elektrotriebzüge umzustellen wäre. Steht dies nicht fest, würde das Land dauerhaft batterieelektrische Züge einsetzen. Die Machbarkeitsstudie zeigt auf, dass durch die Umstellung von batterieelektrischen Zügen auf Oberleitungszüge nur noch wenig Emissionen eingespart werden können und somit das Kosten-Nutzen-Verhältnis so ungünstig wäre, dass ein Ausbau der Infrastruktur nicht mehr förderfähig wäre. Wird also bis Herbst 2026 keine Planungsvereinbarung geschlossen, erscheint eine Elektrifizierung der Strecke Aulendorf-Kißlegg nicht mehr umsetzbar.
- Für den Zugbetrieb und dessen Finanzierung gelten im Zeithorizont der Inbetriebnahme die dann gültigen Standards des Landes. Diese definiert das Land aktuell im sogenannten Zukunftsfahrplan für Baden-Württemberg. Der Ringzug erfüllt die Anforderungen des Zukunftsfahrplans in der ersten Stufe, d.h. der Ausbau der Verkehre deckt sich mit den Planungen des Landes und würde zu gegebener Zeit vom Land finanziert, wenn hierfür Haushaltsmittel zur Verfügung stehen. Für Zugverkehre ab dem Jahr 2040 kann das Land aber zum heutigen Tag noch keine Finanzierungszusage geben. Das Land verweist dabei insbesondere auf die notwendige auskömmliche Finanzierung des Verkehrs über Regionalisierungsmittel des Bundes.
- Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurde auch ein Ausbau der östlichen Bodenseegürtelbahn und die Möglichkeit eines Ringzug-Verkehrs im Raum des bodo- Verkehrsverbundes geprüft. Die Machbarkeitsstudie zeigt, dass die vorgeschlagene Variante G keine Zusammenhänge mit der östlichen Bodenseegürtelbahn oder der Allgäubahn hat. Daher kann der Landkreis Ravensburg gemeinsam mit den Kommunen ohne Abstimmung mit dem Bodenseekreis oder dem Landkreis Lindau über das weitere Vorgehen entscheiden. Der Ausbau der östlichen Bodenseegürtelbahn soll auch auf Grund seiner Bedeutung für den Fernverkehr für den kommenden Bundesverkehrswegeplan angemeldet werden. Zudem ist der Bodenseekreis mit der Finanzierung des Ausbaus der westlichen Bodenseegürtelbahn im Rahmen einer GVFG-Förderung finanziell gefordert.

## **b) Verkehrlicher Nutzen für die Region**

### Vorteile für alle Fahrgäste in der Region:

Den heute angebotenen Fahrplan in der Region verlässlich anzubieten, ist aufgrund der stark ausgelasteten Infrastruktur eine Herausforderung. Verspätungen und verpasste Anschlüsse von der Regionalbahn von Aulendorf nach Kißlegg auf den Regionalexpress von und in Richtung Memmingen-München sind häufig. Eine Verlängerung der Umsteigezeit in Kißlegg und mehr Pünktlichkeit machen Anschlussverbindungen erst wirklich verlässlich nutzbar. Auch der Entfall eines Umstiegs in Aulendorf in Richtung Ravensburg-Friedrichshafen macht das Angebot attraktiver und zuverlässiger. Der einheitliche Einsatz von Elektrotriebwägen in der Region erlaubt betriebliche Flexibilität und ermöglicht einen stabileren Betrieb. Der vorgeschlagene Infrastrukturausbau ist die einzige Möglichkeit, das Zugangebot verlässlich und attraktiv zu gestalten.

Durch eine Stärkung der Infrastruktur und Elektrifizierung der Strecke Aulendorf-Kißlegg wäre diese Strecke als wichtige Verbindungsachse zwischen der Südbahn Stuttgart-Ulm-Friedrichshafen und der Allgäubahn Lindau-München aufgewertet. Sollte langfristig ein Ausbau der Allgäubahn (Anmerkung: Hier ist die Bahnstrecke von Hergatz über Kißlegg nach Memmingen gemeint) erfolgen, wären die Voraussetzungen für eine weitere Aufwertung des Zugangebotes nach Kißlegg, Wangen und Leutkirch deutlich besser. Nach einem Ausbau der Allgäubahn wäre beispielsweise auch ein halbstündliches Angebot von

Aulendorf bis Kißlegg, Leutkirch oder Wangen denkbar.

Durch die Elektrifizierung des Zugverkehrs reduzieren sich auch lokale Emissionen und Fahrzeuggeräusche. Durch die Elektrifizierung von Süd-, Allgäu- und Bodenseegürtelbahn verkehren in der Region fast ausschließlich Elektrotriebzüge. Dementsprechend wird auch die Instandhaltungsinfrastruktur darauf ausgerichtet. Die perspektivisch eingesetzten Batterieelektrischen Züge würden eine Insellösung darstellen und zu höheren Betriebskosten führen.

Wenn keine umfassenden Investitionen in die Strecke erfolgen, bleibt insbesondere das Betriebsprogramm auf dem heutigen Stand stehen und es ist davon auszugehen, dass sich keine Fahrgaststeigerungen einstellen und die Strecke im gesamthaft betrachteten ÖPNV weiter an Bedeutung für die Region verliert. Durch die Elektrifizierungsmaßnahme muss (und kann) sichergestellt werden, dass diese strukturellen Nachteile behoben werden und perspektiv auch regionale und überregionale Verkehre auf die Strecke geholt werden können (z.B. Führung von schnellen Verkehren (RE/EC/IC/ICE etc.) von der Bodenseegürtelbahn kommend über FN-Aulendorf-Kißlegg in Richtung München bzw. umgekehrt, welche alle in Aulendorf als Bahnknotenpunkt halten werden).

Durch den Einsatz im Betrieb günstiger Elektrotriebzüge können zudem dauerhafte Einsparungen bei den Betriebskosten erzielt werden. Auch wenn die aktuelle Landesregierung fest zur württembergischen Allgäubahn steht, ist die perspektivische Reduktion oder Einstellung des SPNV bei einer Beibehaltung des Status quo durch eine veränderte Haushaltslage oder politische Entscheidungen künftiger Landes- und Bundesregierungen nicht auszuschließen.

Die verkehrlichen Auswirkungen sind in der Machbarkeitsstudie detailliert dargestellt.

#### Vorteile für die Fahrgäste aus Friedrichshafen – Aulendorf – Bad Waldsee:

Zusätzlich zur bisherigen stündlichen Regionalbahnverbindung von Aulendorf nach Kißlegg/Leutkirch/Wangen würde eine weitere stündliche Regionalbahnverbindung ohne Umstieg von Friedrichshafen über Aulendorf bis Bad Waldsee verkehren. Bis Waldsee fährt dann zwei Mal pro Stunde ein Zug.

#### Vorteile für die Fahrgäste aus Wolfegg und Alttann:

Bislang wird zweistündlich abwechselnd in Wolfegg und in Alttann gehalten. Künftig wäre ein stündlicher Halt in Wolfegg oder Alttann möglich.

#### Vorteile für Fahrgäste aus Bad Waldsee – Kißlegg – Leutkirch bzw. Wangen:

Zusätzlich zur bisherigen stündlichen Verbindung von Kißlegg/Leutkirch/Wangen nach Friedrichshafen mit Umstieg in Aulendorf würde eine zusätzliche Direktverbindung nach Friedrichshafen angeboten. Der Umstieg in Aulendorf entfällt.

#### Vorteile für die Fahrgäste mit Umstieg zwischen der Regionalbahn Aulendorf-Kißlegg und dem Regionalexpress Lindau-Memmingen-München:

Verlässlichere Anschlüsse durch Verlängerung der Umsteigezeit.

#### Zusätzliche Vorteile für die Fahrgäste aus Aulendorf:

Auf der Südbahn wird u.a. durch den Einbau von zusätzlichen Blocksignalen ein halbstündiger, zuverlässiger RB-Verkehr von Aulendorf in Richtung Ravensburg und Friedrichshafen auch außerhalb der Hauptverkehrszeit (HVZ) möglich.

Die Stadt Aulendorf hatte nach Auswertung der IHK über 4.000 Auspendler (2024), wovon die zweitmeisten (543 Personen) nach Bad Waldsee pendeln. Durch das zukünftige halbstündige Fahrplanangebot nach Bad Waldsee bedeutet dies ein enormes Verlagerungspotential auf den umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn. Hinzu kommt, dass Bad Waldsee die Haupteinpendlergemeinde (334 Personen) von Aulendorf ist. Hier besteht ebenfalls ein Verlagerungspotential.

## 2. Finanzierung des Gesamtprojektes

Für die vorgeschlagene Variante G wurden folgende Kosten ermittelt:

Maßnahmenbestandteil	Baukosten [Mio. €, 2023]	Gesamtkosten [inkl. Planung]
<i>Zwischensumme Grundvariante A</i>	<b>80,8</b>	<b>101,0</b>
<i>Elektrifizierung Aulendorf – Kißlegg</i>	49,8	62,2
<i>Geschwindigkeitserhöhung Roßberg – Kißlegg</i>	23,2	29,0
<i>Geschwindigkeitserhöhung Kißlegg – Leutkirch</i>	1,6	2,0
<i>Zusätzliche Blocksignale Südbahn</i>	6,2	7,8
<b>Variante G (inkl. Grundvariante A):</b>	<b>80,8</b>	<b>101,0</b>

Bund und Land tragen die Kosten der Elektrifizierung bei einer Realisierung der Maßnahme nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel vollständig. Bei einem Ausstieg aus den Planungen nach der Kostenschätzung oder nach Abschluss der Genehmigungsplanung und vor Baubeginn würde das Land seinen bis dahin geleisteten Finanzierungsbeitrag nicht zurückfordern. Die nach dem GVFG zuwendungsfähigen Kosten für den Ausbau der Infrastruktur zur Geschwindigkeits- und Kapazitätserhöhung werden vom Bund zu 75% übernommen. Das Land trägt nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel 50 % der nicht durch den Bund abgedeckten Gesamtkosten, so dass die Region (Landkreis und Kommunen) ebenfalls noch 50 % dieser Kosten finanzieren müssen.

Dies bedeutet nach dem bisherigen Planungsstand, dass die Region 7,87 Mio. Euro für die Planung und den Bau des Projektes aufbringen müsste. Dies entspricht 7,8 % der Gesamtkosten der Maßnahme. Die detaillierte Kostenaufteilung ist der Anlage 2 zu entnehmen. Bei einer hälftigen Kostenteilung mit dem Landkreis müssten die Kommunen 3,94 Mio. Euro finanzieren.

## 3. Mögliches weiteres Vorgehen

Der nächste Schritt zur Realisierung wäre die Beauftragung der Grundlagenermittlung und der Vorplanung. Die Leistungsphase 1 umfasst die Grundlagenermittlung, in Leistungsphase 2 wird eine Kostenschätzung erstellt. Hierfür sind ca. 5 Jahre notwendig. Auf dieser Grundlage kann dann im Kreistag und den Kommunen entschieden werden, ob die Planungen weiter fortgeführt werden sollen. Anschließend würden dann die Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) erfolgen. Dies würde weitere ca. 5 Jahre in Anspruch nehmen.

Um das Projekt möglichst rasch voranzutreiben und die Planungsmittel effektiv einzusetzen, möchten das Land, der Landkreis und die Deutsche Bahn eine Planungsvereinbarung für die Leistungsphasen 1 bis 4 abschließen.

Ein Ausstieg aus den Planungen wäre nach Leistungsphase 2 noch möglich. Mit Abschluss der Leistungsphase 4 kann ein Förderantrag beim Bund gestellt werden. Bis zu einer Realisierung wären, grob geschätzt, 3 Jahre Bauzeit notwendig. Eine Inbetriebnahme ist bei zügigem Planungsbeginn, durchschnittlichem Voranschreiten der Planungen und dauerhaft der zur Verfügungstellung von Haushaltsmitteln frühestens 2040 denkbar.

## 4. Finanzierung der weiteren Planungen

Es ist mit Planungskosten im Umfang von 30% der Gesamtkosten zu rechnen, hier 24,24 Mio. Euro. Für die Leistungsphasen 1 und 2 sind 4,36 Mio. Euro (18 % der Gesamtplanungskosten) und für die Leistungsphasen 3 und 4 6,79 Mio. Euro (28 % der Gesamtplanungskosten) veranschlagt. Die Kosten der Leistungsphasen 1 bis 4 in Höhe

von 11,15 Mio. € finanziert das Land nach Maßgabe verfügbarer Haushaltsmittel zur Hälfte vor, die andere Hälfte muss die Region vorfinanzieren. Damit finanzieren die Region und das Land jeweils 5,58 Mio. € vor. Bei einer Realisierung der Maßnahme würden das Land und der Bund die Planungskosten für die Elektrifizierung dann vollständig rückwirkend übernehmen. Die Rückzahlung der vorfinanzierten Planungskosten ist im Förderbescheid verankert und steht daher nicht unter Finanzierungsvorbehalt.

Bei einem Ausstieg aus den Planungen nach der Kostenschätzung oder nach Abschluss der Genehmigungsplanung würde das Land die bis dahin entstandenen Planungskosten bis einschließlich Leistungsphase 4 zu 50 % tragen und damit auf eine Erstattung verzichten. Dies wird in der Planungsvereinbarung vor Beginn der Planungen vertraglich fixiert und steht somit auch nicht unter Finanzierungsvorbehalt.

## 5. Aufteilung der Kosten in der Region

Der Landkreis Ravensburg schlägt vor, dass der Landkreis 50% der regional zu tragenden Kosten und Risiken übernimmt und die Kommunen die übrigen 50% der Kosten und Risiken. Der Landkreis wird mit den Kommunen einen Vertrag über die Finanzierungsbeteiligung abschließen.

Für die Aufteilung der Kosten unter den Städten/Gemeinden wurde ein an das Vorbild Bodenseegürtelbahn angelehnter Schlüssel nach Einwohnern vereinbart. Betroffen wären hier die Städte und Gemeinden Kißlegg, Wolfegg, Bad Waldsee und Aulendorf, die direkt an der Strecke liegen. Die ebenfalls profitierenden großen Kreisstädte Wangen i.A., Leutkirch i.A., Ravensburg und Bad Waldsee haben zugesagt (vorbehaltlich noch ausstehender Beschlüsse), sich jeweils mit 250.000 € an den Kosten zu beteiligen (insgesamt 1 Mio. Euro). Die verbliebenden 2,94 Mio. Euro würden sich daher wie folgt auf die jeweiligen Kommunen verteilen:

	<b>Einwohner</b> (Stand 2024)	<b>Anteil in %</b>	<b>Anteil in €</b> (mit Beitrag der 4 Großen Kreisstädte)
Aulendorf	10.417 EW	23,33	685.902
Bad Waldsee	20.838 EW	46,67	1.372.098
Wolfegg	3.861 EW	8,65	254.310
Kißlegg	9.530 EW	21,35	627.690
<b>Gesamt</b>	<b>44.646 EW</b>	<b>100 %</b>	<b>2,94 Mio. €</b>

## 6. Chancen und Risiken

- a. Die Gutachter empfehlen, die Planungen des Projektes zügig voranzutreiben und möglichst rasch einen Förderantrag zu stellen, da die Förderbedingungen in den letzten Jahren stark verbessert wurden. Aufgrund der attraktiven Förderkonditionen und dem großen Bedarf an Ausbau der Schieneninfrastruktur ist damit zu rechnen, dass zahlreiche Förderanträge gestellt werden. Das Landesverkehrsministerium kann heute noch nicht abschätzen, ob die vorhandenen Bundes- und Landesmittel für alle Vorhaben zum Zeitpunkt einer möglichen Antragsstellung ausreichend sein werden. Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung, der eine Stärkung der GVFG-Förderung vorsieht, zeigt aber auf, dass Bund und Land gewillt sind, den Ausbau der Schieneninfrastruktur über das GVFG auskömmlich zu finanzieren.
- b. Grundsätzlich ist der Ausbau und insbesondere die Elektrifizierung von Schienenstrecken im Eigentum der Deutschen Bahn keine kommunale Aufgabe. Eine Realisierung der Maßnahme über den Bedarfsplan des Bundesverkehrswegeplans, bei dem der Bund die Kosten vollständig tragen würde, erscheint allerdings auf Grund der Tatsache, dass die Strecke keine Relevanz für

den Fernverkehr hat und angesichts der Konkurrenz zahlreicher überregional bedeutsamer Schieneninfrastrukturprojekte bundesweit, aber auch regional, nicht realistisch. Daher wird empfohlen, das Projekt im Rahmen eines GVFG-Förderprojektes zu realisieren.

- c. Der Zugbetrieb im Zielkonzept würde nach heutigem Stand vom Land Baden-Württemberg perspektivisch vollständig finanziert. Das Verkehrsministerium hat allerdings die Einschränkung vorgenommen, die Planungen nur umsetzen zu können, wenn das Land langfristig auskömmliche Regionalisierungsmittel vom Bund erhält. Ansonsten gilt der sogenannte Landesstandard gemäß dem Zielkonzept 2025 des Landes Baden-Württemberg. Darüberhinausgehende Verkehrsleistungen sind aktuell durch die Region zu finanzieren.
- d. Die nun vorliegenden Zahlen beruhen auf dem Preisstand von 2023 und sind „nur“ im Rahmen einer Machbarkeitsstudie berechnet worden. Kostensteigerungen wären solidarisch von Bund, Land, Kreis und Kommunen zu tragen.
- e. Die Planungen können in der dargestellten Zeit nur realisiert werden, wenn ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen zur Planung bei der Deutschen Bahn und dem Land zur Verfügung stehen. Ob dies der Fall ist, ist heute schwer zu sagen. Dies hängt im Wesentlichen davon ab, wie die Ressourcen ausgebaut werden können und wann welche Projekte konkret zu planen sind.
- f. Die Investitionen halten den Bahnbetrieb langfristig deutlich wirtschaftlicher und sichern so das Angebot.

#### **Fazit:**

Die Elektrifizierung und der Ausbau der Schienenstrecke zwischen Aulendorf und Kißlegg ist für den Landkreis und die an der Bahnstrecke liegenden Städte und Gemeinden von großer strategischer Bedeutung und bringt konkreten Nutzen für viele Fahrgäste. Der einzige aktuell erkennbar realistische Weg, dieses Ziel zu erreichen, ist ein Ausbauvorhaben nach GVFG anzuvisieren. Wann bei Bund, Land und DB InfraGO genügend finanzielle und personelle Ressourcen zur Verfügung stehen, um tatsächlich in Planungen einzusteigen, kann von Seiten des Verkehrsministeriums erst nach einer Priorisierung der Schienenausbaumaßnahmen durch das Land und die DB InfraGO gesagt werden. Wann diese Priorisierung abgeschlossen sein wird, ist aktuell noch offen. Fest steht aber, dass das Land bis Herbst 2026 eine verbindliche Erklärung der Region braucht, den Ausbau der Schienenstrecke anzustreben, um für die anstehende Ausschreibung der Verkehrsdienstleistung ab 2032 die richtigen Züge vertraglich zu sichern. Sollte das Land bis Herbst 2026 die verbindliche Erklärung aus der Region nicht erhalten, könnte durch die Beschaffung von Batterieelektrischen Zügen die Elektrifizierung nicht mehr förderfähig sein. Sollte dies eintreten, wäre eine Elektrifizierung der Strecke nicht mehr realistisch umsetzbar.

Eine verbindliche Erklärung die Leistungsphasen 1 bis 4 anstreben zu wollen, wird auch dazu beitragen, dass das Land und die DB InfraGO die Umsetzung des Projektes bodo-Ringzug prioritärer einplanen. Da das Land und die DB InfraGO aktuell Maßnahmen priorisiert ist der politische Beschluss des Kreistags und der kommunalen Gremien zur jetzigen Zeit das wichtige kraftvolle Signal, dass die Region das Projekt umsetzen möchte und trägt dazu bei, Finanz- und Planungskapazitäten zu priorisieren.

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Basierend auf dem Vorschlag des Interessenverbandes bodo-Ringzug, würde der Landkreis und die beteiligten Städte/Gemeinden je 50% der regional zu tragenden Kosten übernehmen. Damit müssten der Landkreis und die Städte/Gemeinden für die gesamte Planung und den Bau über mindestens 13 Jahre verteilt je 3,94 Millionen Euro aufbringen.

Für die nun zur Entscheidung über die Beauftragung vorliegende Genehmigungsplanung würden auf den Landkreis und die Städte/Gemeinden im Wege der Vorfinanzierung zunächst Kosten in Höhe von je 2,79 Millionen Euro, also insgesamt 5,58 Millionen Euro entfallen. Bei einer Realisierung des Projektes würde der Bund davon nachträglich 75% übernehmen. Das Land würde dann die Planungskosten für die Elektrifizierung vollständig übernehmen und die Hälfte der sonstigen Planungskosten tragen, die nach Abzug der Bundesförderung verbleiben.

Nach dem unter Punkt 5 genannten Verteilungsschlüssel würden auf die Stadt Aulendorf Kosten von insgesamt voraussichtlich 685.900 Euro fallen. Unter der Berücksichtigung eines Planungsbeginnes 2027, einer voraussichtlichen Dauer von Planung und Bau bis zur Inbetriebnahme von 13 Jahren und der unter Punkt 4 und 5 genannten Bedingungen einer Vorfinanzierung der Planungsleistungen würden wir folgende vorläufige Aufteilung der Kosten nach Jahren vorschlagen:

	<b>Finanzierungsbetrag</b>
2027 (Leistungsphasen 1-2)	70.000 Euro
2028 (Leistungsphasen 1-2)	70.000 Euro
2029 (Leistungsphasen 1-2)	70.000 Euro
2030 (Leistungsphasen 1-2)	70.000 Euro
2031 (Leistungsphasen 1-2)	70.000 Euro
2032 (Leistungsphasen 3-4)	60.000 Euro
2033 (Leistungsphasen 3-4)	60.000 Euro
2034 (Leistungsphasen 3-4)	60.000 Euro
2035 (Leistungsphasen 3-4)	60.000 Euro
2036 (Leistungsphasen 3-4)	60.000 Euro
2037 (weitere Lph. und Bau)	28.634 Euro
2038 (weitere Lph. und Bau)	28.634 Euro
2039 (weitere Lph. und Bau)	28.634 Euro
<b>Planung und Bau insgesamt</b>	<b>685.902 Euro</b>

Ein detaillierter Finanzierungsplan, aus dem hervorgeht, in welchem Jahr welche Beträge geleistet werden müssen, wird zum Abschluss der Planungsvereinbarung von der Deutschen Bahn als Planungsträger erstellt. Der Abschluss dieser Vereinbarung wird möglichst rasch angestrebt. Da der Planungsbeginn noch offen ist, kann heute noch nicht genau gesagt werden, ab wann die jeweilig Kommune Finanzierungsbeiträge leisten muss. Weitere Konkretisierungen sind nach Abschluss der Priorisierung der Schienenprojekte durch das Land und die DB InfraGO möglich.

BM Burth betont nochmals, dass diese Maßnahme grundsätzlich keine kommunale Aufgabe ist. Wenn die Kommunen jedoch nicht bei der Planung in Vorleistung gehen, werden die Maßnahmen lange nicht angegangen. Wichtig ist die Verbesserung für Pendler und vor allem die bessere Anbindung von Kißlegg durch die Elektrifizierung, da aktuell das Erreichen der Anschlusszüge in Kißlegg ein Problem darstellt.

SR Michalski sieht ebenfalls die Notwendigkeit für Aulendorf. Bei Kosten von knapp 100 Mio. Euro Stand 2023 und 13 Jahren Bauzeit stellt er die Frage, wie realistisch es bei den aktuellen Kostenentwicklungen ist, dass 700.000 Euro ausreichen oder diese sich ggf. verdoppeln.

Herr Heine sieht ebenfalls die Gefahr einer inflationsbedingten Kostensteigerung, im Übrigen jedoch keine zu großen Risiken, da die Maßnahme nicht sehr komplex ist. Mehrkosten bei Elektrifizierung betreffen die Kommune nicht.

SR Dr. Deuer ist es wichtig das Machbare im Blick zu behalten und dieses wichtige Strukturprojekt jetzt in Angriff zu nehmen. Er begrüßt das gute Verhandlungsergebnis, da

auch die großen Kreisstädte im Landkreis einen Solidarbeitrag leisten, da sie auch mittelbar von der Infrastruktur profitieren.

SR Haas sieht dies wie die Vorredner. Die Chance müsse ergriffen werden, da es sich um ein wichtiges Infrastrukturprojekt handelt. Er fragt, ob die Zeitersparnis durch die Elektrifizierung beziffert werden kann, die dann den Umstieg in Kißlegg verbessert.

Herr Heine antwortet, dass die Zeitersparnis lediglich 1-2 Minuten beträgt. Durch den Ausbau des Bahnhofs Kißlegg wird jedoch künftig ein Umstieg auf den Bahnsteig gegenüber erfolgen. Dies verbessert den Umstieg in Kißlegg wesentlich.

Des Weiteren möchte SR Haas wissen, was für die Strecke Aulendorf – Sigmaringen geplant ist.

Herr Heine antwortet, dass im erstem Schritt nur die Elektrifizierung von Albstadt nach Sigmaringen geplant ist. Die Strecke Sigmaringen – Aulendorf wird wohl eher batteriebetrieben umgesetzt, da aktuell keine Elektrifizierung geplant ist.

SR Michalski fragt, ob der Bruch des Zugverkehrs in Kißlegg bleibt.

Herr Heine antwortet, dass zweistündlich durchgehende Verbindungen nach Wangen und zweistündlich durchgehende Verbindungen nach Leutkirch geplant sind. Für die Verbindung nach München ist weiterhin ein Umstieg in Kißlegg notwendig. Ob in weiterer Zukunft wieder eine durchgehende Verbindung von Sigmaringen nach München denkbar ist, hält er für möglich.

SR Groll spricht die lange Dauer solcher Infrastrukturmaßnahmen an.

Hier verweist Herr Heine auf die bürokratischen Vorgaben und Beteiligungsverfahren.

**Der Gemeinderat beschließt einstimmig:**

- 1. Der Gemeinderat nimmt das Ergebnis der Machbarkeitsstudie zur Kenntnis.**
- 2. Die Stadt Aulendorf unterstützt die Projektumsetzung, sofern sie förderfähig ist und die an der Bahnlinie Kißlegg-Aulendorf liegenden Stadt Bad Waldsee sowie die Gemeinden Wolfegg und Kißlegg die einwohnerbezogenen Anteile mittragen. Die Großen Kreisstädte Wangen i.A., Leutkirch i.A, Ravensburg und Bad Waldsee werden gebeten, jeweils einen Interessenanteil in der vereinbarten Höhe von 250.000 Euro zu tragen. Die Verwaltung wird beauftragt, mit dem Landkreis und den genannten Städten und Gemeinden eine Vereinbarung über die Finanzierungsbeitragung abzuschließen.**
- 3. Die Verwaltung des Landkreises Ravensburg wird gebeten, eine Vereinbarung über die Planung der Leistungsphasen 1 bis 4 zum Projekt „Regionalverkehrssystem Bodensee-Oberschwaben „bodo-Ringzug“ Variante G “ (Planungsvereinbarung als Beauftragung der Genehmigungsplanung) mit der Deutschen Bahn AG und dem Land Baden-Württemberg abzuschließen.**

## **Beschluss-Nr. 7**

### **Breitbandausbau Aulendorf – Eventueller Wechsel vom Graue Flecken Programm 1.0 zum Graue Flecken Programm 2.0** **Vorlage: 10/076/2026**

BM Burth informiert über den Sachstand des „Weißen Fleckenprogramms“. Der Betrieb des Netzes soll bis Ende März 2026 aktiviert werden. Am 13.01.2026 fand eine gut besuchte Informationsveranstaltung in der Stadthalle statt. Dann begrüßt er Herrn Flock vom Zweckverband Breitband.

Der Breitbandausbau in der Stadt Aulendorf im Rahmen des Weißen Flecken Programms (WFP, Aufgreifschwelle kleiner 30 Mbit/s) ist abgeschlossen. Das gebaute Glasfasernetz wurde an den Netzbetreiber übergeben und wird zum 31.03.2026 von der NetCom BW aktiv geschaltet. Am 13.01.2026 hat für die betroffenen Grundstückseigentümer eine Infoveranstaltung stattgefunden.

In der Sitzung des Gemeinderates am 26.09.2022 hat der Gemeinderat beschlossen, dass der Zweckverband Breitbandversorgung im Landkreis Ravensburg beauftragt wird einen Förderantrag beim Bund und Land nach dem Graue Flecken Programm (GFP 1.0, Aufgreifschwelle kleiner 100 Mbit/s) zu stellen. Sowohl vom Bund als auch vom Land liegen die Förderbescheide mit 50 % bzw. 40 % Förderquote vor.

Nachdem sich die Förderbestimmungen für das Graue Flecken Programm geändert haben, hat der Gemeinderat in der Sitzung am 01.07.2024 beschlossen, einen weiteren Antrag im GFP 2.0 (Versorgungsrate Gebäude mit mehr als 100 Mbit/s im Download jedoch kein Kabelanschluss/Glasfaseranschluss vorhanden) zu stellen. Dies ist geschehen und der Antrag wurde aufgrund zu wenig Scoringpunkte durch die Förderstelle abgelehnt.

#### Situation GFP 1.0

Die Kostensituation für die weitere bestehende Bewilligung gemäß GFP 1.0 stellt sich wie folgt dar:

GFP 1.0 ursprünglicher Beschluss 2022 rund 6,751 Mio. € bewilligte Kosten (Versorgungsrate je Gebäude mit Downloadrate von weniger 100 Mbit/s) - ca. 259 Ausbauadressen. Im Jahr 2025 wurde zum ursprünglichen Förderantrag ein Änderungsantrag gestellt. Hintergrund waren neue Erkenntnisse aus dem aktuellen Markerkundungsverfahren sowie die erforderliche Einbeziehung des WFP.

Der Änderungsantrag wurde bewilligt mit 6,725 Mio. € (Versorgungsrate je Gebäude mit Download weniger 100 Mbit/s) – ca. 308 Ausbauadressen. Das Ausbaukonzept ist aus der Anlage 1 ersichtlich.

Dabei würden verstreute Adresspunkte teilweise Einzellage ausgebaut werden. Auf dem Weg zu diesen Adresspunkten würde an einer großen Zahl von Adressen vorbeigebaut werden müssen, ohne die Möglichkeit einen geförderten Hausanschluss realisieren zu können und die Förderfähigkeit in einem künftigen GFP 2.0 Antrag wäre verloren (homes passed). Da im GFP 1.0 alle förderfähigen Adressen ausgebaut werden müssen, besteht auch keine Möglichkeit die besonders kostenintensiven Trassen nicht zu bauen (Einzellage).

Diese Situation wird gegenüber den nicht förderfähigen Adressen schwer zu erklären sein und sorgt für Unverständnis bei den nicht berücksichtigten Bürgern.

#### Situation GFP 2.0 nicht bewilligt

Die Kostensituation für die nicht erfolgte Bewilligung gemäß GFP 2.0 stellt sich wie folgt dar:

GFP 2.0 rund 11,4 Mio. € Kosten angemeldet, jedoch nicht bewilligt (Versorgungsrate je

Gebäude mit mehr als 100 Mbit/s im Download ausgeschlossen bestehender Kabel- und Glasfaseranschluss) – ca. 500 Ausbauadressen.

Es ergeben sich nun folgende Handlungsoptionen:

**Option 1:**

Ausbau im GFP 1.0 nach aktuellem Planungsstand.

**Option 2:**

Verzicht auf die bestehende Bewilligung gemäß GFP 1.0 (Versorgungsrate je Gebäude mit Downloadrate von weniger als 100 Mbit/s). Erneute Antragstellung im GFP 2.0 (Versorgungsrate je Gebäude mit Downloadrate von weniger als 300 Mbit/s ausgeschlossen bestehender Kabel- und Glasfaseranschluss) durch den Zweckverband. Sollte der Antrag bewilligt werden, könnten alle unterversorgten Adressen gemäß Ausbaukonzeption gemäß Anlage 2 - ca. 500 im Stadtgebiet erschlossen werden.

Für diese Option sprechen folgende Gründe:

- mehr Bürger profitieren vom weiteren Ausbau
- die Gesamtwirtschaftlichkeit des Projekts wird deutlich verbessert, da innerhalb eines Projektes die verbleibenden Restgebiete (ausgeschlossen bestehender Kabel- und Glasfaseranschluss) im Rahmen einer Projektumsetzung (geringere Ausschreibung-, Planungs- und Baukosten) ausgebaut werden können

Auch hier müssten Trassen gebaut werden, ohne Möglichkeit Vorgriffe für die nicht förderfähigen Adressen zu bauen, aber deutlich geringer als im GFP 1.0.

**Fazit:**

Aufgrund der Rahmenbedingungen im GFP 1.0 und der grundsätzlich guten Versorgung durch private TKUs im Kernbereich von Aulendorf, ist kein wirtschaftlich sinnvoller geförderter Ausbau in Aulendorf mit dem GFP 1.0-Bescheid realistisch. Der ZVB RV rät daher im Moment von einem weiteren Ausbau im Rahmen der momentan bestehenden Bewilligung gemäß GFP 1.0 ab. Daher sollte auf die bestehende Zuwendung gemäß GFP 1.0 verzichtet und eine Antragstellung im Rahmen GFP 2.0 erneut versucht werden. Durch die Rückgabe des GFP 1.0 werden die Adresspunkte summiert und somit ist von einem besseren Scoringwert auszugehen. Die geltende Richtlinie gilt bis 2030, so dass im Rahmen der kommenden Bewilligungsrunden mehrere Chancen für eine Zuwendung besteht.

Zur Vorbereitung der erneuten Förderantragstellung erfolgt eine Adressbereinigung und Aktualisierung für die Gemarkung gemäß Anlage 2 Ausbaukonzeption inkl. Gesamtkostenschätzung.

BM Burth teilt mit, dass der Zeitraum bis zur Inbetriebnahme ca. 5 Jahre ab Förderzusage beträgt. Vorteil des Neuantrages wäre, dass mehr Haushalte profitieren würden. Er weist nochmals darauf hin, dass Informationen der Telekom zu den Anschlusswerten für ein größeres Gebiet falsch waren.

SR Michalski möchte wissen, was passiert, wenn der neue Antrag auch nicht bewilligt würde.

BM Burth antwortet, dass dann auch nicht gebaut wird.

SR Michalski fragt nach der Anschlussquote.

BM Burth antwortet, dass diese ca. 40-50 Prozent beträgt. In den Außenbezirken teilweise

auch 100 Prozent. Anders verhält es sich z.B. in Steinenbach, da dort bereits eine Versorgung mit 50 Mbit vorhanden war, dort wird die Anschlussquote niedriger sein.

Herr Flock teilt mit, dass bei den Ausschreibungen jetzt bereits bis zu drei Anbieter auftreten.

SR Michalski möchte wissen, welche Beträge als „return on invest“ über die spätere Nutzung durch die Betreiber zurückkommen.

Herr Flock antwortet, dass die Berechnungen und die Aussagen hierzu schwierig sind.

**Der Gemeinderat beschließt einstimmig:**

- 1. Die Stadt Aulendorf gibt den bewilligten Zuwendungsbescheid für GFP 1.0 zurück.**
- 2. Die Stadt Aulendorf beauftragt den Zweckverband zur Antragstellung im Rahmen der Gigabit-RL 2.0.**

## **Beschluss-Nr. 8**

### **Beitritt der Stadt Aulendorf zur Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)** **Vorlage: 40/201/2025**

BM Burth begrüßt die Klimaschutzmanagerin Frau Döbele, sie stellt den Sachverhalt vor.

Die Stadt Aulendorf hat im Rahmen ihrer Bemühungen um eine nachhaltige und klimafreundliche Mobilität ein Radverkehrskonzept erstellen lassen. Das Ingenieurbüro topplan hat dieses Konzept in der Sitzung vom 24.11.2025 vorgestellt.

Das Radverkehrskonzept bildet eine wichtige Grundlage, um den Radverkehr in Aulendorf sicherer, attraktiver und alltagstauglicher zu gestalten und damit den Anteil des Radverkehrs im Modal Split zu erhöhen.

Im Zuge dieser strategischen Ausrichtung bietet sich der Beitritt zur **Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW)** an.

Die Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußverkehrsfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (AGFK-BW) ist ein Netzwerk von mehr als 100 Landkreisen, Städten und Gemeinden. Mit seiner Vision 2030 (vgl. Anhang) setzt sich der Verein dafür ein, dass aktive Mobilität als Basismobilität so einfach, sicher und bequem ist, dass Fuß und Rad die erste Wahl sind. Bei den Mitgliedskommunen der AGFK-BW steht aktive Mobilität für ein faires Miteinander aller und eine konsequent verfolgte Vision Zero-Strategie.

Mit dem Beitritt zur AGFK-BW bekennt sich die Stadt Aulendorf zur AGFK-Vision.

Als Neumitglied der AGFK-BW setzt die Stadt Aulendorf das verbindliche Ziel, die AGFK-Qualitätsstufe (siehe Anhang) nach drei Jahren zu erreichen. Durch die Qualitätskriterien der AGFK-BW werden Mitgliedskommunen dabei unterstützt, innerhalb von drei Jahren, und danach fortlaufend, die Rad- und Fußverkehrsförderung voranzubringen. Nach drei Jahren sollen mindestens 80% der Bewertungskriterien erfüllt sein. Die Bewertung erfolgt nach einem Punktesystem.

Zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs benennt die Stadt Aulendorf eine feste Ansprechperson innerhalb der Kommunalverwaltung für den Radverkehr und für den Fußverkehr nach außen. In der AGFK-BW arbeitet die Stadt Aulendorf etwa über die aktive Teilnahme an der Mitgliederversammlung, dem Facharbeitskreis sowie mind. einer Arbeitsgruppe ideell und materiell mit.

#### Vorteile der AGFK-BW Mitgliedschaft

Eine Mitgliedschaft hat insbesondere folgenden Mehrwert:

- Mitglieder erhalten nach dem Beitritt Unterstützung von der AGFK-BW zur Erreichung der Qualitätsstufe. Basierend auf einer Analyse zum Stand der Fuß- und Radverkehrsförderung vor Ort werden Unterstützungsleistungen angeboten, etwa über Webinare, Austausch- und Vernetzungsveranstaltungen, der individuellen Projektunterstützung u.v.m. Damit erhält die Gebietskörperschaft zielgerichtete Unterstützung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und trägt wesentlich zum Erreichen einer sichereren und klimaverträglicheren Verkehrssituation bei.
- Weitere Unterstützung bieten ein externes Fachbüro der AGFK-BW sowie die Kommunikationsagentur: Über das Angebot „Planungs-Check“ oder

die Teilnahme an der Planungswerkstatt können Mitglieder kostenlose Beratung und Zugang zum Expertenwissen renommierter Stadt- und Verkehrsplanungsbüros erhalten. Die AGFK-Agentur berät und unterstützt zudem gerne bei der Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zur Rad- und Fußverkehrsförderung vor Ort.

- Die Mitglieder der AGFK-BW können kostenlos am Weiterbildungsprogramm der AGFK-BW teilnehmen und haben damit die Möglichkeit, sich über neue Entwicklungen und Erkenntnisse in den Bereichen der Rad- und Fußverkehrsförderung zu informieren und können das umfangreich erworbene Fachwissen vor Ort nutzen.
- **Kommunikation, Information und Netzwerk:**  
Die AGFK-BW unterstützt Ihre Mitgliedskommunen durch zahlreiche Vorlagen, Fach- und Bürgerinformationen sowie Handreichungen bei der Förderung des Fuß- und Radverkehrs. Die Mitglieder der AGFK-BW profitieren durch die Vernetzung untereinander und den fachlichen Austausch. Beispielsweise werden im Rahmen des monatlichen virtuellen AGFK-Frühstücks aktuelle Angebote des Landes und gute Beispiele aus anderen Kommunen vorgestellt. Außerdem erhalten Mitgliedskommunen Zugang zum Forum der AGFK-Webseite.
- Für die Mitgliedskommunen der AGFK besteht die Möglichkeit zu einer gemeinsamen Umsetzung von Aktionen und Kampagnen zur verstärkten Sichtbarmachung der Rad- und Fußverkehrsförderung vor Ort. Die AGFK unterstützt ihre Mitglieder bei der Planung, Vor- und Nachbereitung sowie bei der Umsetzung der Aktionen.
- Durch die Möglichkeit zur Teilnahme an Forschungsvorhaben und Modellprojekten der AGFK-BW haben Mitglieder die Chance neue Dinge auszuprobieren und Visionen umzusetzen. So werden Mitgliedskommunen der AGFK-BW zum Pionierstandort der Rad- und Fußverkehrsförderung.
- **Interessensvertretung bei Land, Bund und weiteren Akteuren**  
Durch ihre starke Mitgliederbasis repräsentiert die AGFK-BW die Bedürfnisse und Anliegen zahlreicher Städte, Gemeinden und Landkreise und verstärkt dadurch deren Stimme gegenüber politischen Entscheidungsträger auf Bundes- und Landesebene. Außerdem pflegt die AGFK-BW einen kontinuierlichen Dialog mit politischen Akteurinnen und Akteuren auf Bundes- und Landesebene. In diesem Rahmen werden beispielsweise Stellungnahmen, Positionspapiere und persönliche Gespräche mit Politikerinnen und Politikern getätigt. Mit dem Förderkreis gestaltet die AGFK-BW den Dialog um die Zukunft unserer Mobilität zwischen Wirtschaft, Institutionen und Politik.
- Mitglieder haben exklusiven Zugang zu verschiedenen Landesangeboten wie bspw. zu Angeboten der Initiative RadKULTUR oder finanziellen Vorteilen bei der Ausleihe von Ortsmittenmöbeln.

#### Mitgliedsbeitrag

Für die Stadt Aulendorf < 20.000 Einwohnerinnen und Einwohnern beträgt der Mitgliedsbeitrag 1.250 € pro Jahr.

Der Beitritt der Stadt Aulendorf zur AGFK stellt eine sinnvolle Ergänzung zum bereits erarbeiteten und veröffentlichten Radverkehrskonzept dar. Mit Beginn der Umsetzungsphase kann Aulendorf von der fachlichen Unterstützung, dem Erfahrungsaustausch und der Qualitätssicherung innerhalb der AGFK profitieren.

Insbesondere bei der Priorisierung und konkreten Ausgestaltung von Maßnahmen, der Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Beantragung von Fördermitteln bietet die AGFK praxisnahe Hilfestellung. Darüber hinaus stärkt die Mitgliedschaft die Position der Stadt Aulendorf als zukunftsorientierte, lebenswerte Kommune, die nachhaltige Mobilität aktiv fördert, den Alltagsradverkehr ausbaut und einen messbaren Beitrag zu Klima-, Umwelt- und Lärmschutz leistet.

SR Michalski bemängelt, dass laufend weitere Anforderungen on top kommen, obwohl bereits ein Radverkehrskonzept durch das Ingenieurbüro erstellt wurde.

BM Burth betont, dass es hier nicht um höhere Standards geht, sondern um Unterstützung im laufenden Geschäft und für speziellen Fragen. Es soll eine fachliche Begleitung und Unterstützung darstellen.

SR Dr. Deuer fragt, ob die bereits beteiligten Kommunen von konkreten positiven Erfahrungen berichten können.

Frau Döbele bestätigt dies für den Landkreis Ravensburg.

SR Lehmann begrüßt und unterstützt die Mitgliedschaft.

SR Haas ist der Ansicht, dass dann bei der Umsetzung die Fa. topplan nicht mehr benötigt würde.

Frau Döbele antwortet, dass für kleinere Maßnahmen das Büro der AGFK Vorschläge erarbeitet und Frau Döbele ggf. fachlich schult.

BM Burth ergänzt, dass die Fa. topplan keine ingenieurtechnischen Leistungen für Radwegeausbau durchführt. Sie hat das Radkonzept erstellt.

**Der Gemeinderat beschließt mit 10 Ja-Stimmen, 7 Nein-Stimmen und einer Enthaltung (SR Rothmund ist bei Beschlussfassung abwesend):**

- 1. Die Stadt Aulendorf tritt der Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundlicher Kommunen Baden-Württemberg e.V. (AGFK-BW) bei.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, die hierfür notwendigen Schritte einzuleiten.**

## **Beschluss-Nr. 9**

### **Eventuelle Ausübung eines Vorkaufsrechts für eine Teilfläche des Anwesens Hofgartenstraße 9, Aulendorf Vorlage: 10/072/2026**

BM Burth stellt den Sachverhalt dar und weist auf eine aktuelle Nachricht des Käufers hin, die als Tischvorlage vorliegt. BM Burth war im Kontakt mit dem Anwalt des Käufers, der ein entsprechendes Angebot unterbereitet. Würde dies akzeptiert könnte auf die Ausübung des Vorkaufsrechts verzichtet werden.

Aus den Ergebnissen des integrierten Stadtentwicklungskonzeptes (ISEK) und dem Prozess aus der Rahmenplanung wurden stadträumliche und landschaftsplanerische Entwicklungsperspektiven für die Stadt Aulendorf erarbeitet.

Die historischen Parkanlagen Aulendorf wurden als schützenswerte Räume im Hinblick auf den Denkmalschutz und die Qualität des Stadtraums, aber auch die Erlebbarmachung der Topografie Aulendorf und der Übergang in die Landschaft.

Die Parkanlagen sollen erhalten und behutsam weiterentwickelt werden. Für diese Entwicklung wurde seinerzeit ein Büro für Landschaftsplanung beauftragt.

Ziel der Planung ist, dass die Parkanlagen Stadtpark, Hofgarten und Schlossgarten gesichert, entwickelt und gestärkt werden. Ziel ist es die vorhandenen Parkanlagen in eine geordnete städtebauliche Entwicklung und Nachverdichtung der Innenstadt einzubinden. Für die Entwicklung zugunsten einer hohen park- und landschaftsplanerischen sowie stadträumlichen Qualität und der Sicherung der Parkflächen für den Stadtraum ist die Einbeziehung notwendiger Grundstücke im Bereich der Parkanlagen erforderlich.

Vor diesem Hintergrund hat der Gemeinderat der Stadt Aulendorf in seiner Sitzung am 08.04.2019 eine Satzung über das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Nr. 2 des BauGB erlassen.

Für eine innerstädtische Entwicklung zugunsten einer hohen park- und landschaftsplanerischen sowie stadträumlichen Qualität und zur Sicherung der Parkflächen für den Stadtraum sollte der Stadt Aulendorf ein Zugriff zu diesen Flächen über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1 Nr. 2 des BauGB ermöglicht werden.

Mit Kaufvertrag vom 24.11.2025 wurde das Anwesen Hofgartenstraße 9 mit den Grundstücken Flst.-Nr. 824/3, 822/19 und 824/5 veräußert. Gemäß der oben genannten Satzung über das besondere Vorkaufsrecht steht der Stadt Aulendorf im vorliegenden Fall ein Vorkaufsrecht zu.

Bereits in den vergangenen Jahren hat die Stadt Aulendorf mit dem bisherigen Eigentümer des Anwesens Gespräche geführt um in das Eigentum von Teilflächen der oben genannten Grundstücke zu kommen. Hierbei handelt es sich um Teilflächen der Grundstücke Flst.-Nr. 824/3 und 824/5. Auf den beiliegenden Lageplan wird verwiesen. Eine Einigung bzw. eine Beurkundung zum Erwerb der Teilfläche konnte nicht erreicht werden.

Mit dem Erwerb der Teilflächen soll eine stadträumliche Verbesserung des Entrées zum Stadtpark geschaffen werden. Des Weiteren kann mit dem Erwerb der Teilflächen eine geordnete Verbindung des Stadtparks und des Hofgartenparks erreicht werden um die ursprünglich zusammenhängende Parkanlage wieder zu verbinden. Das Anwesen Hofgartenstraße 9 wurde aus der damaligen Parkanlage herausgelöst und hat die beiden

Parkanlagen insoweit unterbrochen. Diese Verbindung kann zumindest nun wieder stadträumlich hergestellt werden.

Von Seiten der Verwaltung wird vorgeschlagen im vorliegenden Fall das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1, Nr. 2 des BauGB für eine Teilfläche von ca. 969 m<sup>2</sup> des Grundstücks Flst.-Nr. 824/3 und für eine Teilfläche von ca. 170 m<sup>2</sup> am Grundstück Flst.-Nr. 824/5 auszuüben. Auf dem beiliegenden Lageplan wird verwiesen.

SR Wekenmann-Arnold begrüßt das Angebot des Käufers und möchte wissen, ob das Vorkaufsrecht dennoch bestehen bleibt.

BM Burth antwortet, dass ein Vorkaufsrecht nur jeweils im Verkaufsfall möglich ist.

SR Groll möchte wissen, ob es möglich ist, bis zum Fristablauf des Vorkaufsrechts einen Vertrag und die Eintragung ins Grundbuch umzusetzen. Dies würde eine gewisse Sicherheit geben, nach den bisherigen eher schlechten Erfahrungen.

SR Lehmann fragt nach der Möglichkeit nur eine Teilfläche zu erwerben.

BM Burth bejaht dies, da ein Eingriff ins Eigentum auch nur für den zu erreichenden Zweck möglich ist.

**Der Gemeinderat beschließt einstimmig:**

- 1. Die Stadt Aulendorf übt das besondere Vorkaufsrecht nach § 25 Abs. 1, Nr. 2 BauGB an einer Teilfläche des Grundstücks Flst.-Nr. 824/3 mit ca. 969 m<sup>2</sup> und an einer Teilfläche von ca. 170 m<sup>2</sup> des Grundstücks Flst.-Nr. 824/5 nicht aus.**
- 2. Die Stadt Aulendorf erwartet, dass wie zugesagt die gewünschte Wegeverbindung durch eine Grunddienstbarkeit und entsprechenden Vertrag gesichert wird. Die Verwaltung wird beauftragt den Vertrag abzuschließen.**

**Beschluss-Nr. 10**

**Beförderung und Ernennungen bei der Freiwilligen Feuerwehr Aulendorf 2026**  
**Vorlage: 20/077/2026**

Herr Martin Seifert, Kommandant der Freiwilligen Feuerwehr schlägt vor, folgende Beförderungen und Ernennungen bei der Jahreshauptversammlung am 02.02.2026 vorzunehmen:

**Zum Feuerwehrmann**

Hildebrand, Timo  
Hinderhofer, Niklas  
Reutter, Christian  
Widdig, Marc  
Marek, Christoph

**Zum Hauptfeuerwehrmann**

Bürkle, Rainer  
Gerlach, Johannes  
Maucher, Florian

**Zum Löschmeister**

Lange, Ronny  
Kiebler, Dirk

**Zum Brandmeister**

Steinel Johannes  
Bohner, Simon

**Zum Ehrenmitglied**

Thaler, Christof  
Sonntag, Markus  
Müller, Franz.

**Der Gemeinderat stimmt den vorgeschlagenen Beförderungen und Ernennungen einstimmig zu.**

**Beschluss-Nr. 11**

**Annahme und Verwendung von Spenden**

**Vorlage: 20/076/2026**

BM Burth teilt mit, dass nach § 78 Abs. 4 GemO die Gemeinde zur Erfüllung ihrer Aufgaben Spenden, Schenkungen und ähnliche Zuwendungen einwerben und annehmen darf.

Die Einwerbung und die Entgegennahme des Angebots einer Zuwendung obliegt ausschließlich dem Bürgermeister. Über die Annahme und Verwendung entscheidet der Gemeinderat.

**Der Gemeinderat beschließt einstimmig, die in der Anlage aufgeführten Spenden anzunehmen und entsprechend dem genannten Zweck zu verwenden.**

## **Beschluss-Nr. 12**

### **Verschiedenes**

#### **Ausfälle bei der Straßenbeleuchtung**

SR Thurn verweist auf die häufigen Ausfälle der Straßenbeleuchtung im Stadtgebiet und möchte wissen, ob die Gründe für die Ausfälle bekannt sind.

BM Burth teilt mit, dass für die Fehlersuche ein Kabelmessfahrzeug im Einsatz war und bereits im Bereich der Bahnbrücke ein Kabelfehler behoben wurde. Weitere Kabelfehler müssen noch lokalisiert werden. Ein Grund für die häufigen Ausfälle könnte evtl. das Alter der Kabelmuffen sein.

#### **Taxikonzession**

SR Jöchle fragt nach der Zuständigkeit für die Taxikonzession und ob es Vorgaben bzgl. Standplatz auf Taxiplatz tagsüber und Fahrten nach 20:00 Uhr gibt. Er bemängelt, dass es für potentielle Fahrgäste tagsüber schwierig ist, da das Taxiunternehmen oft wegen festen Fahrten unterwegs ist und nach 20:00 Uhr oft nicht mehr erreichbar ist.

Frau Thoma antwortet, dass die Taxikonzession vom Landratsamt erteilt wird. Die Verwaltung wird sich mit der Konzessionsbehörde in Verbindung setzen um Verbesserungen zu erreichen.

**Beschluss-Nr. 13**  
**Anfragen gem. § 4 Geschäftsordnung**

Es werden keine Anfragen gestellt.

**ZUR BEURKUNDUNG !**

Bürgermeister:

Für das Gremium:

Schriftführer:

.....

.....

.....

.....