

Niederschrift
über den **öffentlichen** Teil der Sitzung des Kreisausschusses
von Montag, 29.01.2018,
im großen Sitzungssaal des Landratsamtes Miltenberg

Beginn der Sitzung: 14:00 Uhr
Ende der Sitzung: 16:54 Uhr

Den Vorsitz führte Herr Landrat Jens Marco Scherf.

Für den in der Zeit von 17:03 Uhr bis 17:15 Uhr stattgefundenen nichtöffentlichen Teil dieser Sitzung wurde eine gesonderte Niederschrift gefertigt.

Anwesend waren:

Ausschussmitglieder

Herr Dr. Hans Jürgen Fahn	bis 16:55 Uhr
Herr Dietmar Fieger	
Herr Dr. Heinz Kaiser	
Herr Thomas Köhler	
Herr Dr. Heinz Linduschka	
Herr Matthias Luxem	
Herr Günther Oettinger	
Herr Jürgen Reinhard	
Herr Stefan Schwab	
Herr Ansgar Stich	
Herr Roland Weber	

Stellv. Ausschussmitglieder

Herr Erich Kuhn	Vertretung für Herrn Peter Schmitt bis 16:55 Uhr
Herr Thomas Zöller	Vertretung für Herrn Dr. Fahn ab 16:55 Uhr

Entschuldigt gefehlt haben:

Ausschussmitglieder

Herr Peter Schmitt

Von der Verwaltung haben teilgenommen:

Herr Betz	Nahverkehrsbeauftragter
Frau Erfurth	B 3.3
Herr Feil	Abt. 1
Herr Krah	Abt. 5
Herr Krämer	UB 3
Frau Leiblein	UB 4
Herr Rosel	Abt. 3
Herr Rüth	UB 2
Frau Zipf-Heim	Schriftführerin

Ferner haben teilgenommen:

Stv. Landrat Thomas Zöller	Bis 16:50 Uhr
----------------------------	---------------

Tagesordnung:

- 1 Aktuelles aus dem ÖPNV – Sachstand VAB und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)
- 2 Initiative Bayerischer Unterrhein: konstituierende Sitzung des Strategieforums Frankfurt-Rhein-Main
- 3 Kreisheimatpflege: Richtlinien zur Förderung von Buchveröffentlichungen
- 4 Beratung und Empfehlungsbeschluss über den Haushaltsplan 2018 des Landkreises Miltenberg
- 5 Anfragen

Tagesordnungspunkt 1:

Aktuelles aus dem ÖPNV – Sachstand VAB und Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)

Landrat Scherf begrüßt Herrn Betz, der momentan in jeder Kreisausschusssitzung über den ÖPNV berichte, was zeige, wie groß die Bedeutung des Themas ÖPNV sei.

Es habe sich in der Zwischenzeit einiges getan. Als Grundlage nimmt Landrat Scherf das Positionspapier des Kreistages vom 24. Juli 2017 bezüglich Weichenstellung 2017.

Zum einen habe ihn in Form einer Pressemitteilung der Staatsregierung die sehr frohe Kunde aus München am 23.01.2018 erreicht, dass am 23. Januar 2018 die Bayerische Staatsregierung ein Konzept für mehr Elektromobilität auf der Schiene in Bayern vorgelegt habe. Sie nenne das „Bayerische Elektromobilitäts-Strategie Schiene zur Reduzierung des Dieserverkehrs im Bahnnetz in Bayern“, abgekürzt „BESS“. Der Landkreis Miltenberg sei bei den sieben identifizierten Bahnstrecken in Bayern, die für eine Elektrifizierung vorgesehen seien, dabei und stehe an Nummer 1. Die Bahnstrecke Aschaffenburg – Miltenberg inklusive der Hafenbahn mit einem Streckenumfang von 43 km solle prioritär angepackt werden. Das sei für die Region ein sehr wichtiger Schritt, um zu erreichen, umsteigefrei aus dem Landkreis Miltenberg mit dem Zug ins Rhein-Main-Gebiet fahren zu können. Dafür habe sich der Kreistag Miltenberg mit seinem Positionspapier eingesetzt.

Ein anderer Schwerpunkt im Positionspapier des Kreistages sei die Verbesserung des Fahrplanangebotes, vor allem mit folgenden zwei Optionen: die einstündige Regionalbahn am Wochenende und der Halb-Stunden-Takt unter der Woche durch eine einstündige Ausdehnung des Regionalexpress.

Hierzu liege ihm ein aktuelles Schreiben des Staatssekretärs, Herrn Gerhard Eck, an den Landtagsabgeordneten Peter Winter vor, mit der Bitte um Weiterleitung an Landrat Scherf. Es sei eine Entscheidung über die Angebotsausweitung erst dann möglich, wenn das Einnahmeaufteilungsverfahren bei der VAB abgeschlossen. Im Sinne des Landkreises Miltenberg werde er an diesem Thema dranbleiben.

Beim VAB sei die Schnittstelle zum RMV sehr interessant. Man habe auf hessischer Seite mit dem RMV einen großen Tarifpartner und hier den bayerischen Verbund VAB. Herr Betz werde jetzt die Zusammenarbeit zwischen VAB und RMV beurteilen.

Herr Betz, Nahverkehrsbeauftragter, berichtet dazu:

RMV Beitritt oder nur Übergangstarif

Ausgangslage

Die VAB

Die Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB) wurde am 1. November 1995 als Kooperation der Stadtwerke Aschaffenburg, der Verkehrsgesellschaft mbH Untermain (VU) und der Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mbH (KVG) gegründet. Mit Unterzeichnung des Kooperationsvertrages begann für die Region ein neues Nahverkehrszeitalter. Es war der Start für ein einheitliches Tarifsystem und einen abgestimmten Fahrplan im gesamten Buslinienverkehr. Seit dem August 2000 ist die Deutsche Bahn AG als vierter Partner integriert.

Das Tarifgebiet der VAB umfasst Stadt und Landkreis Aschaffenburg sowie den Landkreis Miltenberg. Mit 70 Linien erreicht die VAB rund 380.000 Bewohner in 65 Städten und Ge-

meinden. Die Bürger am Untermain können mit einer Fahrkarte kreuz und quer durch 1.477 Quadratkilometer fahren und an ungefähr 1900 Haltepunkten ein- und aussteigen.

Seit 2004 besteht für den gesamten Raum der VAB ein Übergangstarif zum Rhein-Main-Verkehrsverbund. Der "VAB-RMV-Übergangstarif" ist nach dem Muster des RMV aufgebaut und erlaubt durchgehende Reiserouten von jedem Ort in der VAB zu den relevanten Zielen im Rhein-Main-Gebiet unter Nutzung aller Verkehrsmittel, also auch der S- und U-Bahn oder der Straßenbahn in Frankfurt.

Vor dem Hintergrund der Diskriminierungsfreiheit und Transparenz sowie eines zeitgemäßen Einnahme-Aufteilungsverfahrens (EAV), bestand die Notwendigkeit die bisherigen vertraglichen Regelungen der VAB neu zu organisieren. Der Anpassungsprozess wurde am 21. Dezember 2016 mit der „Neugründung“ der VAB in Rechtsform einer GmbH abgeschlossen.

Der RMV

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) ist einer der größten deutschen Verkehrsverbünde. Er koordiniert und organisiert den regionalen Bus- und Bahnverkehr auf rund 14.000 Quadratkilometern. Das sind rund zwei Drittel der Fläche des Bundeslandes Hessen.

Der Tarifraum des Rhein-Main-Verkehrsverbundes deckt von seiner räumlichen Ausdehnung Südhessen ab. In diesem Gebiet wird ein gemeinsamer Tarif angeboten und entsprechend vermarktet.

Struktur des RMV

Der 1995 gegründete Rhein-Main-Verkehrsverbund ist ein Zusammenschluss von 15 Landkreisen, 4 kreisfreien Städten und 7 Städten mit Sonderstatus (mehr als 50.000 Einwohner). Ihm wurde per Gesetz die Verantwortung für den Schienennahverkehr und den Busverkehr im Verbundgebiet übertragen. Zur Wahrnehmung der regionalen Aufgaben haben die Mitglieder die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH gegründet. Gemeinsam mit dem Land Hessen sind sie die Gesellschafter der GmbH.

Das Hessische ÖPNV-Gesetz sieht die Trennung von politischen Vorgaben, Planungen und Leistungsbestellungen einerseits und der Durchführung der Verkehrsleistungen andererseits vor. Dieser gesetzliche Rahmen begründet die Rolle des RMV als Leistungsbesteller und Moderator zwischen der politischen Ebene und den Leistungserbringern.

Die RMV Gesellschaft nimmt wesentliche Aufgaben wie Verkehrsplanung, Tarif, Marketing, Öffentlichkeitsarbeit, Fahrgastinformation, Vertriebskonzeption und Einnahmeaufteilung wahr.

Der Aufsichtsrat

Alle wichtigen politischen und strategischen Entscheidungen trifft der Aufsichtsrat der RMV GmbH. Er entscheidet zum Beispiel über das Leistungsangebot oder das Tarifsystem. Die Mitglieder des Aufsichtsrates werden von den Gesellschaftern des RMV entsandt. Alle Gesellschafter haben dabei eine Stimme, was eine ausreichende Repräsentation der unterschiedlichen Ideen und Bedürfnisse der einzelnen Regionen im Verbundgebiet ermöglicht. Den Aufsichtsratsvorsitz hat Peter Feldmann, Oberbürgermeister der Stadt Frankfurt am Main, inne.

Der Zusammenschluss:

Name	Verwaltungsform
Bad Homburg v.d.H.	Stadt mit Sonderstatus
Darmstadt	Kreisfreie Stadt
Darmstadt-Dieburg	Landkreis
Frankfurt am Main	Kreisfreie Stadt

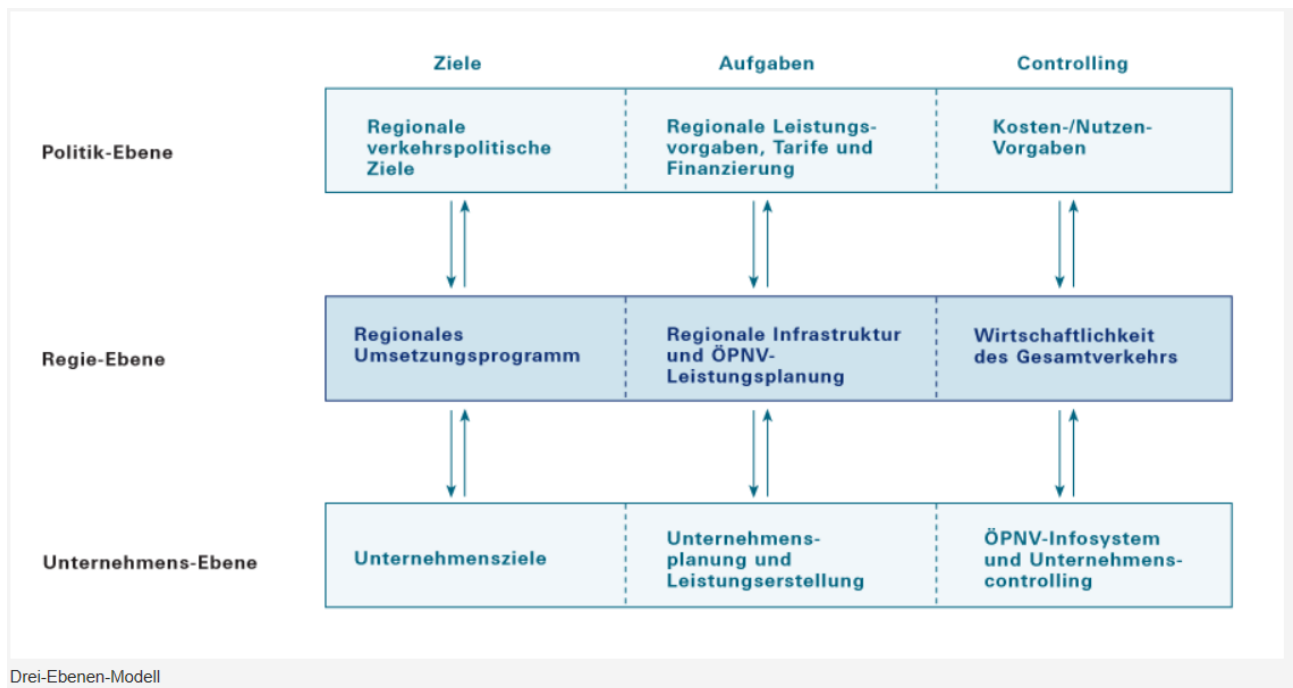
Name	Verwaltungsform
Fulda	Stadt mit Sonderstatus
Fulda	Landkreis
Gießen	Stadt mit Sonderstatus
Gießen	Landkreis
Groß-Gerau	Landkreis
Hanau	Stadt mit Sonderstatus
Hochtaunus	Landkreis
Lahn-Dill	Landkreis
Limburg-Weilburg	Landkreis
Main-Kinzig	Landkreis
Main-Taunus	Landkreis
Marburg	Stadt mit Sonderstatus
Marburg-Biedenkopf	Landkreis
Odenwald	Landkreis
Offenbach am Main	Kreisfreie Stadt
Offenbach	Landkreis
Rheingau-Taunus	Landkreis
Rüsselsheim	Stadt mit Sonderstatus
Vogelsberg	Landkreis
Wetterau	Landkreis
Wetzlar	Stadt mit Sonderstatus
Wiesbaden	Kreisfreie Stadt
Hessen	Land

Aufgabenverteilung im RMV

Der Nahverkehr in Hessen wird von drei Säulen getragen: Der Politik-Ebene, der Regie-Ebene, auf der die hessischen Verkehrsverbünde tätig sind und der Unternehmens-Ebene, auf der die Verkehrsleistungen im Auftrag der Verkehrsverbünde erbracht werden.

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund fungiert als regionaler Leistungsbesteller auf der Regie-Ebene. Er hat außerdem eine vermittelnde Funktion zwischen der Politik-Ebene und den Verkehrsunternehmen. Der RMV arbeitet partnerschaftlich mit den Lokalen Regie-Organisationen (Lokale Nahverkehrsorganisationen, LNO) zusammen.

Die Einbindung des RMV in die Organisationsstruktur des Nahverkehrs verdeutlicht das Drei-Ebenen-Modell:



Die wesentlichen Vorgaben, wie Entscheidungen über das Leistungsangebot oder das Tarifsysteem, werden auf der politischen Ebene getroffen. Die Regie-Ebene (RMV GmbH und LNO) setzt die politischen Vorgaben um.

Die Verkehrsbetriebe, beispielsweise ein im Busverkehr tätiges Unternehmen ist als Leistungsersteller auf der Unternehmensebene über einen Verkehrsvertrag mit dem RMV oder den LNO verbunden.

Lokale Nahverkehrsorganisationen

Die Lokalen Nahverkehrsorganisationen, kurz LNO, sind die wichtigen Partner des RMV vor Ort. Sie sind verantwortlich für die lokalen Verkehre in den Landkreisen, kreisfreien Städten und Sonderstatusstädten (das sind Städte mit mehr als 50.000 Einwohnern). Dort planen sie die Linienwege und finanzieren und bestellen Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen.

Aufgaben der RMV GmbH

Im RMV-Gebiet sind mehr als 160 Verkehrsunternehmen im Einsatz. Gemeinsam mit den lokalen Partnern sorgt die RMV GmbH für die Koordination der Verkehre, sie finanziert die Verkehre, bestellt die benötigten Leistungen und organisiert das Marketing.

Folgende Geschäftsbereiche umfassen die Tätigkeiten der RMV GmbH:

Fahrplan

Linienetz und Fahrplan werden im gesamten RMV-Gebiet aufeinander abgestimmt, sodass alle Städte und Regionen sinnvoll miteinander verknüpft werden. Zuständig dafür ist der Geschäftsbereich Verkehrs- und Mobilitätsplanung. Er schreibt jährlich die Fahrpläne von Bussen und Bahnen fort und entwickelt sie in Zusammenarbeit mit den Lokalen Nahverkehrsorganisationen (LNO) weiter.

Eine weitere zentrale Aufgabe ist die Entwicklung des Verbundweiten Nahverkehrsplans.

Verkehrsplanung und Infrastruktur

Als Aufgabenträger sind die Aktivitäten des RMV breit gefächert:

Schienenverkehr

- beim Neu- und Ausbau von Strecken,
- beim Ausbau von Knotenbahnhöfen und neuer Sicherungstechnik, damit der Integrale Taktfahrplan mit seinem 15-30-60-Minuten-Angebot optimiert wird,
- bei der Modernisierung von Stationen, insbesondere zugunsten der Barrierefreiheit, der subjektiven Sicherheit und der besseren Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln und
- beim Neubau von Stationen,
- beim Einsatz moderner, durchgängiger Fahrzeuge.

Busverkehr

- Buslinien effizient auf den Schienenverkehr abstimmen zu können,
- Liniennetze zu verbessern,
- ein Gestaltungskonzept für die Haltestellen umzusetzen und
- für den Einsatz modernster, umweltfreundlicher und barrierefreier Fahrzeuge zu sorgen.

Stationsmodernisierungen

- beteiligt sich an den Planungskosten,
- strebt an, weitest gehende Barrierefreiheit herzustellen,
- möchte die Aufenthaltsqualität verbessern und
- den Fahrgästen die Information und Orientierung erleichtern.

Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes

Um eine neue regionale Schienen- oder Busverbindung zu installieren, führt der RMV eine Bedarfsanalyse durch, stellt eine Kosten-/Nutzenrechnung auf und trifft bei positivem Ergebnis zusammen mit allen beteiligten Partnern Finanzierungsvereinbarungen. Danach beginnt die wettbewerbliche Ausschreibung der neuen Verkehrsleistung.

Wettbewerb im RMV

Der RMV ist gemäß des Hessischen ÖPNV-Gesetzes für die Auftragsvergabe beziehungsweise Bestellung der regionalen Verkehrsdienstleistungen zuständig. Im Rahmen des „Hessischen Wegs in den Wettbewerb“ wurden seit 2003 alle Linien im Bus- und Schienenpersonennahverkehr durch europaweite Ausschreibungsverfahren an die Verkehrsunternehmen vergeben.

Der RMV definiert in den Vergabeunterlagen unter anderem das Betriebsprogramm, die Fahrzeuganforderungen sowie tarifliche und vertriebliche Anforderungen. Nach Prüfung und Wertung der Angebote wird das Vergabeverfahren durch Erteilung des Zuschlages auf das qualitativ beste und wirtschaftlichste Angebot erfolgreich beendet. Mit dem Gewinner der Ausschreibung schließt der RMV einen über mehrere Jahre laufenden Verkehrs-Service-Vertrag ab.

Beförderungs-Tarife gestalten

Der Rhein-Main-Verkehrsverbund organisiert gemeinsam mit den Partnern die Bestellung der benötigten Bus- und Bahnfahrten. Dabei trägt der Geschäftsbereich Verkehrs- und Finanzwirtschaft die Verantwortung dafür, dass die bestellten Leistungen auch bezahlt werden können (nicht jede gewünschte Leistung kann auch finanziert werden).

Die zweite Einnahmequelle neben den öffentlichen Zuschüssen aus Steuergeldern sind die Fahrgelderlöse.

Preisbildung

Der Fahrkartenpreis bildet sich aus der Zahl der durchfahrenen Tarifgebiete. In der höchsten Preisstufe gilt das Ticket für das gesamte Verbundgebiet.

- **Fahrkartensortiment**

Das Fahrkartenangebot des RMV wird gemäß den Kundenwünschen fortlaufend angepasst und erweitert.

- **Übergangstarife**

Durch Kooperationsvereinbarungen bietet der RMV die Möglichkeit, mit einer RMV-Fahrkarte zum Übergangstarif bis weit in die Nachbarverbünde zu fahren.

RMV Beitritt

Bereits in der Vergangenheit wurde mehrfach über eine Vollintegration des Gebietes der VAB in den RMV diskutiert. Um die generelle Möglichkeit bzw. die Auswirkungen einer länderübergreifenden Integration auf die Fahrgäste beurteilen zu können, haben die Stadtwerke Aschaffenburg einen Termin beim RMV wahrgenommen.

Vertragliche/Rechtliche Regelungen

Der RMV ist auf Basis eines Verbundvertragswerkes geregelt, welches verschiedene Verträge enthält. Dies wären der Grundvertrag, der Gesellschaftsvertrag, der öffentlich-rechtliche Vertrag und die Vereinbarung über die Einnahmeverteilung.

Eine genauere juristische Prüfung dieser Vertragswerke ist an dieser Stelle noch nicht erfolgt. Vorab lassen sich jedoch folgende Aussagen treffen:

- Der RMV erhebt einen Jahresbeitrag von 2,5% der kassentechnischen Einnahmen. Im Fall einer Integration der VAB ca. 700.000 €, wovon ca. 156.000 € Jahresbeitrag für die Stadtwerke Aschaffenburg anfallen würde.
- Der RMV ist auf die gesetzlichen Grundlagen des Landes Hessen ausgerichtet. Hier gibt es zu den bayerischen Landesgesetzen zum Teil erhebliche Abweichungen.
- Bezüglich der Integration von Gebietskörperschaften außerhalb Hessens bestehen keine Erfahrungen.
- Der Einfluss der Stadt Aschaffenburg auf den RMV begrenzt sich auf die Wahrnehmung des Stimmrechts im Aufsichtsrat. Die Beschlüsse werden mit Mehrheit, in besonderen Fällen mit 2/3 oder gar 3/4 – Mehrheit gefasst.
- Der RMV wendet verschiedene neue technische Lösungen im Vertrieb wie E-Ticketing oder Handyticket an, welche im Falle eines Beitritts zum RMV umzusetzen wären.
- Bei den Ausgleichszahlungen nach dem PBefG § 45 a gibt es länderspezifische Regelungen. Während im RMV die 45a-Mittel über den RMV aufgeteilt und an die Unternehmen durchgereicht werden, erfolgt auf bayerischer Seite die Berechnung nach den Vorgaben der Regierung von Unterfranken, wobei bis heute jedes Unternehmen einen eigenen Antrag stellen muss.
- Der Aufsichtsrat der RMV-GmbH beschließt u. A. über die Anpassung der Tarife und die Einführung neuer Angebote.
- Ein Netzkartenangebot (AboAktiv, AboPlus, TicketEasy) wie in der VAB sieht der RMV – bis auf den Ausbildungsverkehr - nicht vor.
- Welche rechtlichen Grundlagen im Falle eines Beitritts zum RMV zur Anwendung kommen, müsste geprüft werden. Hierbei geht es insbesondere um die ÖPNV-Gesetze, die Förderrichtlinien (z.B. GVFG/FAG/RZÖPNV) sowie eine Klärung welche länderspezifischen Regelungen dann gelten.

Auswirkungen auf die Fahrgäste

Im RMV werden größere Städte (> 50.000 Einwohner) als sogenannte „Sonderstatusstädte“ betrachtet. D.h. hier gelten in der Regel abweichend zur RMV- Preisstufe 1 höhere lokale Stadtpreisstufen. Dies gilt beispielsweise für Darmstadt, Hanau, Offenbach, Frankfurt usw..

Für Fahrgäste innerhalb der Stadt Aschaffenburg würde eine Tarifierung nach der RMV-Preisstufe 1 „Sonderstatusstadt“ eine gemittelte Verteuerung der Fahrpreise um ca. 17 % bedeuten.

Einzel- und Tageskarten

In der RMV-Stadt-Preisstufe 1 sind im Vergleich zum VAB-Tarif insbesondere die Tageskarten mit 4,20 € zu 3,40 € und die Einzelfahrten mit 2,15 € zu 1,80 € wesentlich teurer.

Zeitkarten Erwachsene

Monatskarten für Erwachsene kosten in der Preisstufe 1 im RMV 45,00 €, im VAB-Tarif 39,70 €. Entsprechend höher sind auch die Preise für Jahreskarten, da nach beiden Tarifmodellen der 10fache Monatskartenpreis in etwa die Preisbasis für die Jahreskarte darstellt. In der VAB erfolgen 12 Abbuchungen, im RMV wird der Preis der Jahreskarte auf zehn monatliche Abbuchungen umgelegt, entsprechend erfolgt für die beiden letzten Gültigkeitsmonate keine Abbuchung.

Zeitkarten Kulturpass

Die Zeitkarten Kulturpass würden einen höheren Auffüllbetrag erfordern. Bei einer Berechnung gemäß der bisherigen Preisbildungslogik ($\frac{1}{2}$ Preis der Monatskarte = 19,85€) für die Kulturpasskarten würde ein Mehraufwand für das Amt für soziale Leistungen von 16.500 €/Jahr entstehen.

GrüneNeun-Zeitkarten

In Aschaffenburg sind GrüneNeun-Zeitkarten, welche erst ab 09:00 Uhr gelten populär. Diese würden bei einer Umwandlung in sogenannte 9-Uhr-Karten des RMV um etwa 44 % (26,80€ zu 38,50€) teurer werden. Ein Angebot wie die Wochenkarte GrüneNeun wird im RMV nicht angeboten.

Monatskarten Ausbildungsverkehr – Selbstzahler Stadtgebiet

Die Monatskarten für Schüler bewegen sich mit 35,10 € (Sonderstatusstadt-Preisstufe 1) zu 33,60 € im Wesentlichen auf einem vergleichbaren Niveau.

Schülerticket Hessen

Das Land Hessen stellt in einer dreijährigen Pilotphase zur Einführung des „Schülertickets Hessen“ rund 20 Millionen Euro pro Schuljahr zur Verfügung, um damit die Einnahmeausfälle aufgrund der gesenkten Ticketpreise auszugleichen. Völlig offen ist, ob im Falle eines Beitritts zum RMV auch für den dann bayerischen Teil des RMV, das Land Hessen einen Ausgleich für Einnahmeausfälle zur Verfügung stellt. Ebenfalls vollkommen unklar ist die Handhabung nach Beendigung der Pilotphase, wenn sich das Land aus der Finanzierung zurückzieht.

Vorausgesetzt das Schülerticket Hessen findet im Tarifraum der VAB Anerkennung, dann hätte dieses einen starken Einfluss auf die Finanzierung der Karten für die Schulwegekostenfreiheit.

Zeitkarten Auszubildende – Selbstzahler VAB-Tarif

Die Gesamteinnahmen der VAB aus Zeitkarten Azubi – Selbstkäufer liegen aktuell bei ca. 3,96 Mio. €/Jahr. Eine Vollintegration mit inkludiertem Schülerticket Hessen bedeutet zunächst ein Einnahmerisiko von ca. 1,9 Mio. €/Jahr.

Zeitkarten Auszubildende – Kostenfreiheit Schulweg

Die Gesamteinnahmen der VAB aus der Kostenfreiheit Schulweg belaufen sich auf ca. 11,9 Mio. €/Jahr. Bei einer Anerkennung des Schülertickets Hessen im Rahmen einer Vollintegration würden diese zunächst auf 6,3 Mio. € pro Jahr sinken. Das Einnahmerisiko bzw. die Höhe der Gegenfinanzierung liegt demnach bei mindestens 5,6 Mio. €/Jahr.

Auswirkungen auf das VAB Wabensystem

Der RMV bezieht sich in seiner Tarifierung auf die Grenzen der jeweiligen Gebietskörperschaften. Nach dieser Logik würde für die direkt an Aschaffenburg angrenzenden Gemeinden die Preisstufe 2 gelten. Da die Preisstufe 2 im RMV über alle Fahrscheinarten hinweg um ca. 9,3% teurer ist, würden sich die Fahrpreise von z.B. Aschaffenburg zu den Nachbarorten (Mainaschaff, Goldbach, Glattbach, Haibach mit Dörmorsbach) entsprechend verteuern.

Für Großostheim, Stockstadt und Sulzbach hätte dies eine absenkende Wirkung, da heute die VAB-Preisstufe 3 zur Anwendung kommt.

Im Falle Hösbachs würde aufgrund der strikten Einteilung nach Gebietskörperschaften statt der VAB-Preisstufe 2 die RMV-Preisstufe 3 Anwendung finden. Dies wäre eine teils drastische Verteuerung (z.B. Tageskarten von 4,50 € auf 6,15 € oder Monatskarten von 60,50 € auf 87,90 €).

Netzkartenangebot

Im Rahmen einer Vollintegration mit Anwendung des RMV-Tarifes würde es das Netzkartenangebot der VAB nicht mehr geben. In diesem Fall würden sich die Beförderungstarife wie folgt verändern:

Produkt VAB	Preis VAB/Monat	Produkt RMV	Preis PS RMV/"Monat"*	6
Abo Plus (Netz)	72,50 €	Jahreskarte Erwachsene	187,50 €	
Grüne Neun (Netz)	52,50 €	Jahreskarte 9 Uhr	140,67 €	
TicketEasy (Netz)	60,70 €	Schülerticket Hessen	30,42 €	
AboAktivPlus	33,00 €	65-Plus-Jahreskarte	112,13 €	
AboAktivPlus Partnerkarte	20,00 €	65-Plus-Jahreskarte	112,13 €	
AboAktiv ab 09:00 Uhr	33,00 €	65-Plus-Jahreskarte	112,13 €	

*Preisstufe für einen vergleichbaren räumlichen Geltungsbereich.

Mit Ausnahme des Ausbildungsverkehrs würden sich alle Kundengruppen deutlich schlechter stellen.

Nutzer des RMV-VAB-Übergangstarifes

Nachdem für den RMV-VAB-Übergangstarif die Tarifbildungsregeln wie für den RMV-Binnentarif angewendet werden, ergeben sich für die Nutzer der grenzüberschreitenden Fahrtverbindungen keinerlei Änderungen.

Zeitkarten Auszubildende – heutige Nutzer des RMV-VAB-Übergangstarifes.

Diese Kundengruppe würde durch eine Vollintegration erheblich profitieren. Dieses stellt im Umkehrschluss ein erhebliches Einnahmerisiko dar, welche zu etwa 60 % die DB über ihren Anteil in der Einnahmeverteilung treffen würde. Das Einnahmerisiko der VAB liegt gerechnet am Mengengerüst RMV-VAB-Übergangstarif bei ca. 710.000 €.

RMV- Semesterticket, RMV- Jobticket, RMV- Kombiticket

Diese Angebote gelten heute im Gebiet des RMV und sind jeweils gesondert kalkuliert. Hierbei hat das Semesterticket eine netzweite Gültigkeit im RMV. Eine Erweiterung der örtlichen Gültigkeit erfordert eine Neukalkulation sowie eine Anpassung sämtlicher Verträge zwischen dem RMV und den Hochschulen.

Ähnlich würde es sich für die Jobticket-Vereinbarungen und die Kombiticket-Regelungen (Veranstaltungstickets) verhalten.

Die Ergebnisse der Vertragsverhandlungen sowie die dadurch entstehenden Auswirkungen auf die Fahrgäste sind aktuell nicht abschätzbar.

Bereits heute gibt es mit dem VAB-RMV-Übergangstarif eine einheitliche Tarifierung für Fahrtverbindungen von Bayern nach Hessen. Seit Dezember 2003 sind somit alle Fahrten in die angrenzenden Gebiete in Hessen durch den Übergangstarif abgedeckt und problemlos zu erreichen. Der Übergangstarif bietet für den größten Teil der Fahrgäste eine akzeptierte und anerkannte Lösung.

Für Zeitkartennutzer VAB oder RMV besteht zudem die Möglichkeit der Weiterfahrt über die Landesgrenze im Rahmen der bestehenden Anschlussregelung.

Fazit

Ein Beitritt zum RMV kann aus der räumlichen Betrachtung und den verkehrlichen Verflechtungen durchaus als sinnvoll erachtet werden. Fahrgäste mit länderübergreifenden Fahrtbeziehungen würden hiervon profitieren, da der VAB-RMV-ÜT nicht das ganze Fahrkartangebot umfasst. **Der überwiegende Anteil der VAB-Fahrgäste würde durch die Preisgestaltung des RMV und fehlende Angebote des RMV deutlich mehr belastet werden.**

Offen bleibt die rechtliche Prüfung der länderübergreifenden Zusammenarbeit. Diese umfangreiche Aufgabenstellung kann von den Stadtwerken nicht rechtsicher aufgearbeitet werden. Hierfür müssten Mittel für eine externe Unterstützung bereitgestellt werden. Sinnvoller erscheint es, weitere Verbesserungen im VAB-RMV-ÜT anzustreben!

Landrat Scherf erklärt, dass Herr Betz der Bitte von Dr. Reuter und ihm gefolgt sei, dieses Thema noch einmal zu aktualisieren.

Er fasst zusammen, dass eine Mitgliedschaft beim RMV unter anderem 700.000,00 Euro Kosten für die gesamte Region Bayerischer Untermain bedeute, alleine nur für die Verwaltungsarbeit. Man hätte eine gravierende Verteuerung bei den Netzkarten, die zugeschnitten seien auf die Bedürfnisse der Menschen am Bayerischen Untermain. Diese Netzkarten seien die Stärke des Tarifverbundes der VAB hier, die in dieser Flexibilität und in dieser Preislage der RMV nicht bieten könne. Und das Ganze noch unter dem Aspekt, dass 80% der Kundinnen und Kunden innerhalb des VAB führen.

Die Aufgabe sei es, an der Schnittstelle Verbesserungen zu ermöglichen.

Kreisrat Dr. Linduschka findet die Ausführungen sehr überzeugend. Er kritisiert, dass dieses Thema nicht in der ARGE ÖPNV mit den drei Gebietskörperschaften besprochen worden sei, denn dieses Thema betreffe alle drei Gebietskörperschaften intensiv.

Landrat Scherf antwortet, dass dieses Thema erst für das Frühjahr geplant gewesen sei, man jetzt aber schneller gewesen sei. Herr Betz werde dieses Thema in die nächste Sitzung mit zu den Fachleuten in die ARGE ÖPNV nehmen.

Kreisrat Reinhard sagt, dass man mit der VAB und dem RMV zwei gewachsene unterschiedliche Systeme hätte, deswegen sei es schwer, diese zusammenzubringen. Er möchte wissen, ob und wer aktiv an Verbesserungen an den Schnittstellen arbeite.

Herr Betz antwortet, dass es nur zusammen mit den Verkehrsunternehmen gehe, denn diese müssten es letztendlich umsetzen.

Vor kurzem sei bei der Tarifrunde der VAB darüber berichtet worden, dass es derzeit Gespräche zwischen der Hochschule Aschaffenburg und der VAB zur Schaffung eines eigenen Semestertickets für die eigenen Hochschüler*innen gebe. Die Hochschule selbst habe es als Standortnachteil erkannt, dass es kein Semesterticket gebe. In dem Zusammenhang sei eine Befragung der Student*innen durchgeführt worden, woher und mit welchen Verkehrsmitteln sie kämen. Das positiv überraschende Ergebnis hat gezeigt, dass von 3.000 Studenten etwa 27% mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Hochschule kämen. Dies sei ein enorm hoher Wert.

Die zweite größere Gruppe, die zur Hochschule in Aschaffenburg komme, seien die Hochschüler*innen aus Hessen. Der RMV biete ein Semesterticket an. Der Gedankenansatz sei, dass man im Bereich Semesterticket erst eine eigene Lösung schaffe, um dann mit den Hochschulen auf der hessischen Seite drüber zu sprechen, ob es nicht eine Kombilösung für beide Seiten geben könne.

Schwieriger werde es bei dem Thema Jobticket. Auf mehrere Nachfragen erhalte man vom RMV keine Stückzahlen, so dass man das Thema nicht bewerten könne.

Kreisrat Reinhard fragt, ob sich die Expressbuslinie, die in Aschaffenburg bereits probeweise laufe, bewährt habe, so dass man diese vielleicht auf den Landkreis Miltenberg übertragen könnte. Den politischen Rückhalt und Unterstützung für dieses Thema werde er von der CSU erhalten.

Landrat Scherf erinnert daran, dass Herr Betz bereits im Kreisausschuss im Juli 2017 das politische Mandat erhalten habe, gemeinsam mit den Partnern eine länderübergreifende Lösung zu entwickeln.

Herr Betz erklärt, dass die nächstgelegene Zugangsmöglichkeit zum S-Bahn-System im RMV im Bereich Rödermark und Rodgau wäre. Man müsse sich die räumliche Umgebung anschauen, wo genug Platz vorhanden sei. Über welchen Weg der Expressbus von der bayerischen Seite aus geführt werde, müsse man noch sehen. Es solle ein möglichst zügiger Weg sein, damit die Leute die Buslinie als attraktives Angebot annähmen. Der Vorteil bei der Zuführung auf die S-Bahn sei, dass die Ankunftszeit egal sei, da es nie einen Anschlussverlust gebe, sondern maximal eine Verzögerung, denn die S-Bahn fahre jede Viertelstunde.

Landrat Scherf erklärt, dass Herr Betz die volle politische Unterstützung habe, eine „Miltenberger Variante“ zu planen und zum Erfolg zu bringen.

Herr Betz erklärt zur Linie 977, dass es einigen Unmut über die Veränderung der Abfahrtszeiten in Miltenberg gegeben habe. Dazu müsse man sagen, dass die Federführung der gesamten Planung dieses Linienbündels bei dem Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) als Dienstleister für den Main-Tauber-Kreis gelegen habe. Die VAB sei nur mit einem Leistungsanteil von 5% an der gesamten Achse beteiligt gewesen. Main-Tauber sei es wichtig gewesen, vor allem in Wertheim die Zuganschlüsse über Eck entsprechend herstellen zu können, damit jemand aus dem Bereich Tauberbischofsheim über Eck Richtung Würzburg fahren könne. Dies habe dazu geführt, dass die Abfahrtszeiten von Minute 0 auf Minute 44/45 in Miltenberg vorgezogen werden musste. Diese Verschiebung habe zu Klagen geführt, weil Schüler*innen beispielsweise von der Madonnenlandbahn den Bus nicht mehr erreichen konnten und längere Wartezeiten in Kauf nehmen haben müssen.

Herr Betz habe mit dem Verkehrsunternehmen, der Fa. Ehrlich, gesprochen und einige Vorschläge gemacht. Er habe die Meldung bekommen, dass für die Strecke Bürgstadt – Eichenbühl eine Lösung gefunden worden sei, die relativ zeitnah umgesetzt werden könne. Der Vorschlag, den er für den Bereich Mönchberg, Schmachtenberg gemacht habe, sei von der Fa. Ehrlich abgelehnt worden, da dieser betrieblich zu schwierig werde. Hierfür werde auch noch eine Lösung gefunden.

In dem Zusammenhang weist er darauf hin, dass die BEG Herrn Betz informiert habe, was im Laufe des Jahres vorbereitet werde für den Start im Dezember 2018. Die Hessische Landesbahn werde von Frankfurt bis nach Aschaffenburg die Regionalbahn von der DB übernehmen, heißt, der Betreiber wechsle von der DB auf die Hessische Landesbahn. Die BEG werde dann bereits die Zeitlage für die Regionalbahn Aschaffenburg-Miltenberg auf das Zielkonzept der Vergabe umstellen, und zwar ein Jahr vor der eigentlichen Betriebsaufnahme. Der Grund sei, dass man mit dieser Regionalbahn eine Zeit lang einen perfekten Anschluss direkt an die Hessische Landesbahn bekomme, von und nach Frankfurt (wenn die Elektrifizierung abgeschlossen sei, könne dieser Zug gleich durchfahren von Frankfurt bis nach Mil-

tenberg). Dies sei der Hintergrund, dass man diese Kette schon hintereinander hänge, dann wäre es nämlich so, dass der Regionalexpress von Aschaffenburg nach Miltenberg am Regionalexpress Frankfurt-Aschaffenburg-Würzburg hänge, und die Regionalbahn von Aschaffenburg nach Miltenberg hänge unmittelbar an der Regionalbahn von Frankfurt nach Aschaffenburg. Diese Züge würden dann zur Minute 40 in Miltenberg ankommen, die wiederum dann passe zur Abfahrtszeit, auch des VRN, in Minute 45 Richtung Wertheim-Würzburg.

Landrat Scherf sagt, man benötige dann noch die deutliche Sichtbarkeit, weil auf den Bussen und den Fahrplänen immer Wertheim stehe.

Es sei sehr beruhigend, dass in der Fahrplankonzeption bereits jetzt daran gearbeitet werde, dass am Ende die Flügelung mit den elektrischen Fahrzeugen tatsächlich möglich sei.

Kreisrat Weber weist darauf hin, dass der elektronische Fahrplan nicht mit der gedruckten Form übereinstimme.

Er möchte wissen, ob man auf dem Fahrplan erkennbar mit abdrucken könne, dass z.B. in Stadtprozelten der Bus bis nach Würzburg weiterfahre.

Herr Betz antwortet, dass es bei der Fahrplanauskunft eine erhebliche Panne gegeben hätte. Der Altbetreiber habe seine Daten nicht vom Server gelöscht. Das Ergebnis sei gewesen, dass sowohl die neuen als auch die Daten auf dem Server gewesen seien, wodurch völliges Chaos entstanden sei. Mittlerweile seien die Altdaten gelöscht und es werde daran gearbeitet, dass es die Auskunft richtig verarbeiten könne.

Auf dem Papierfahrplan müsste es schon sein, weil die Linie bereits bis Würzburg durchlaufe.

Landrat Scherf sagt, dass bei der Linie am Main entlang noch Wertheim als Zielbahnhof bei allen Bussen angeschrieben sei. Der Morgenbus 977 um 5:55 Uhr sei in der Bahn-App auch noch mit Umsteigen in Wertheim angegeben, obwohl er als 977 weiterfahre.

Kreisrat Oettinger fragt, ob es ein Zeitfenster für die Elektrifizierung gebe.

Im nächsten Jahrzehnt werde es elektrisch, so Landrat Scherf. Bis die Finanzierung und die Planung stehe, werde es noch einige Zeit in Anspruch nehmen.

Kreisrat Dr. Fahn hatte ein Gespräch mit dem Fahrgastbereit, worin es um die Bürgerbeteiligung bei der Fahrplanerstellung gegangen sei. Es gebe zwei Bundesländer, in denen der Fahrplanentwurf im Mai ins Netz gestellt werde, wo Bürger*innen dann Anregungen geben könnten für bestimmte Linien. Danach entstünde dann der endgültige Fahrplan. Der Fahrgastbeirat habe gemeint, dass dieses Vorgehen sinnvoll sei, weil man vorher schon handeln könne. Er möchte wissen, ob solche Vorschläge auch an Herrn Betz herangetragen worden seien. Bei der Gelegenheit merkt er an, dass der frühere Wirtschaftsminister Zeil von der FDP in Bayern dies schon einmal zugesagt habe, aber dieses Thema dann untergegangen sei.

Landrat Scherf sagt, dass es ab Dezember 2018 ein funktionierendes Bahnfahrplankonzept gebe.

Generell sei es so, dass er immer wieder Vorschläge von Bürger*innen erhalte, so Betz, die in die Planungen mit einfließen. Momentan und auch in den nächsten Jahren müsse man bei Planungen sehr aufpassen, da unglaublich viele Straßenausbaumaßnahmen nur noch mit Vollsperrung laufen. Aus seiner Erfahrung hätten viele Konzepte wieder verworfen werden müssen, weil die Busse wegen der Vollsperrungen komplett anders fahren müssten. Dies koste sehr viel Zeit und sehr viel Geld. Für diese baustellenbedingten Mehraufwendungen bekäme die VU keinerlei staatlichen Ausgleich.

Landrat Scherf sagt, dass die Bürgeranregungen für Herrn Betz immer gut und wertvoll seien, aber die Zwänge bei der Fahrplangestaltung sehr umfangreich seien.

Kreisrat Stich weist auf die Bedürfnisse der weiterführenden Schulen hin. Eltern würden ihre Kinder an Schulen anmelden und sich auf bestehende Verbindungen verlassen. Man müsse darauf achten, dass sich nicht zwischendurch massive Verschlechterungen bei Busverbindungen ergeben.

Kreisrat Dr. Linduschka sagt, dass man nach außen deutlich machen müsse, dass die Empfehlungen des Fahrgastbeirates ernst genommen und auch umgesetzt würden. Es sollte klar werden, wie die Wege seien und wie sie wahrgenommen würden.

Landrat Scherf stimmt dem zu, aber man müsse auch sagen, dass sich der Fahrgastbeirat um die Eisenbahnstrecke kümmere, die Fahrpläne aber in München bei der Bayerischen Eisenbahngesellschaft gemacht würden.

Es sei wichtig, dass der Kreisausschuss als Vertretung für den Landkreis Miltenberg bestärkend zur Kenntnis nehme, dass sogar das Fahrplankonzept für die erfolgte Elektrifizierung schon ausgearbeitet sei und umgesetzt werde.

Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 2:

Initiative Bayerischer Unterrhein: konstituierende Sitzung des Strategieforschums Frankfurt-Rhein-Main

Landrat Scherf berichtet zur konstituierenden Sitzung des Strategieforschums FrankfurtRhein-Main.

Wiesbaden/Frankfurt. Das besonders auch von den Vertretern der Initiative Bayerischer Unterrhein beim Tag der Metropolregion 2017 in Person des IHK-Präsidenten Eder und Landrat Scherf geforderte „strategic board“ für die Metropolregion FRM ist geschaffen. Mit der konstituierenden Sitzung unter Leitung des hessischen Staatsministers Wintermeyer in Frankfurt am Main hat das neu gegründete „Strategieforschum FrankfurtRheinMain“ am 18. Januar 2018 seine Arbeit aufgenommen. Ziel des Forums ist, erstmals über Ländergrenzen hinweg strategische Leitlinien und Visionen für die Region zu entwickeln. „Wir wollen in diesem Think-Tank mit allen relevanten Akteuren aus Hessen, Bayern, Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg tragfähige und zukunftsorientierte Konzepte für die Region entwickeln. Und zugleich sollen die in der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main bereits vorhandenen zahlreichen Initiativen und Prozesse besser miteinander verzahnt werden. Bestehendes verzahnen – Neues denken, das ist der Anspruch dieses Forums, das einen wichtigen Beitrag zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit und der Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion leisten soll“, betonte der Vorsitzende des Gremiums und Chef der Hessischen Staatskanzlei, Staatsminister Axel Wintermeyer, bei der konstituierenden Sitzung in Frankfurt.

Bei der Zusammenarbeit ist eine Fokussierung auf vier zentrale Themen angedacht:

- Wohnen und Arbeiten in der Metropolregion, u.a. mit dem Ziel einer Steigerung der Attraktivität des angrenzenden ländlichen Raumes
- Strategien für eine gute und leistungsfähige Infrastruktur zur Sicherung von länderübergreifender Mobilität und digitaler Vernetzung

Im Strategieforum sind 16 Institutionen vertreten, u.a. aus vier Bundesländern von der Ebene der Staatskanzlei bis zur kommunalen Ebene und den beiden Wirtschaftskammern. Es ist gut und wichtig, dass der Wunsch nach einer stärkeren, die Landesgrenzen übergreifenden Verzahnung im Rhein-Main-Gebiet von den Kommunen und der Wirtschaft der Region ausgeht. Impulse, die von diesem Strategieforum ausgehen, sollen in konkrete Projekte münden, bei denen die Ebene der Länder zusagt, die Akteure der Region gerne zu unterstützen.

Bewusst wurde der Zuschnitt des Gremiums gewählt, um sicherzustellen, dass das länderübergreifende Strategieforum ein schlagkräftiger und engagierter Impuls- und Ideengeber werden kann. Dem 16-köpfigen Gremium gehören unter dem Vorsitz des hessischen Staatskanzleichefs Axel Wintermeyer und seinen Stellvertretern Prof. Dr. Kristina Sinemus und Prof. Dr. Mathias Müller hochrangige Vertreterinnen und Vertreter aus Wirtschaft und Politik aus Baden-Württemberg, Bayern, Rheinland-Pfalz und Hessen an.

Ziel des Strategieforums FrankfurtRheinMain ist, im Interesse der Weiterentwicklung der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main die relevanten Akteure aus Wirtschaft und Staat länderübergreifend zusammenzubringen, um die strategische Positionierung der Region voranzubringen. Dazu soll das Strategieforum strategisch relevante Initiativen und Maßnahmen in der und für die Region vorschlagen, Empfehlungen für die Umsetzung von Projekten aussprechen und bei Bedarf den Kontakt zu Akteuren auf oberster Ebene herstellen. Dabei soll es die in der Region vorhandenen, aber derzeit nebeneinander ablaufenden Initiativen bündeln und ihnen einen strategischen Rahmen geben. Durch diese Vernetzung werden Kräfte gebündelt und Ressourcen geschont.

Es ist geplant, dass sich die Mitglieder des Strategieforums zwei- bis dreimal jährlich treffen, um über die Weiterentwicklung der Metropolregion Frankfurt/Rhein-Main zu beraten.

Landrat Jens Marco Scherf, Kreis Miltenberg: „Die Menschen am Bayerischen Untermain haben in den vergangenen Jahren dank der intensiven politischen Arbeit und einer eigens erarbeiteten regionalen Strategie ein klares Bewusstsein für die Rolle der ‚Bayern in der Frankfurt-Rhein-Main‘ gewonnen – nun werden konkrete Ergebnisse erwartet. Das ist die Messlatte: Was bringt uns die Metropolregion!“

Friedbert Eder, Präsident der Industrie- und Handelskammer Aschaffenburg: „Für uns ‚Bayern in Rhein-Main‘ ist das Strategieforum ein wichtiger Schritt für die engere Zusammenarbeit der relevanten Kräfte der Metropolregion. Unser eigener regionaler Strategieprozess in Bezug auf das Thema Rhein-Main verdeutlicht die Forderung nach einem schlagkräftigen Abstimmungskreis, der nun mit dem Strategieforum realisiert wird.

Vor allem für die sinnvolle Bewältigung der drängenden und länderübergreifenden Mobilitätsthemen halten wir ein solches Strategieforum für unabdingbar.“

Mitglieder des länderübergreifenden Strategieforums FrankfurtRheinMain sind

- Hessische Landesregierung: Staatsminister Axel Wintermeyer, Chef der Hessischen Staatskanzlei
- Bayerische Landesregierung: Staatsrätin Karolina Gernbauer, Amtschefin der Bayerischen Staatskanzlei
- Landesregierung Rheinland-Pfalz: Staatssekretär Clemens Hoch, Chef der Staatskanzlei Rheinland-Pfalz
- Landesregierung Baden-Württemberg: Staatsminister Klaus-Peter Murawski, Chef der Staatskanzlei Baden-Württemberg
- Kommunalvertreter Hessen – Kreisfreie Stadt: Oberbürgermeister Peter Feldmann, Stadt Frankfurt am Main
- Kommunalvertreter Hessen – Landkreis: Landrat Ulrich Krebs, Landrat des Hochtaunuskreises
- Kommunalvertreter Bayern: Landrat Jens Marco Scherf, Kreis Miltenberg

- Kommunalvertreter Rheinland-Pfalz: Oberbürgermeister Michael Ebling, Stadt Mainz
- Kommunalvertreter Baden-Württemberg: Landrat Stefan Dallinger, Kreis Rhein-Neckar
- Regionalverband FrankfurtRheinMain: Thomas Horn, Beigeordneter
- Handwerkskammer FrankfurtRheinMain: Bernd Ehinger, Präsident
- IHK Darmstadt: Prof. Dr. Kristina Sinemus, Präsidentin
- IHK Frankfurt am Main: Prof. Dr. Mathias Müller, Präsident
- IHK Aschaffenburg: Friedbert Eder, Präsident
- IHK Rheinhessen: Dr. Engelbert J. Günster, Präsident
- IHK Rhein-Neckar: Manfred Schnabel, Präsident

Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 3:

Kreisheimatpflege: Richtlinien zur Förderung von Buchveröffentlichungen

Herr Krah trägt vor, dass seit 2015 für die Förderung von Buchveröffentlichung im Bereich der Heimatpflege im Haushalt jährlich 2000.- € bereitgestellt werden.

Die Verwaltung ist nach fachlicher Beurteilung durch die Kreisheimatpfleger-/in im Rahmen des Budgets aufgrund der vorgelegten fachlichen Stellungnahmen befugt, die Zuschüsse zu vergeben.

Um eine gleichmäßige Mittelvergabe anhand einheitlicher Vorgaben zu gewährleisten, wird für erforderlich erachtet, die Vergabe der Zuschüsse durch vom Kreisausschuss und Kreistag beschlossene Richtlinien zu regeln.

ENTWURF

**Richtlinien des Landkreises Miltenberg
zur Gewährung von Zuschüssen für Buchveröffentlichungen**

I. Zuschüsse für Buchveröffentlichungen

Der Landkreis Miltenberg fördert im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel die Veröffentlichung von Druckwerken und digitalen Publikationen in erster Auflage, in denen heimatgeschichtliche Themen mit auf den Landkreis Miltenberg ausstrahlender Bedeutung dargestellt werden. Von der Förderung ausgeschlossen sind periodisch wiederkehrende Werke. Auf die Förderung besteht kein Rechtsanspruch.

Im Ausschuss für Bildung, Kultur und Soziales wird jährlich über die Mittelvergabe berichtet.

II. Zuschusshöhe

Die Zuschüsse betragen 25 v.H. der durch Zuwendungen Dritter nicht gedeckten Kosten des Herstellungsaufwands, höchstens jedoch 500,00 Euro.

In besonderen Ausnahmefällen, über die im jeweiligen Einzelfall zu entscheiden ist, kann ein höherer Zuschuss gewährt werden

III. Zuschussvoraussetzungen

1. Zuschüsse erhalten auf Antrag die Buchautoren/-innen oder veröffentlichende Heimat- und Geschichtsvereine.
2. Für den Antrag genügt ein formloses Schreiben an das Landratsamt (untere Denkmalschutzbehörde). Der Antrag ist vor Drucklegung zu stellen.
3. Dem Antrag sind eine Inhaltsangabe, ein Kostenvoranschlag und ein Finanzierungsplan beizufügen.
4. Über die Gewährung des Zuschusses und die Zuschusshöhe entscheidet die untere Denkmalschutzbehörde nach Anhörung der Kreisheimatpfleger/-in.
5. Die Zuschussanträge werden in der Reihenfolge ihres Einganges berücksichtigt.

IV. Inkrafttreten:

Diese Richtlinien treten zum 01.01.2018 in Kraft

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag einstimmig,

die Richtlinien des Landkreises Miltenberg zur Gewährung von Zuschüssen für Buchveröffentlichungen mit Wirkung zum 01.01.2018 zu beschließen.

Tagesordnungspunkt 4:

Beratung und Empfehlungsbeschluss über den Haushaltsplan 2018 des Landkreises Miltenberg

Herr Krämer, Kreiskämmerer, stellt den Kreishaushalt 2018 vor.

Der Ergebnishaushalt werde demnach mit einem Plus von 671.966 Euro schließen, der Finanzhaushalt mit einem Fehlbetrag von 3.095.364 Euro. Die Kreisumlage verbleibe auf dem niedrigen Wert von 38 Prozent.

Eine gute Basis für den Haushalt bieten die Umlagezahlen, die im Vergleich zum Vorjahr um 10,8 Prozent gestiegen sind. Diese Steigerung liege deutlich über dem unterfränkischen und bayerischen Schnitt. Vor allem bei der Gewerbesteuer sei der Zuwachs mit 26,5 Prozent – von 33,2 in 2017 auf 42 Millionen Euro in 2018 – hoch, aber auch bei der Einkommenssteuerbeteiligung und der sei die Entwicklung positiv. Die Schlüsselzuweisungen seien um zehn Prozent von 18 auf 19,8 Millionen Euro gestiegen. Am Ende liege die Umlagekraft bei 135.950.287 Millionen Euro.

Die Kreisumlage werde trotz des gleichbleibenden Satzes von 38 Prozent rund 5 Millionen Euro mehr in die Kreiskassen spülen, allerdings müsse der Landkreis trotz gesunkenem Bezirksumlagehebesatz 1,75 Millionen Euro mehr als im Vorjahr entrichten. Die Personalaufwendungen würden von 21,2 Millionen Euro auf 22,3 Millionen Euro steigen, die Krankenhausumlage von 2,2 auf 2,8 Millionen Euro. Für die Darlehenszinsen dagegen seien statt 810.000 Euro nur noch 685.300 Euro aufzuwenden. Dies sei die Folge des kontinuierlichen Schuldenabbaus und der günstigen Zinssätze bei Neufinanzierungen, so Krämer. Vor allem aufgrund der erfreulichen Entwicklung im Bereich SGB II (Kosten für Unterkunft und Heizung) werde der Landkreis bei Sozialhilfe/Jobcenter um 378.000 Euro entlastet. Der Zuschussbedarf der Jugendhilfe werde von 9,9 auf 11,3 Millionen Euro steigen.

Frau Eva Erfurth, Bereich Controlling, stellt dem Gremium die Entwicklung der Fallzahlen und Arbeitszeiten in mehreren Kategorien wie etwa dem Pflegekinderwesen, der Heimerziehung, der Eingliederungshilfe für seelisch Behinderte, den Hilfen für junge Volljährige, der Erziehung in einer Tagesgruppe, der gemeinsamen Unterbringung von Vater/Mutter/Kind und den Erziehungsbeistandschaften vor.

Jugendamtsleiter Herr Rätz antwortet auf Nachfrage zum Pflegekinderwesen, dass die Fallzahlen nach unten gingen. Das Jugendamt kalkuliere beim Pflegekinderwesen mit Leistungsmonaten. Sehr viele Hilfen seien ausgelaufen, d.h. im letzten Jahr seien besonders viele Jugendliche 18 Jahre alt geworden, die dann die Pflegefamilie ohne zusätzliche weitere Versorgung haben verlassen können. Insofern habe man einen Rückgang der Kosten zu verzeichnen.

Die gleichzeitig gestiegene Arbeitszeit hänge damit zusammen, dass man den Bereich Pflegekinderwesen im Gegensatz zu den sinkenden Fallzahlen ausgebaut habe. Eine Stelle im umA-Bereich wurde dort wegen ebenfalls fallender Fallzahlen abgebaut und in den Pflegekinderbereich gesetzt. Davon verspreche man sich, im nächsten Jahr stärker Pflegefamilien für den Landkreis zu gewinnen, um eine Alternative zu den stationären Maßnahmen zu stärken. Eine Pflegefamilie koste ca. 1000,00 Euro, eine reine stationäre Unterbringung hingegen koste durchaus 5 – 6.000,00 Euro. Von daher wäre es sehr attraktiv, wenn man zusätzliche Pflegefamilien gewinnen könnte.

Im Jahr 2017 sei das Konzept der Verwandtenpflege verabschiedet worden, deshalb wolle das Jugendamt zunehmend die Qualität stärken, Kinder im familiären Umfeld von den bisherigen Familien unterzubringen, damit sie nicht komplett fremd untergebracht seien.

Die Zahlen gingen auch zurück, weil sich der ASD bemühe, die Kinder möglichst nicht fremd unterzubringen, sondern auch nach Lösungen zu suchen. Dies sei jedoch sehr zeit- und arbeitsintensiv und beanspruche den ASD unmittelbar.

Herr Rätz antwortet weiterhin, dass es in 2017 82 Pflegekinder gewesen seien, davon:

42 Pflegekinder fremd untergebracht

24 Kinder im familiären Umfeld untergebracht

1 Kind in der Wochenpflege untergebracht

Man müsse noch die Zu- und Abgänge dazurechnen, deshalb käme man von 67 auf 82 Fälle.

Zur Heimunterbringung ergänzt Herr Rätz, dass das Jugendamt in Leistungsmonaten rechne. Die Kosten für 2018 setzten sich aus 221.000,00 € eigenen und 230.000,00 € ausstehenden Fällen zusammen, d.h. Familien, die man aus anderen Jugendämtern übernommen habe. Er antwortet auf Nachfrage, dass das Jugendamt durchgängig erlebe, dass sich bei fast allen Fällen die Aufenthaltsdauer verlängere. Die Berechnung der Produktzeiterfassung setze sich zum einen zu 30% aus der wirtschaftlichen Jugendhilfe zusammen, der ASD habe diese Fälle auch regelmäßig zu prüfen, auch die Leitung des ASD könne mit einbezogen werden oder auch er als Jugendamtsleiter. Viele Stellen seien bruchteilhaft beteiligt.

Herr Krämer führt weiter aus, dass der Landkreis in diesem Jahr rund 20 Millionen Euro investieren werde. Die größten Maßnahmen seien dabei die Baumaßnahmen im Volumen von 17,5 Millionen Euro. Vor allem die Schulen kämen in den Genuss dieser Investitionen. 3,5 Millionen Euro werde für die Fortsetzung der Generalsanierung des Gymnasiums Erlenbach und 3,4 Millionen Euro für die Generalsanierung des Gymnasiums Miltenberg investiert. Für die Teilsanierung von Mensa und Küche der Berufsschule Obernburg habe er 1,2 Millionen Euro vorgesehen. 1,6 Millionen Euro würden für den Straßenbau aufgewendet, die größte Baumaßnahme werde allerdings die Erweiterung der Deponie Guggenberg mit rund 6 Millionen Euro Kosten sein. Diese Summe entspreche genau dem Schuldenzuwachs: Der Schuldenstand habe sich 2017 auf 21,9 Millionen Euro belaufen, im laufenden Jahr würde er bei 27,9 Millionen Euro sein. Der Grund sei, dass der Landkreis für die Deponie in Vorleistung gehen müsse, das Geld aber im Laufe der Jahre je nach Verfüllungsgrad der Deponie wieder

verzinst zurückbekomme. Damit dieses Konstrukt möglich sei, müsse der Kreistag den Beschluss, keine Nettoneuverschuldung zuzulassen, aussetzen, so Krämer.

Herr RÜth, UB 2 Organisation und Personal, erläutert den neuen Stellenplan. Nach Gegenüberstellung von Stellenabbau und Stellenmehrungen stehe eine Mehrung von zehn Stellen. Auf Bitten der CSU-Fraktion geht Herr RÜth nochmals auf die durch das Organisationsgutachten vorgesehenen Stellenmehrungen ein. Vom Bayerischen Kommunalen Prüfungsverband werden jeweils Teilgutachten über die untersuchten Organisationseinheiten vorgelegt. Diese werden dann – soweit dies nicht vom Vorliegen des Gesamtgutachtens abhängig ist – schrittweise umgesetzt.

1. Büro Landrat Unternehmensbereich 1 – Veranstaltungsmanagement Entgeltgruppe 8

Veranstaltungen werden neben dem primär zuständigen Büro des Landrats auch von weiteren Organisationseinheiten im Landratsamt organisiert (z.B. Kämmerei). Die Zuständigkeit mehrerer Organisationseinheiten für Veranstaltungen hat historische Ursprünge oder ist auf persönliche Aktivitäten einzelner Mitarbeiter zurückzuführen und bildet die kreative Basis eines vielfältigen Angebotes. Dem stehen jedoch deutliche Nachteile gegenüber. So müssen Kenntnisse im Veranstaltungsmanagement, rechtliche Vorgaben sowie Informationen über externe Angebote und Ansprechpartner teilweise mehrfach vorgehalten werden (z.B. Vertragsgestaltung unter Berücksichtigung von GEMA und Künstlersozialversicherung, Auswahl und Bestellung Werbung, Catering, Musik, Hilfskräfte).

Empfehlung:

Wir empfehlen, das Veranstaltungsmanagement im neuen Arbeitsbereich Kultur und Veranstaltungen im Unternehmensbereich 1 – Büro des Landrats zu bündeln. Soweit intern bisher verschiedene Organisationseinheiten mit der Vorbereitung von Veranstaltungen betraut waren, sollten diese auch künftig kreativ mitwirken können und sich einbringen, ohne das eigentliche Veranstaltungsmanagement oder die Außenvertretung zu übernehmen. Neben einem einheitlichen Erscheinungsbild und der besseren Koordination der Veranstaltungen versprechen wir uns aus der zentralen Abwicklung auch Synergieeffekte, weil mehr Routine im Veranstaltungsmanagement möglich ist und Fachkenntnisse nicht in mehreren Organisationseinheiten vorgehalten werden müssen.

Übersicht über Veranstaltungen

Kultur und Veranstaltungen

Kultur:

- Jugendkulturpreis Kunst und Musik
- Schaeffler-Preis
- Kulturwochenherbst (ca. 10-15 Einzelveranstaltungen)
 - z.B. Orgelkonzert in Sulzbach
 - Chor-Orchesterkonzert
 - Konzert in der alten Dorfkirche in Hausen
 - Ovationen
 - Konzert im Grünen Saal in Amorbach
 - Ausstellung in der Kochsmühle
 - Familienmusical
- Internationaler Chorwettbewerb (alle zwei Jahre)
- Neujahrskonzert
- Ausstellungen im Landratsamt
- Jugend musiziert (alle drei Jahre)

weitere Veranstaltungen:

- Einbürgerungsfeiern
- Ehrenabende
- Einweihungen
- Jubiläen
- Tagungen
- Gemeinschaftsveranstaltungen des Hauses
- Tag des Sports
- kurzfristige Veranstaltungen verschiedener Art

2. Sachgebiet Kinder, Jugend und Familie

2.1 Allgemeiner Sozialdienst

Der Allgemeine Sozialdienst ist in sieben Bezirke aufgeteilt und mit 8,5 Vollzeitkräften besetzt. Das Gutachten hat auf Basis der örtlichen Erhebungen einen Bedarf für den Allgemeinen Sozialdienst von 10, 5 Vollzeitstellen ermittelt, also ein zusätzlicher Bedarf von 2 weiteren Vollzeitstellen EG S 15.

2.2 Neuer Sachbereich Ambulante Hilfen

Aus organisatorischen Gründen (u.a. Unterbringung an 2 Dienststellen) ist die Leitungsspanne des Bereichs 222 Soziale Dienste zu umfangreich. Vorgeschlagen wird die Einrichtung eines weiteren Sachbereichs mit den Aufgabenschwerpunkten:

- Koordinierende Kinderschutzstelle
- Fachdienst Familienangelegenheiten
- Fachdienst Trennungs- und Scheidungsberatung
- Kommunale Jugendarbeit
- Prävention und Jugendschutz sowie der
- Adoptionsvermittlungsstelle

Dieser Bereich ist mit 10 Vollzeitkräften besetzt, es ergibt sich ein weiterer Stellenbedarf von 0,5 Vollzeitkräften EG S 15

Einige Kreisräte kritisieren diese neu geplante Stelle für das Veranstaltungsmanagement, da sie erhebliche Zweifel an dem Bedarf dieser Stelle haben. Sie sähen dadurch keine Effizienzsteigerung.

Landrat Scherf antwortet auf Nachfrage, dass aus dem Bereich Kultur der Bereich Kultur und Veranstaltungen werde, so dass eine inhaltliche Verknüpfung gewährleistet sei.

Herr Rüth ergänzt, dass die Kultur unangetastet bleibe. Durch die neue Stelle soll das vorhandene Potenzial ergänzt werden. Die dadurch entstehenden Einsparungen seien unterschiedlich. Die Kernverwaltung sei auf Kante genäht, und die Verwaltung müsse die Aufgabenmehrung abbilden. Der Bereich der Kämmerei soll z.B. entlastet werden, damit sie sich wieder ihren klassischen Kernaufgaben widmen könne.

Landrat Scherf betont, dass die Bündelung der Aufgabe sinnvoll ist, bietet aufgrund der Zweifel der CSU-Fraktion an, dass der Kreisausschuss erneut eingebunden werde, ob und wie die Stelle für das Veranstaltungsmanagement besetzt werde. Damit erklärt sich die CSU-Fraktion nicht einverstanden, da sie grundsätzliche Zweifel habe. Kreisrat Fieger bittet Land-

rat Scherf, Herrn RÜth das Wort zu geben, um die CSU-Fraktion von der Notwendigkeit dieser Stelle zu überzeugen.

Herr RÜth erläutert die Notwendigkeit durch die Bündelung der Aufgabe an einer Stelle Synergien zu schaffen. Er erwähnt hierbei auch die zunehmend notwendige Kompetenz im Bereich der Versammlungsstättenverordnung. Er bittet den Kreisausschuss um das Mandat für den Stellenplan auch hinsichtlich der Besetzung dieser Stelle und sagt zu, dem Gremium einen Weg aufzeigen zu wollen, der nachvollziehbar und sichtbar werden lässt, dass das Landratsamt darauf achtet, sehr wirtschaftliche Lösungen zu finden. Sein Wunsch wäre es, wenn man dem Gremium bis zur Sitzung des Kreistags eine finale Lösung präsentieren könne, damit in diesem Punkt die Restzweifel beseitigt werden können und die CSU zustimmen könne.

Kreisrat Fieger stimmt den Ausführungen zu.

Die CSU-Fraktion stellt nach der Vorstellung der Investitionen durch Kämmerer Krämer den Antrag, den Stellenplan getrennt vom Haushalt abzustimmen, da sie dem Haushalt generell, aber nicht dem Stellenplan die Zustimmung erteilen wolle.

Kreisrat Reinhard ist es wichtig, dass alle neuen Stellen im Kreisausschuss in Verbindung mit dem Organisationsgutachten vorgestellt werden, um das Gesamtbild beurteilen zu können.

Landrat Scherf lässt nach kurzer Diskussion davon unbenommen über den Empfehlungsbeschluss in seiner Gesamtheit abstimmen.

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag einstimmig,

den Haushalt 2018 unter Zugrundelegung eines Kreisumlagehebesatzes von 38 % zu verabschieden.

Tagesordnungspunkt 5:

Anfragen

Keine Anfragen

gez.

Scherf
Vorsitzender

gez.

Zipf-Heim
Schriftführerin