

Herr Stefan Schwab
 Frau Lisa Steger
 Frau Sabine Stellrecht-Schmidt
 Herr Ansgar Stich
 Herr Martin Stock bis 15:43 Uhr
 Herr Matthias Ullmer
 Herr Roland Weber
 Frau Ruth Weitz
 Herr Gernot Winter
 Herr Dietmar Wolz
 Frau Susanne Wörner
 Herr Frank Zimmermann
 Herr Thomas Zöllner

Entschuldigt gefehlt haben:

Kreistagsmitglieder

Herr Erwin Dotzel
 Herr Wolfgang Härtel
 Herr Matthias Luxem
 Frau Karin Passow
 Herr Jürgen Reinhard
 Herr Jörg Reinmuth
 Herr Peter Schmitt
 Herr Michael Schwing
 Frau Monika Wolf-Pleißmann

Von der Verwaltung haben teilgenommen:

Frau Seidel, UB 1
 Frau Mika, UB 1 Schriftführung
 Herr Usta, UB 1 Technik
 Herr Feil
 Frau Heim zu TOP 2
 Herr Wosnik zu TOP 1
 Herr Haas zu TOP 1

Ferner haben teilgenommen:

Herr Bohnet, Gutachter zu TOP 1
 Frau Schmitt, Regionaler Planungsverband zu TOP 1
 Frau Galmbacher, Regionaler Planungsverband zu TOP 1
 Herr Büchs, Regierung von Unterfranken zu TOP 1
 Herr Gasper, ZENTEC GmbH zu TOP 1

Tagesordnung:

- 1 Vorstellung des REMOSI-Konzepts
- 2 Weiterentwicklung des Abfallwirtschaftskonzeptes
- 3 Anfragen

Herr Scherf stellt die ordnungsgemäße Ladung und Beschlussfähigkeit des Kreistages fest. Anträge zur Tagesordnung liegen nicht vor.

Vor Einstieg in die Tagesordnung erinnert Landrat **Scherf** an den vor drei Wochen verstorbenen **Kreisbrandrat Lebold**:

Viel zu früh und vollkommen unerwartet ist Meinrad Lebold kurz vor Vollendung seines 61. Lebensjahres und zwei Wochen vor dem Ende seiner zweiten Amtszeit als Kreisbrandrat verstorben.

Die heutige Kreistagssitzung gibt Allen miteinander die Gelegenheit, in Dankbarkeit an ihn zu denken.

Der Landkreis Miltenberg trauert um den Verlust von Meinrad Lebold und ist in Gedanken bei seiner Familie. Dreieinhalb Jahrzehnte war Meinrad Lebold in Diensten des Landkreises Miltenberg als Feuerwehrführungskraft in der Kreisbrandinspektion. Seit 2010 war Meinrad Lebold für den Landkreis Miltenberg als Kreisbrandrat in höchster Verantwortung für den Brand- und Katastrophenschutz im und für den Landkreis Miltenberg tätig.

Meinrad Lebold hinterlässt eine sehr große und nur sehr schwer zu schließende Lücke. Er war für den Kreistag, die Verwaltung, die Feuerwehren und die Bevölkerung stets die tragende Säule bei der Bewältigung der Aufgaben im Brand- und Katastrophenschutz sowie in der Kreisbrandinspektion.

Große Verdienste hat er sich erworben bei der Bewältigung der Pandemie, in der konzeptionellen Weiterentwicklung des örtlichen und überörtlichen Brand- und Katastrophenschutzes ebenso wie bei der Förderung der Jugend und der Zusammenarbeit im Landkreis sowie über Landkreis- und Landesgrenzen hinweg. Jederzeit konnte man sich auf ihn und sein schier unendliches Fachwissen verlassen.

Der Landkreis Miltenberg verliert mit Meinrad Lebold einen weit über das übliche Maß hinaus engagierten Kreisbrandrat, eine verantwortungsvolle Persönlichkeit, einen verlässlichen Feuerwehrkameraden und viele auch einen guten Freund, dem die Sicherheit und das Wohl der Landkreisbevölkerung stets das größte Anliegen war.

Herr Scherf bittet alle Anwesenden, sich von ihren Plätzen zu erheben.

--- Schweigen für einen Moment des Gedenkens und der Erinnerung ---

Tagesordnungspunkt 1:

Vorstellung des REMOSI-Konzepts

Herr Scherf verweist auf das REMOSI-Konzept. Das Gutachten des regionalen Planungsverbandes zur regionalen Mobilität und Besiedlung wird vorgestellt. Er begrüßt zu diesem Tagesordnungspunkt

- den Gutachter Herr Bohnet, der das Gutachten erstellt hat,
- Kreisbaumeister Wosnik als Projektverantwortlichen im Landratsamt,
- Frau Schmitt und Frau Galmbacher vom Regionalen Planungsverband,
- Herrn Büchs von der Regierung von Unterfranken, der REMOSI und die Arbeit des regionalen Planungsverbandes begleitet hat,
- Herrn Haas, den Mobilitätsbeauftragten des Landkreises Miltenberg,
- Herrn Gasper von der ZENTEC mit dem Aufgabenfeld Initiative Bayerischer Untermain.

Herr Scherf befürwortet die Konzeption zwischen dem Regionalen Planungsverband, der mehr im Planerischen tätig ist, und der Initiative Bayerischer Untermain, die in die Umsetzung geht. Die Region hat damit eine weitere Stufe der sehr guten Zusammenarbeit erreicht.

2018 hat der Regionale Planungsverband auf Grundlage intensiver fachlicher Vorarbeiten eine Begutachtung über die Zukunft der Region hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens und der Siedlungsentwicklung in Auftrag gegeben. Grundlage war und ist die Erkenntnis, dass die Mobilität zum einen ein zentrales Element des Alltags und damit auch der Lebensqualität ist. Zum anderen ist sie aber auch ein wesentlicher Baustein in Punkto klimaverträglicher Umbau des menschlichen Daseins grundsätzlich und in der Region Bayerischer Untermain spezifisch. Wenn man die Bedeutung von Mobilität auch für die Energiewende und für den Klimaschutz wahrnimmt, dann wird klar, dass die Siedlungsstrukturen und -gewohnheiten von ganz entscheidender Bedeutung sind - daraus resultiert die Verbindung von Mobilität und Siedlung.

Herr Scherf ist dankbar, dass vor dem heutigen Hintergrund der Erkenntnis und des hohen Bewusstseins für die Notwendigkeit von Klimaschutz und notwendiger Energiewende der Regionale Planungsverband in 2018 diese Entscheidung getroffen hat und dass man auf Grundlage dieser wegweisenden Entscheidung einen sehr intensiven Arbeitsprozess von 2019 bis 2021 hatte.

Das hinter diesen Konzepten viel harte und intensive Arbeit steckt, kennt man aus dem Radwegekonzept 2019, dessen Ausarbeitung aufgrund der intensiven Beteiligungsprozesse über zwei Jahre gedauert hat. Das REMOSI-Projekt ist von der Sache als auch von den Beteiligungsformaten vergleichbar. Nur so konnten mögliche Entwicklungspfade der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in der Region Bayerischer Untermain abgebildet werden.

Bezüglich mancher Skepsis gegenüber Gutachten und Konzepten gibt Herr Scherf zu bedenken, dass man bei komplexen, schwierigen Themen und Veränderungsprozessen belastbare Konzepte benötigt, um erfolgreich zu sein und nicht am Stückwerk zu scheitern.

Er verweist auf das Klimaschutzkonzept aus dem Jahre 2011. Dieses ist vollkommen neu zu überarbeiten aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen und Zielsetzungen. Das Radwegekonzept von 2019 muss weiter umgesetzt werden. Von der aktuellen Überzeichnung des Förderprogramms „Stadt-Land“ darf man sich nicht vom Weg abbringen lassen. Auch der Nahverkehrsplan Bayerischer Untermain aus dem Jahr 2018 wird kontinuierlich umgesetzt mit neuen Fahrplan- und digitalen Ticketangeboten sowie der Untersuchung zu alternativen Antrieben und flexiblen On-Demand-Angeboten. Er steht 2023/2024 zur Fortschreibung an. Das vom Freistaat Bayern unterstützte Schienengüterverkehrskonzept für den Landkreis

Miltenberg 2022 befindet sich gemeinsam mit Unternehmen aus dem Landkreis und IHK in Erarbeitung.

Das REMOSI-Konzept wurde Ende 2021 finalisiert und vom Regionalen Planungsverband beschlussmäßig angenommen. Dabei hat sich dieser für die ambitionierteste und veränderungsorientierteste Variante „kompakt & ambitioniert“ entschieden. Die Details erläutert Herr Bohnet gemäß Präsentation. Er gibt die wesentlichen Inhalte des Abschlussberichtes wieder und geht auf die Vorschläge zu Handlungsempfehlungen und Maßnahmen aus Kapitel 7 und 8 ein.

Herr Faust merkt an, dass mit lokalen Detailkenntnissen manche Ausführungen des Gutachtens nicht nachvollziehbar sind. Daher möchte er wissen, ob eine regionale Detailschärfung des Gutachtens noch erfolgt.

Herr Scherf bestätigt, dass die Umsetzung in regionalen Einheiten mittels Workshops erfolgt. Das Gutachten soll betrachtet, Projekte identifiziert und Pilotprojekte herauskristallisiert werden. Die Förderzusage des Freistaates Bayern liegt vor. Das Personal für die Projektbegleitung wird gesucht.

Herr Bohnet ergänzt, dass die heutigen Dieselfahrzeuge auf der Schiene eine schlechte Beschleunigung haben. Der Taktfahrplan ist auf die Knotenpunkte ausgerichtet, sodass zusätzliche Haltepunkte nicht machbar sind. Basierend auf dem Angebot „Deutschlandtakt“ sind im REMOSI-Konzept zwei Produktkategorien vorhanden. Der schnell durchfahrende Regional-Express und der Untermain-Express. Letzterer kann mehrere neue Haltepunkte im Halbstunden-Takt bedienen und damit die Verbindung für Pendler innerhalb der Region oder von und nach Frankfurt verbessern. Ein regionales Modell kann im Detail nicht alles abbilden, genauso wie die städtischen Verbindungsfunktionen, wie beispielsweise Radwegfußbrücke. Deshalb wurde bisher nur eine Grobeinschätzung für Haltepunkte und Brückenquerungen vorgenommen. Die Detailuntersuchung erfolgt erst im Nachgang.

Herr Schuck führt die Idee der Seilbahnquerung über den Main aus und möchte wissen, ob diese Möglichkeit auch in dem Gutachten aufgeführt wurde.

Herr Bohnet bezeichnet Seilbahnquerungen als spannende Projekte, die aber hohe Investitions- und Betriebskosten verursachen, im Vergleich zu einer Brückenquerung eine prüfbare Variante, die bisher nicht mituntersucht wurde.

Frau Becker fragt bezugnehmend auf die Mainquerung Sulzbach-Niedernberg für Radverkehr und Fußgänger, ob bei den Planungen bedacht wurde, dass diese evtl. eine Variante der Ortsumgehung ausschließe.

Herr Bohnet hat sich nicht mit einer konkreten baulichen Führung von möglichen Rampen etc. befasst, sondern auf der regionalen Ebene geschaut, wo es grundsätzlich besonders viel Nachfragepotenziale gibt. Dies ist zwischen Sulzbach und Niedernberg der Fall, da dort der Bahnhof als Ziel, aber auch die Ortsverbindung zwischen den beiden Orten abgedeckt werden kann. Wie solche eine Lösung baulich realisiert werden kann, auch im Kontext einer möglichen Ortsumgehung, damit hat man sich nicht beschäftigt.

Herr Scherf verweist auf die Umsetzungsphase und die Regionalkonferenzen mit Sulzbach, Niedernberg, Leidersbach und ggf. allen Brückengemeinden – hier muss so geplant werden, dass die Planungen anderer Gemeinden nicht betroffen sind.

Herr Fahn erinnert an eine Formulierung aus dem Eckpunktepapier, dass nicht einzelkommunale Lösungen für bestehende Verkehrsprobleme, sondern ein Gesamtverkehrskonzept für die Region entwickelt wird. Damit hätten seines Erachtens auch alle geplanten Ortsumgehungen auf den Prüfstand gestellt werden müssen. Er moniert, dass das Gegenteil der Fall ist, denn jetzt heißt es: „Die Projekte des vordringlichen Bedarfs gelten als gebaut“. Er unterstützt die Position von Bürgermeister Reinhard, dass es durchaus Sinn macht, umstrittene Projekte wie die OUG Sulzbach in die Prüfung einzubeziehen, da neue Verkehrsströme entstehen. Im Gutachten findet Herr Fahn davon nichts. Daher möchte er wissen, ob es noch

ein Gesamtverkehrskonzept geben wird. Seine Erfahrung zeigt, dass eine gleichzeitige Stärkung von Schienen- und Straßenverkehr meist den Schienenverkehr schwächt. Daher muss im neuen Regionalplan die Stärkung des Schienenverkehrs die absolute Priorisierung, auch finanziell, besitzen. Auch die Eingleisigkeit der Maintalbahn verhindert seines Erachtens die stärkere Frequentierung der Bahn und führt zu mehr Verkehr, insbesondere von LKWs, auf den Straßen. Mittel- und langfristig soll eine Zweigleisigkeit der Bahnstrecke Miltenberg – Aschaffenburg angestrebt werden und die Gemeinden Obernburg und Sulzbach, evtl. auch Erlenbach, bereits heute entsprechende Flächen freihalten und eine Aufnahme in den Regionalplan erfolgen. Auch wünscht sich Herr Fahn eine Berücksichtigung der Machbarkeitsstudie Güterverkehr. Beim Güterverkehr muss auf Nachtfahrten ausgewichen werden und der Müllabtransport möglichst wieder über die Schiene erfolgen. Nach Meinung von Herrn Fahn darf die Realisierung des Kreuzungsbahnhofs auf keinen Fall mit der Förderung eines Baus einer N-S-Umgehung in Sulzbach gekoppelt werden. Mit letzterer wird der Verkehr von der Schiene auf die Straße verlagert, was er als kontraproduktiv sieht. Die angedachten Brücken begrüßt er, sieht bei der Finanzierung aber die Kommunen in der Pflicht und die Notwendigkeit von Förderprogrammen. Insgesamt hat er sich vom Gutachten eine größere Reduzierung des CO₂-Verbrauchs gewünscht. An Herrn Scherf richtet er die Bitte, für ein gemeinsames Verkehrsmodell von REMOSI und Staatlichem Bauamt bei letzterem zu werben. Außerdem frag Herr Fahn, ob und in wieweit noch Änderungen am Konzept möglich sind.

Herr Scherf beantwortet die zahlreichen Fragen wie folgt:

- Ergebnisse sollen Eingang in die Regionalplanung finden: Man ist im Regionalen Planungsverband bereits dabei, den Verkehrsteil zu überarbeiten
- Zweigleisigkeit: Die partielle Zweigleisigkeit der Maintalbahn ist ein wichtiges Projekt, welches derzeit vorangetrieben wird. Momentan wird es bei der Realisierung des Deutschlandtaktes seitens der DB untersucht. Für die Realisierung des Deutschlandtaktes ist auch die Zweigleisigkeit bei Sulzbach notwendig. Dies steht auch nicht im Widerspruch zu den Planungen des Marktes Sulzbach bezüglich einer Ortsumgehung, sondern ist integrierbar. Auch über das Güterverkehrsschienengutachten des Landkreises Miltenberg mit Unterstützung des Freistaates Bayern ist die Zweigleisigkeit gegeben.
- Verkehrsgutachten: Der Planungsverband hat vereinbart, dass in einem bestimmten Planungsstand befindliche Verkehrsprojekte nicht erneut begutachtet werden, sondern dies den Verantwortlichen vor Ort und des Freistaates Bayern überlassen wird.
- Brücken: Man setzt bezüglich der Finanzierung der Brücken darauf, dass es aufgrund der Verkehrswende seitens des Bundes in den kommenden Jahren Fördertöpfe für besondere Radwegeprojekte, wie beispielsweise Brücken, geben wird. Herr Scherf weist auf die dringend benötigte Auffüllung des Fördertopfes Stadt-Land durch die Bundesregierung hin. Dieser ist völlig überzeichnet und wird für alle Radwege im Landkreis Miltenberg benötigt, die sich in der Verantwortung der einzelnen Gemeinden befinden.
- Kreuzungsbahnhof Sulzbach: Im Rahmen der Nord-Süd-Umfahrung kann auch Bürgermeister Stock bestätigen, dass der zweigleisige Ausbau in diesem Streckenabschnitt mitberücksichtigt ist.
- Elektrifizierung der Maintalbahn: Dies ist ein wichtiges Projekt in der Planung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft.
- Radverkehrsforum: Das Thema wird verfolgt. Projekte werden gemäß Priorität und Ressource von der Verwaltung umgesetzt.
- Verkehrsmodell: Herr Scherf wird den Wunsch beim Staatlichen Bauamt vortragen, dass nur ein einziges Verkehrsmodell gewünscht wird.
- Änderungen: Seitens des Regionalen Planungsverbandes wurde das Gutachten bereits beschlossen, daher sind keine Änderungen mehr möglich. Was aus dem Gutachten abgeleitet wird, liegt an den Akteuren vor Ort. Daher sind Akzentuierungen in den kommenden regionalen Arbeitskreisen möglich.

Herr Stock begrüßt die Mainquerung und findet die prognostizierten Nutzungszahlen sehr interessant. Daher sollte diese als Pilotprojekt vorgeschlagen werden. Die Ortsumgehung wird dennoch benötigt, da Sulzbach eine stark vom Verkehr belastete Gemeinde ist. Bei der Umgehungsstraße wurde ein Radweg mitgeplant. Durch die Mainquerung kann der Schienen- und Radverkehr gestärkt werden.

Herr Scherf freut sich über Bewerbungen um Pilotprojekte.

Herr B. Rüth stellt eine Verständnisfrage an Herrn Bohnet, ob im Gutachten bei der Optimierung der Bahnstrecke Hanau-Würzburg die Verbindung HU-AB-Spessart-WÜ gemeint ist oder eine Alternative.

Herr Bohnet führt aus, dass es in den Planungen zum Deutschlandtakt einen dritten Gutachterentwurf inklusive der Maßnahmenliste gibt. Es ist vom Bundesverkehrsministerium vorgesehen, rund 700 Mio. EUR in den viergleisigen Ausbau HU-AB zu investieren und zuzüglich noch in den teilweisen Streckenneubau ab Heigenbrücken in Richtung Nantenbach bis zur Verbindungskurve zur Schnellfahrtstrecke zu investieren. Der Bund plant die Verbindung über AB Richtung WÜ deutlich zu beschleunigen und Kapazitäten dort zu schaffen durch den Aus- und teilweise Neubau von Bahngleisen, um auch eine Zielfahrtzeit F-WÜ zu erreichen. Die Befürchtung der Vergangenheit mit der sogenannten Mottgers-Spange, der Anbindung der Verbindung HU/Fulda über eine Neubaustrecke an die Schnellfahrtstrecke, damit AB vom Fernverkehr abgehängt wird, ist nach den neuen Planungen des Bundes nicht der Fall. Sondern im Gegenteil, AB hat dann eine ½-stündige Fernverkehrsverbindung beschleunigt Richtung Frankfurt und Richtung WÜ-M.

Selbst wenn der zweigleisige Ausbau bis MIL anzustreben ist, wird es sich nach Einschätzung von Herrn Bohnet nicht überall realisieren lassen. Auf Einzelabschnitten wird man auch in Zukunft mit eingleisigen Abschnitten zurechtkommen müssen. Um Folgeverspätungen zu vermeiden, ist eine hohe Betriebsstabilität ganz entscheidend.

Herr Scherf fasst zusammen, dass das Gutachten abbildet, was die Region über Jahre hinweg deutlich artikuliert hat und der Bund im Deutschlandtakt jetzt umsetzt – den Ausbau der Bahnstrecke HU-AB-Lohr-Nantenbach. AB wird damit dauerhaft nicht mehr nur ein einstündiges ICE-Angebot haben, sondern dann sogar den 30 Minuten-Takt. Der Wiener ICE kann dann ebenfalls einen Haltestop einlegen. Gerne kann man die Vorstellungen als Region Bayerischer Untermain gemeinsam mit den Wirtschaftskammern nochmal Richtung Berlin artikulieren, denn jetzt liegt die Planung vor. Offen ist noch, wann die Finanzmittel zur Verfügung stehen und eine Umsetzung erfolgt.

Herr Bohnhoff fragt, ob bei der gewählten Variante „Kompakt und ambitioniert“, die zu einer Verdopplung des ÖPNV führen soll, das angegebene Zeitfenster von 2035 als realistisch für eine Elektrifizierung der Strecken anzusehen ist. Des Weiteren bezieht er sich auf die Grafik der Verkehrsmittelwahl mit stark abnehmenden MIV-Mitfahrer. Herr Bohnhoff geht von einem sofortigen Co2-Einspareffekt bei der Mitnahme von Mitfahrer*innen im Pkw aus. Er hinterfragt den Grund, dass in diesem Modell die tendenzielle Einsparung von CO2 negiert wird.

Herr Bohnet führt bezüglich der Frage zur Zeitschiene die Jahreszahl 2035+ an. Die Umsetzung des Projektes Nahverkehr wird Zeit in Anspruch nehmen. Es ist ein sehr komplexes Gesamtthema, beginnend vom Frankfurter Fernfahrtunnel über den Ausbau von Aschaffenburg bis hin zu Elektrifizierung der Maintalbahn. Dies muss alles gleichzeitig geschehen, um bis 2035 fertig zu sein. Daher sollte man frühest möglich beginnen und sich auch als Region frühest möglich positionieren. Bei den Pkw-Mitfahrer*innen ist ein Trendszenario abgebildet, was auf Alle zukommt. Seines Erachtens sind überwiegend Senior*innen die Mitfahrer. Aufgrund der demographischen Entwicklung nimmt deren Anteil aber ab. Daher gibt es seines Erachtens nach künftig weniger Mitfahrer*innen, wobei Herr Bohnet betont, dass Fahrgemeinschaften aus CO2-Sicht immer eine sinnvolle Maßnahme darstellen, während Elterntaxi nicht empfehlenswert sind, um die eigenständige Mobilität zu fördern. Eine differenzierte Betrachtung ist notwendig. Projekte zu Mitfahrer*innen haben keinen großen Anklang in der Vergangenheit gefunden, zum Beispiel im Kontext der Flexibilisierung der Arbeitszeiten oder des Homeoffice.

Herr G. Rüth weist auf abseits des Maintals gelegene Ortschaften des Landkreises Miltenberg hin. Tempo 30-Zonen sieht er bei langgezogenen Ortschaften des Spessarts als kontraproduktiv an. Bezüglich REMOSI war er davon ausgegangen, dass eine Fortschreibung in der Regionalplanung erfolgt. Er interessiert sich für die konkrete Aufgabenbeschreibung und ob ein Zusammenschluss mit der ZENTEC erfolgt.

Herr Scherf gibt an, dass der Regionalplan über den Regionalen Planungsverband fortgeschrieben wird. Die vielen verschiedenen Projekte sollen in ihrer Umsetzung angetrieben werden. Daher erfolgt die Kooperation mit dem Regionalmanagement der Initiative Bayerischer Untermain.

Herr Gasper von der ZENTEC erläutert, dass in kleinen Regionalkonferenzen sollen die Projekte identifiziert und vorangetrieben werden sollen. Es kann für diese Umsetzungsarbeit eine Förderung in Anspruch genommen werden aufgrund der einzigartigen Situation, dass die Gebietskulisse des Regionalmanagements identisch ist mit der Gebietskulisse des Regionalen Planungsverbandes. Hierdurch kann eine Zusatzförderung in Höhe von 50 TEUR in Anspruch genommen werden. Hiervon wird eine 0,5 VAK-Stelle geschaffen, der Rest fließt in das Projekt. Es werden an verschiedenen Stellen in der Region Vernetzungsformate und -foren gebildet. Das Ziel ist, die Mobilit atsknotenpunkte weiterzuentwickeln mit einer Art Wettbewerbsverfahren, in dem Pilotprojekte verifiziert werden sollen. Mindestens ein Pilotprojekt in der Gesamtregion soll zeitnah auf den Weg gebracht werden.

Die Mitglieder des Kreistages nehmen die Ausf�uhungen zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 2:

Weiterentwicklung des Abfallwirtschaftskonzeptes

Herr Scherf führt in den TOP zur Weiterentwicklung des Abfallwirtschaftskonzeptes ein. Es liegt ein Empfehlungsbeschluss des Fachausschusses für Natur- und Umweltschutz zur moderaten Weiterentwicklung des Konzeptes vor. Im Ausschuss herrscht Einigkeit beim Ziel hinsichtlich folgender drei Punkte: möglichst hohe Quote der stofflichen Verwertung, Reduzierung der Restmüllmenge sowie möglichst hohe und erhöhte Qualität der erfassten Wertstoffe. Strukturelle Veränderungen im Abfallwirtschaftskonzept sind stets nur mit einer, aktuell für das Jahr 2024 anstehenden, Neuvergabe der Abfuhrleistung umsetzbar. Deshalb haben Verwaltung und Ausschuss frühzeitig die Grundlagen für eine Evaluation des Abfallwirtschaftskonzeptes mit einer Abfallanalyse in die Wege geleitet. Aufgrund der Coronapandemie konnte die Abfallanalyse nur zeitlich verzögert umgesetzt werden. Deshalb wurde im Frühsommer 2021 dem Ausschuss statt der fertigen Analyse nur ein vorläufiges Zwischenergebnis vorgelegt. Im Oktober erfolgte die Vorstellung der finalen Abfallanalyse.

Ein Jahr lang hat sich der Ausschuss seit Juni 2021 die Zeit genommen, um engagiert und sachorientiert mögliche Wege zur Zielerreichung und der damit verbundenen Weiterentwicklung des Abfallwirtschaftskonzeptes zu diskutieren. Herr Scherf drückt seinen Dank und Respekt gegenüber der Kommunalen Abfallwirtschaft und dem Ausschuss für Natur- und Umweltschutz aus. Neben dieser zeitintensiven Aufgabe musste sich der Ausschuss im Herbst/Winter 2021 noch gemeinsam mit der Verwaltung um einen Auftraggeberwechsel bei der Müllabfuhr kümmern.

Herr Scherf weist daraufhin, dass es alleine in Bayern 96 Landkreise und kreisfreie Städte gibt, und ebenfalls annähernd so viele unterschiedliche Abfallwirtschaftskonzepte. Deswegen gibt es auch kein klares richtig und falsch. Eine sehr wichtige Erkenntnis hat den Ausschuss jedoch getragen: Mehr stoffliche Verwertung, weniger Restmüll und eine noch höhere Qualität in der braunen Biotonne und im gelben Wertstoffsack sowie bei den unterschiedlichen Sammelangeboten für Wertstoffe – das geht nur mit den Bürgerinnen und Bürgern. Wenn man einzig und alleine nur auf Zwang und Kostendruck setzt, läuft man in die Gefahr, am Ende nur ein schwerlich überzeugendes Ergebnis zu erzielen - denn es leidet die Qualität der erfassten Wertstoffe. Das Fundament der vom Ausschuss vorgelegten Weiterentwicklung des Abfallwirtschaftskonzeptes ist die Erkenntnis, dass man die Ziele gemeinsam mit den Menschen erreichen will. Deshalb erfolgt auch die Betonung einer Weiterentwicklung der Öffentlichkeits- und Informationsarbeit, ergänzend dazu die Reduzierung der zur Verfügung stehenden Abfallmenge pro Kopf und Woche.

Er weist daraufhin, dass auch nach dem heutigen Beschluss das Abfallwirtschaftskonzept mit der jetzigen Fortschreibung nicht in ein statisches Stadium verfallen wird. Sowohl seitens der Kommunalen Abfallwirtschaft als auch seitens des Ausschusses wird man weiterhin beobachten, welche Maßnahmen welche Wirkung erzielen und beurteilen, was notwendig oder möglich sein wird oder ob es zum Beispiel sinnvoll sein kann, Wertstoffhöfe oder die Kompostieranlage weiterzuentwickeln. Aber wie vieles im Leben brauchen auch die meisten abfallwirtschaftlichen Projekte Zeit, und aufgrund der entscheidenden Rolle der Bürger*innen – die Menschen müssen das mittragen und das Konzept mit Leben erfüllen – ist die Mehrheit des Ausschusses der Meinung, dass viele kleine, dafür sichere Schritte sinnvoller sind statt einem Stehenbleiben oder einem Umschwenken in Sachen Konzept.

Frau Heim, SG 11, trägt den Empfehlungsbeschluss zur Weiterentwicklung des Abfallwirtschaftskonzeptes als Grundlage für die ausstehende Ausschreibung der Abfuhrleistung vor:

Der Ausschuss für Natur- und Umweltschutz beauftragte die Landkreisverwaltung in der Sitzung am 06.12.2021 zu prüfen,

- wie sich die Reduzierung des Mindestvolumens auf 6 l pro Person und Woche auswirken kann
- welchen finanziellen Aufwand die flächendeckende Einführung der Biotonne bedeutet und
- wie die Öffentlichkeitsarbeit weiterentwickelt werden kann.

Die Ergebnisse der Prüfung wurden vorgestellt, siehe Anlage Präsentation.

Die Landkreisverwaltung erachtete für die Reduzierung der Restmüllmenge und eine bessere Abfalltrennung folgende Maßnahmen als sinnvoll:

- Reduzierung des vorzuhaltenden Mindestvolumens für Restmüll auf 6 l/Person/Woche; eine Ausdehnung des Abfuhrturnus für Restmüll auf z.B. 4 Wochen war nach den Beschlüssen des Umweltausschusses vom 06.12.2021 ebenso wenig zu prüfen wie die Einführung einer Grund-/Leistungsgebühr nach dem Kitzinger Modell.
- flächendeckende Einführung der Biotonne und
- Fortführung der bisherigen Öffentlichkeitsarbeit mit Schwerpunkt Bioabfallentsorgung, ohne dabei aber weitere Aspekte der Abfallwirtschaft wie Abfallvermeidung oder ordnungsgemäße Entsorgung sonstiger Abfälle, auch Alttextilien, zu vernachlässigen.

Die flächendeckende Einführung der Biotonne lehnte der Ausschuss für Natur- und Umweltschutz in seiner Sitzung am 15.03.2022 ab. Der Kreistag wird daher gebeten, die Fortschreibung des Abfallwirtschaftskonzeptes gemäß Beschlussvorschlag zu beschließen.

Der Ausschuss für Natur- und Umweltschutz hat in seiner Sitzung am 15.03.2022 dem Kreistag einstimmig den vorliegenden Beschluss empfohlen.

Frau Balleier hinterfragt das Restmüllvolumen und möchte wissen, ob sich die Gebühren auf die Restmülltonne beziehen. Außerdem interessiert sie sich für die Kommunikationsstrategie mit der man die Bürger*innen bewegen will, mit einem geringeren Restmüllvolumen zurechtzukommen. Ihrer Erfahrung nach bestellen Vermieter*innen oftmals mehr Tonnenvolumen als benötigt. In der Folge haben die Mieter*innen höhere Müllgebühren zu tragen. Sie fragt nach einem Ausweg aus dieser Kostenfalle, insbesondere bei Mehrfamilienhäusern, welche Einflussmöglichkeiten für Mieter*innen bestehen und wie der Austausch der Mülltonnen vollzogen wird.

Frau Heim verweist auf die Angaben der aktuellen Gebührensatzung. Hier sind 7,5 l pro Person und Woche aufgeführt. Bei einer 14-tägigen Abfuhr hat man ein Volumen von 15 l pro Person und Abfuhr. Somit sind es bei einem Vier-Personen-Haushalt 60 l pro Abfuhrtermin. Laut der aktuellen Gebührensatzung bemisst sich die zu entrichtende Gebühr nach der Größe der Restmülltonne. Bei einer Reduzierung des Restmüllvolumens auf 6 l pro Person und Woche sind dies 12 l pro Person und Abfuhrtermin. Somit ist künftig die Nutzung einer 60 l-Tonne für einen Fünf-Personen-Haushalt möglich. Man darf grundsätzlich ein größeres Tonnenvolumen nutzen, jedoch darf man nicht das Mindestvolumen unterschreiten. Frau Heim rät dazu, das benötigte Tonnenvolumen mit dem*r Vermieter*in zu klären, letztlich bestimmt aber immer der Eigentümer die Größe des Gefäßes. Man hat Restmülltonnen mit einem Volumen von 60 l, 120 l, 240 l und noch größere Tonnen in großen Wohneinheiten zur Verfügung. Man darf weniger Müll generieren. Der Vermieter/Die Vermieterin muss ausreichend Restmülltonnen zur Verfügung stellen und ggf. um einen Austausch der Restmülltonne bitten.

Frau Frey hält das Müllkonzept für bequem. Es verleite dazu, den Müll nicht zu trennen. Ihrer Meinung nach lösen dies andere Kommunen besser mit Hinblick auf die Restmüllmenge. Der Landkreis Miltenberg liegt mit 120 kg Restmüllmenge sowohl über dem Bundesdurchschnitt als auch über den Werten der benachbarten Landkreise. In ihren Augen wird an dieser Problematik auch nicht der Beschluss zur Reduzierung der Restmüllmenge etwas ändern. Der

Hauptanteil der Kosten entsteht durch den Transport zur Verbrennungsanlage nach Schweinfurt. Das Konzept ist ihr zu wenig ambitioniert, zu einer weiteren Trennung des Mülls wird nicht angeregt und die Menschen, die bereits beim Einkaufen auf eine Müllvermeidung bewusst achten, werden dafür bei der Gebührenerhebung nicht entlohnt. Daher kann sie dem Beschlussvorschlag nicht zustimmen und bittet um Nachbesserung des Konzeptes.

Herr Scherf ist überzeugt, dass eine bessere Qualität bei der Mülltrennung und ein bewussteres Verhalten beim Einkaufen nicht in erster Linie über den Kostendruck erreicht wird. Man braucht die Einsicht und den Willen der Bevölkerung, um weniger Restmüll zu produzieren. Die Menschen müssen bewusst und aus Überzeugung mitmachen. Es muss eine bessere Informations- und Bewusstseinsarbeit geleistet werden, um mit Bedacht einzukaufen und sorgfältiger zu trennen. Man benötigt auch bereits bei der Herstellung der Waren andere Produktionsketten und -kreisläufe, damit die Verwertung erleichtert wird. Verbundmaterialien können nicht verwertet werden, hiervon muss man wegkommen.

Frau Schüßler merkt an, dass sich im Ausschuss keine Mehrheit für einen Systemwandel gefunden hat. Sie appelliert dafür, schonend mit Ressourcen umzugehen, Abfall richtig und qualitätsbewusst zu trennen. Sie glaubt, dass man mit einer intensivierten Öffentlichkeitsarbeit das Bewusstsein schaffen und schärfen kann und lobt die Verwaltung, die in dieser Hinsicht schon viel unternimmt.

Herr Scholtka wirbt ebenfalls für die Öffentlichkeitsarbeit zur Reduzierung der Müllmenge. Kostendruck birgt die Gefahr von illegalen Ablagerungen.

Frau Weitz wirbt für den flächendeckenden Einsatz der Biotonne. Sie ist der Meinung, dass nur durch diese Maßnahme eine Reduzierung der Restmüllmenge erreicht wird. Nicht alles ist kompostierbar. Dies landet dann in der Restmülltonne. Die Analyse hat den Eindruck bestätigt, dass zu viel Biomüll in die Restmülltonne entleert wird.

Herr Fahn moniert, dass ein Fahrtwunsch nach Kitzingen, um das dortige System kennenzulernen, im Dezember 2021 abgelehnt wurde.

Herr Scherf informiert, dass der Termin vom Landratsamt Kitzingen abgelehnt wurde, da es sich um keine Informationsfahrt des gesamten Ausschusses für Natur- und Umweltschutz handelt. Aus Zeit- und Ressourcengründen ist es auch im Landratsamt Miltenberg nicht möglich, einzelne Kreisräte*innen aus anderen Landkreisen zu empfangen.

Folgender Beschluss wurde mehrheitlich – bei 7 Gegenstimmen – gefasst:

Auf Empfehlung des Ausschusses für Natur- und Umweltschutz beschließt der Kreistag folgende Fortschreibung des Abfallwirtschaftskonzeptes:

- a) Das vorzuhaltende Mindestvolumen für Restmüll wird von 7,5 l auf 6 l pro Person und Woche reduziert.
- b) Die Erreichung der abfallwirtschaftlichen Ziele wird durch Öffentlichkeitsarbeit, auch unter Einsatz elektronischer Medien, begleitet.

Tagesordnungspunkt 3:

Anfragen

Herr Scherf und Herr Großkinsky informieren über den Hilferuf aus dem polnischen Partnerlandkreis Legionowo und der daraus resultierenden Sammelaktion. 15 Lastwagen mit geschätzt bis zu 450 Paletten Hilfsgüter wurden an die polnische Grenze und von dort aus in den ukrainischen Landkreis Kosiv sowie nach Lviv und Kiew verbracht. Herr Scherf und Herr Großkinsky bedanken sich bei allen Unterstützer*innen der Aktion.

Herr Großkinsky informiert über das neue Hilfsprojekt – der Sammlung von Lebensmitteln. Hierfür sammelt er palettierte, ungekühlt haltbare Lebensmittel, die nach Ostern an die Grenzregion verbracht werden. Alternativ sammelt er Geldspenden zum Zukauf von Lebensmitteln.

Herr Stich sucht als Mitglied des Steuerungskreises für die Beschulung ukrainischer Flüchtlinge potenzielle Lehrkräfte, die über Deutsch- und Ukrainisch-Kenntnisse verfügen und vormittags Zeit haben. Er wirbt dafür, Personen gezielt anzusprechen. Die Lehrtätigkeit wird entlohnt. Bei Interesse bitte beim Schulamt, Herrn Wohlmuth, oder der Bildungsmanagerin Frau Klassert melden.

Herr Bohnhoff fragt, wann mit einer Barrierefreiheit der Homepage des Landratsamtes gerechnet werden kann. Avisiert war Dezember 2021. Aufgrund der Vorbildfunktion plädiert er dafür, die Homepage auch für Menschen, die ein Handicap haben, entsprechend darzustellen.

Herr Scherf begründet, dass die IT aufgrund der Pandemie und der hohen Anzahl an Mitarbeiter*innen, die symptomfrei aus der Quarantäne gearbeitet haben, über 700 Homeoffice-Zugänge eingerichtet hat. Daher wurde es in diesem Winter nicht geschafft, das Projekt Barrierefreiheit umzusetzen. Alle Homepages der Gemeinden des Landkreises Miltenbergs wurden bereits abgearbeitet. Das Thema ist wichtig, aber aus Kapazitätsgründen muss die Verwaltung Prioritäten setzen.

Herr Adrian weist anknüpfend an das Thema Abfallvermeidung auf die Initiative foodsharing hin und fragt, ob es hierfür eine Förderung gibt.

Herr Scherf verneint dies.

Die Mitglieder des Kreistages nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

gez,

gez.

Scherf
Vorsitzender

Mika
Schriftführerin