

Niederschrift

40. Sitzung des Kreisausschusses

Sitzungstermin:	Dienstag, 22.10.2024
Sitzungsbeginn:	15:35 Uhr
Sitzungsende:	17:00 Uhr
Raum, Ort:	Mehrzweckraum, Zi.-Nr. 227, Staatl. Berufliches Schulzentrum, Am Stadtbach 5, 89312 Günzburg

Anwesend

Vorsitz

Dr. Hans Reichhart	Landrat
--------------------	---------

Mitglieder

Stefan Baisch	bis 16:45 Uhr
Herbert Blaschke	
Josef Brandner	
Hubert Fischer	
Harald Lenz	
Friedrich Holzwarth	Vertretung für: Gerd Mannes
Dr. Ruth Niemetz	bis 16:45 Uhr
Georg Schwarz	
Kurt Schweizer	
Roland Kempfle	Vertretung für: Robert Strobel
Gabriele Wohlhöfler	

Verwaltung

Johannes Bauer	Stabsstelle Büro des Landrats
Matthias Hensel	AL 1 (Service und Recht)
Andreas Koppelhuber	FB 12 (Hochbau, Gebäudebewirtschaftung, Gartenkultur)
Gernot Korz	AL Z (Finanzen, Personal und IT)
Christoph Langer	AL 3 (Öffentliche Sicherheit und Gesundheit)
Belinda Quenzer	AL 2 (Kommunales und Soziales)
Fabian Ruf	FB Z1 (Finanzen)
Daniel Rüggenmann	FB Z3 (IT und Interne Dienste)
Evelyn Schreyer	FB 31 (Mobilität)

Protokollführung

Klaus Seybold

Abwesend**Mitglieder**

Gerd Mannes

entschuldigt

Gerd Olbrich

entschuldigt

Robert Strobel

entschuldigt

Sonstige Teilnehmer:

Sven Wandel

FB 31 (Mobilität)

Georg Weishaupt

Stadt Günzburg

Alexander Koch

Regionalmarketing Günzburg GbR

Rebekka Jakob

Günzburger Zeitung

Tagesordnung

Öffentlicher Teil

- | | | |
|---|--|----------------|
| 1 | Eröffnung der Sitzung | |
| 2 | Grundlagenstudie zur Verbunderweiterung und Integration der Schiene in die Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM); Vorstellung der Ergebnisse zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit und Entscheidung über die Schienenintegration | SV/2024/927 |
| 3 | Öffentlicher Personennahverkehr; Vorstellung des Projekts "VVM BestPreis" | SV/2024/1025 |
| 4 | Öffentlicher Personennahverkehr; Austritt eines Gesellschafters aus der Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH und Übernahme von Geschäftsanteilen durch den Landkreis Günzburg | SV/2024/1026 |
| 5 | Kreisstraße GZ 27; Änderung der Ortsdurchfahrtsgrenzen in der Gemeinde Aichen | SV/2024/1007 |
| 6 | Kreisstraße GZ 17; Vergabe des Ersatzneubaus der Mindelbrücke in Jettingen | SV/2024/919-01 |
| 7 | Fortführung Förderprojekt Regionalmanagement Bayern | SV/2024/1005 |
| 8 | Regionalplanung: Teilfortschreibung Windenergie des Regionalplans Donau-Iller
Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit gemäß Artikel 18 und 20 des Staatsvertrages Donau-Iller i.V.m. § 16 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes über die Beteiligung der Öffentlichkeit | SV/2024/1030 |
| 9 | Sonstiges | |

Protokoll

Öffentlicher Teil

1 Eröffnung der Sitzung

Der Vorsitzende eröffnet die 40. Sitzung des Kreisausschusses und stellt die form- und fristgerechte Ladung fest. Nachdem zu Beginn der Sitzung 12 von 13 Mitgliedern anwesend sind, ist der Kreisausschuss beschlussfähig.

Gegen die Tagesordnung werden keine Einwände erhoben.

2 Grundlagenstudie zur Verbunderweiterung und Integration der Schiene in die Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM); Vorstellung der Ergebnisse zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit und Entscheidung über die Schienenintegration

SV/2024/927

Hintergründe

Die Bayerische Staatsregierung hat sich zum Ziel gesetzt, den ÖPNV zu stärken und bayernweit flächendeckend leistungsfähige Verkehrs- und Tarifverbünde aus Bus und Bahn zu schaffen. Um diese Ziele zu erreichen, führte der Freistaat am 8. November 2019 Fördereckpunkte ein, die an erster Stelle die Bezuschussung von vorbereitenden Grundlagenstudien vorsehen. Die Landkreise Günzburg und Unterallgäu sowie die kreisfreie Stadt Memmingen haben diese Möglichkeit des Freistaats wahrgenommen und haben die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer Integration des Bahn- und Busverkehrs in die Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM) überprüfen lassen (vgl. Beschluss des Kreisausschusses vom 18.11.2019 sowie des Kreistags am 16.12.2019, SV/2019/1549).

Ziel der Studie und Projektbeteiligte

Ziel der Studie zur Verbundintegration war es, die verkehrliche und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit einer zukünftigen Verbundintegration des Bahn- und Busverkehrs im Raum des Verkehrsverbundes Mittelschwaben (VVM) zu untersuchen und rechtliche bzw. organisatorische Fragen zu klären. Die Studie sollte ursprünglich bis Ende 2023 abgeschlossen sein, der Förderzeitraum wurde zwischenzeitlich um ein Jahr verlängert, um die organisatorische Beteiligung der SPNV-Partner im Verbund abzustimmen und auf Basis der Erhebungsdaten die tariflichen Auswirkungen zur Integration des SPNV in den VVM-Tarif zu erarbeiten. Eine mögliche Umsetzung, d.h. die Anwendung eines integrierten Verbundtarifs aus Bus und Schiene im Verkehrsverbund Mittelschwaben, kann im Anschluss erfolgen und auch weiterhin in Teilen förderfähig.

Auftraggeber der Studie sind die Landkreise Günzburg und Unterallgäu sowie die kreisfreie Stadt Memmingen, die durch den Landkreis Günzburg federführend vertreten werden. Im Gesamtablauf waren drei Arbeitspakete vorgesehen, mit deren Bearbeitung die Unternehmen PTV Transport Consult GmbH, Trafficon, mobilité und Rödl & Partner beauftragt wurden. Das nun vorliegende Ergebnis soll als Grundlage für die Entscheidung über eine Verbundintegration von Bus und Bahn dienen.

Projektstatus

Das Projekt hat im September 2021 begonnen. Das erste Arbeitspaket „verkehrliche Analyse und Bewertung“ wurde im Folgejahr abgeschlossen und den Gremien der drei

Gebietskörperschaften im Mai 2022 präsentiert (vgl. Beschluss des Kreisausschusses vom 3. Mai 2022, SV/2022/514). Im Ergebnis konnte hinsichtlich der verkehrlichen Betrachtung festgehalten werden, dass es im Landkreis Günzburg starke Verflechtungen in Richtung der benachbarten Verbundgebiete AVV (Augsburger Verkehrs- und Tarifverbund GmbH) und DING (Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH) gibt, während im Landkreis Unterallgäu Verflechtungen in Richtung südliches Allgäu bestehen und die Stadt Memmingen Verflechtungen Richtung DING sowie ins südliche Allgäu hat. Die Erkenntnisse ließen verschiedene Optionen für den VVM-Raum offen. Die Gremien der Gebietskörperschaften haben sich auf Basis der Erkenntnisse für eine Fortführung des bestehenden Verbundes ausgesprochen. Im folgenden Projektverlauf war eine Integration der Schiene (besser: Integration der SPNV-Partner) in den VVM in organisatorischer, finanzieller und tariflicher Sicht zu untersuchen. Dafür wurde eine vorgeschaltete Verkehrserhebung von Oktober 2022 bis April 2023 durchgeführt, welche jedoch nicht als Vollerhebung vorgenommen wurde. Die Untersuchung ist weitgehend fortgeschritten, zeigt zum jetzigen Zeitpunkt jedoch noch keine abschließende und vollumfängliche Lösung. Die Gutachter empfehlen eine Fortführung der Integrationsstudie.

Im Folgenden werden die Ergebnisse sowie die daraus resultierende gutachterliche Empfehlung zur Fortführung zusammengefasst und von den Vertretern des Konsortiums vorgestellt. Es wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um eine Kurzfassung der zentralen Erkenntnisse handelt. Die gesamte Bandbreite der Untersuchung wird in den beiliegenden Konzeptpapieren dargestellt.

Sachstand zu den Arbeitspaketen

- Verkehrserhebung und Datenbasis

Als Datenbasis für die wirtschaftliche Bewertung wurde vorwiegend auf Bestandsdaten aus Vertrieb und SPNV-Erhebungen zurückgegriffen. Bestehende Datenlücken wurden identifiziert und über eine eigens durchgeführte Erhebung geschlossen. Diese Verkehrserhebung fand von Oktober 2022 bis Ende April 2023 in den Schienenverkehrsunternehmen des Verbundraumes statt. Das abgestimmte Erhebungsdesign konnte wie geplant durchgeführt werden. Die Erhebung wurde rechtzeitig vor dem Start des Deutschlandtickets im Mai 2023 beendet. Die erhobenen Daten wurden umfangreich aufbereitet, auf Basis statistischer Daten hochgerechnet, mit den Bestandsdaten zusammengeführt und hinsichtlich erforderlicher Kenngrößen für die tarifliche Bewertung ausgewertet. Die Bewertungsbasis umfasst damit sowohl den Schienen- als auch den Busverkehr.

- Organisation

Die Befassung mit der zukünftigen Organisationsstruktur und damit vorhergehend den künftigen Aufgaben und Zielen des VVM starteten bereits im Frühjahr 2022, da diese den Rahmen für die Struktur schaffen. Mit Abschluss des Zielrahmens wurden die grundlegenden Möglichkeiten einer Verbundstruktur sehr intensiv und kontrovers diskutiert sowie das Für und Wider einiger Optionen abgewogen. Im Rahmen von zwei Projektforen wurde allen Partnern aus dem Bus- und Schienenbereich die Möglichkeiten dargelegt.

Die von den Gutachtern empfohlene Option des Aufgabenträgerverbundes wurde nicht weiterverfolgt, da die beteiligten ÖPNV-Aufgabenträger und Busunternehmen eine Fortsetzung der Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM) als bestehenden Mischverbund favorisieren. Die bestehenden schlanken (Handlungs-)Strukturen sollen dabei weiterhin bestmöglich genutzt und die sehr erfolgreiche und gewinnbringende Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen im Mischverbund soll fortgesetzt werden.

Die Vertreter der Schiene (Freistaat Bayern bzw. Bayerische Eisenbahngesellschaft und Eisenbahnverkehrsunternehmen) haben erklärt, keine gesellschaftsrechtliche

Beteiligung an der VVM GmbH anzustreben; stattdessen wird eine Beteiligung durch die Etablierung eines eigenständigen Gremiums erfolgen, dem sog. Verbundrat. Für die Integration der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) und der Eisenbahnverkehrsunternehmen in den Verbundrat ist die Ausarbeitung eines verbindlichen Kooperationsvertrages zwischen der VVM GmbH und den Verbundpartnern erforderlich. Die Abstimmung der Ausgestaltung des Kooperationsvertrages hat bereits begonnen.

Eine Integration der Schienenvertreter wird notwendig, da für die Verkehrsregion ein abgestimmter Bus-Schiene-Tarif zur Anwendung kommen soll. Hierzu muss eine neue Struktur geschaffen werden, die den Schienenvertretern eine Mitwirkung an Tarifentscheidungen, Regelungen zur Einnahmenaufteilung und zu kostenrelevanten Vertriebsentscheidungen gewährleistet. Grundsätzlich gestaltet sich die Ausgestaltung eines geeigneten Organisationsmodells als diffizil, da durch unterschiedliche Interessen kein singuläres Modell besteht, welches allen Ansprüchen und Anforderungen gleichermaßen gerecht werden kann. Die zukünftige Organisationsstruktur muss jedoch robust gegenüber Detailthemen und Mitspracherechten austariert sein. Die Ergebnisfindung ist daher mit allen Partnern in einem konsensualen Prozess fortzuführen.

- Tarif

Im Rahmen des Projekts wurde die wirtschaftliche Sinnhaftigkeit der SPNV-Integration begutachtet. Dementsprechend wurden die wirtschaftlichen Auswirkungen einer SPNV-Integration kalkuliert und weitere Kostenaspekte, welche mit einer Integration einhergehen, abgeschätzt.

Die Tarifiergiebigkeit für den SPNV (durchschnittliche Fahrgelderlöse der Eisenbahnverkehrsunternehmen pro Personenkilometer) wurde dabei relationsscharf ermittelt. Anschließend wurde die Ergiebigkeit vor der Integration mit der theoretischen Tarifiergiebigkeit nach der Integration verglichen. Aufgrund der unterschiedlichen Preisniveaus des SPNV und des VVM-Tarifs kommt es durch die Integration auf den einzelnen Relationen zu einer Veränderung der Fahrpreise. Im Gutachten wurde ein leichter Rückgang der Fahrgeldeinnahmen für den SPNV-Verkehr im gesamten VVM-Gebiet prognostiziert. Dies basiert auf dem Tarifharmonisierungseffekt sowie den Durchtarifierungsverlusten. Durch den Verbundeffekt werden jedoch zusätzlich Einnahmen generiert. Die SPNV-Integration sorgt für Attraktivitätssteigerung und mehr Fahrgäste. Die Anteile dieser Positionen pro Aufgabenträger wurden relationsscharf ermittelt.

- Einnahmemaufteilung – Entwicklung eines EAV-Modells

Durch die voneinander getrennten Tarife VVM und SPNV besteht im VVM eine getrennte Einnahmemaufteilung der Erlöse. Durch das Bestreben, den SPNV in den VVM-Tarif zu integrieren und dem damit entstehenden gemeinsamen Erlösvolumina ist durch die Integration eine Neugestaltung des EAV notwendig. Ziel ist die Entwicklung eines EAV-Konzepts, welches eine leistungsgerechte Einnahmemaufteilung ermöglicht und dabei die Anforderungen der verschiedenen Stakeholder am besten erfüllt. Um den Anforderungen gerecht zu werden, wurden im Rahmen des Projekts verschiedene Modelle entwickelt und besprochen. Auf Basis der definierten Anforderungen und der sonstigen Rahmenbedingungen wurde das „P/PKM-Modell“ als favorisiertes Modell ausgewählt. Das Modell ist nachfrageorientiert und gewichtet beförderte Personen (P) und Reiseweiten je beförderte Person (PKM). Es ermöglicht die Nutzung unterschiedlicher Aufteilungsschlüssel je nach Sortiment, berücksichtigt Tarifiergiebigkeiten je Fahrschein und gleicht lange und kurze Reiseweite mit Gewichtung aus. Differenzierte Aufteilungsschlüssel werden angewendet für relationsbasierte Tickets (Ebene Tarifpunkte), netzweite Tickets/relationslose Tickets sowie für Tarifgruppen/Teilsortimente. Eine Aggregation erfolgt auf Netze und/oder

Unternehmen. Mithilfe einer Verknüpfung der Vertriebsdaten ist eine jährliche Fortschreibung der Schlüssel durchführbar.

Weitere Ausgestaltungsmöglichkeiten, die Einschätzung der Datenverfügbarkeiten sowie weitere umfassende Details sind dem Konzeptpapier EAV zu entnehmen.

Für die Aufteilung der Einnahmen ist grundsätzlich die Verkehrsnachfrage der wesentliche Maßstab. Ein Datenmix aus digitalen Vertriebsdaten und Daten aus möglichen Verkehrserhebungen in Kombination mit automatischen Fahrgastzählsystemen (AFZS) wird die Grundlage für die Aufteilung der Fahrgeldeinnahmen aus relationsbezogenen und relationslosen Fahrkarten auf die erlösverantwortlichen Verkehrsunternehmen bilden.

Für die Umsetzung werden detaillierte Vertriebsdaten auf Basis von Check-In/Check-Out-Systemen bzw. Check-In/Be-Out-Systemen (CiCo/CiBo) eine zentrale Rolle spielen müssen, da diese umfassenden Informationen von Start-Ziel (auf Ebene Haltestellen/Waben) und Nutzung von Verkehrsmitteln digital abbilden. Hierzu gibt es bereits umfassende Überlegungen im VVM, wie sie dem Kreisausschuss mit dem Projekt „VVMBestPreis“ (SV/2024/1025) vorgestellt werden. Der Einsatz ist aus Sicht einer effizienten Datenverfügbarkeit für das EAV in Zukunft unbedingt zu empfehlen, so dass die EAV so umfangreich wie möglich vertriebsdatenbasiert umgesetzt werden kann. Die ergänzenden Verkehrserhebungen, wo keine umfassenden Nachfrageinformationen aus den Vertriebsdaten vorliegen werden, sollen in Form von Zählungen und Befragungen durchgeführt werden und können auch nur Teilerhebungen im SPNV umfassen.

Die nachfolgenden Schritte werden derzeit und in den kommenden Monaten noch bearbeitet: Vertiefung und Detailierung der Datenanforderungen, Erarbeitung eines EAV-Vertrages inklusive Anlagen und die Vorbereitung der Datenerhebung für die EAV.

Kosten

Durch die Integration der Schiene in den VVM entstehen einmalige, laufende sowie optionale Kosten, die zu großen Teilen mit bis zu 90 % vom Freistaat Bayern gefördert werden können. Die Kostenaufteilungsschlüssel sind zwischen dem Landkreisen Günzburg und Unterallgäu sowie der Stadt Memmingen vorläufig abgestimmt worden, jedoch noch nicht final entschieden. Ebenso stehen die Entscheidungen über die optionalen bzw. alternativen Kostenpositionen (u.a. Erhebungsauswahl) noch aus.

- Einmalkosten
 - Entwicklung und Einführung eines leistungsgerechten Einnahmenaufteilungssystems für die Berücksichtigung des SPNV
 - Vertriebliche Integration des VVM in den SPNV
 - Einführungsmarketing
 - Erstmalige „Vollerhebung“ zur Einnahmenaufteilung, alternativ Einführung eines CiCo/CiBO-Systems („VVMBestpreis“) mit Teilerhebung SPNV, alternativ/zusätzlich Fahrplanrouting, AFZS-System
 - Optional: Integration in den DB Navigator
 - Optional: Nutzung von AFZS-Systemen (automatisches Fahrgastzählsystem) auch im Busbereich – Ausstattung von 30 – 50 % der Busflotte, ggf. zuzüglich Systemkosten zur Datenverarbeitung
- Dauerkosten
 - Mindereinnahmen und Durchtarifierungsverluste bei Bus und Bahn
 - Zusätzliche Personalkosten der Verbundgesellschaft für die EAV-Betreuung und integrierte Tarifentwicklung
 - Laufende Softwarekosten der Eisenbahnverkehrsunternehmen
 - Weiterentwicklung und Aktualisierung sowie Datengenerierung und

Fortschreibung des Einnahmenaufteilungssystems: Durchführung von Erhebungen für die sachgerechte Fortschreibung der EAV

- Alternativ: Einführung eines CiCo-Systems mit zusätzlicher Teilerhebung im SPNV
- Alternativ: Nutzung oder ergänzend die Nutzung von AFZS-Daten – jährliche Aufbereitung der Daten
- Alternativ: Ermittlung von Nutzungsquoten über Fahrplanrouting: Initialaufwand eines Fahrplanroutings für einzelne Sortimente

Für den Landkreis Günzburg gliedern sich die maximalen Kosten vorläufig wie folgt auf (Kostendarstellung „VVMBestPreis“ erfolgt gesondert unter SV/2024/1025):

Landkreis Günzburg	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Gesamtkosten (maximal) VVM-Schienenintegration	237.951 €	350.700 €	331.958 €	203.070 €	82.062 €	82.062 €
abzüglich der Zuwendung des Freistaates Bayern nach den Eckpunkten zur Förderung von Verbundintegrationen im Freistaat Bayern vom 18.05.2023 (Az. 63-3523-2-3), soweit zuwendungsfähige Kosten (Fördersatz 90 % für die ersten 5 Jahre, anschließend 100 %)	118.802 €	105.624 €	73.169 €	73.169 €	55.205 €	55.205 €
Verbleibender Eigenanteil (maximal) für den Landkreis Günzburg	119.149 €	245.076 €	258.789 €	129.901 €	26.858 €	26.858 €

Für die Realisierung der VVM-Schienenintegration ergibt sich damit nach Abzug der Zuwendungen des Freistaates Bayern eine Netto-Kostenbelastung für den Landkreis Günzburg von rund 0,68 Euro je Einwohner jährlich in der Betrachtung über einen 10-Jahres-Zeitraum (durchschnittliche Kosten 2025 bis 2034 i.H.v. 88.953 Euro/jährlich).

Darüber hinaus kann der verbleibende Eigenmittelanteil bei den ÖPNV-Zuweisungen des Freistaates Bayern angesetzt werden. Aufgrund der Finanzierungsreform zum 1. Januar 2025 mit der Umstellung auf neue Verteilungsschlüssel ist der künftige Umfang der Förderung jedoch aktuell noch unklar.

Gutachterliche Empfehlung für den Landkreis Günzburg

Insgesamt empfiehlt das Konsortium auf Basis einer gesamthaften Kosten-Nutzenbetrachtung eine Integration der Schiene in die Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH und eine Finalisierung der Projektphase. Insbesondere die Zukunftsfähigkeit des ÖPNV im Verbundgebiet ist im Zusammenhang mit der Integration der Schiene in die Struktur des VVM elementar, nur als sog. Vollverbund kann der VVM seine Aufgaben und Position künftig vollständig wahrnehmen und ausfüllen.

Weiteres Vorgehen

Die Grundlagenstudie zur Verbunderweiterung und Integration des SPNV in die Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM) ist mit den vorliegenden Dokumenten nicht vollständig abgeschlossen. Die konzeptionellen Ausarbeitungen wurden mit der Finalisierung der Konzeptpapiere Organisation, Tarif und EAV abgeschlossen. In der letzten Phase des Projektes werden nun Vertragswerke erarbeitet, die die künftige Zusammenarbeit regeln und die den Gremien Ende 2024 bzw. Anfang 2025 vorgelegt werden. Auch diese werden gemeinsam mit den Partnern abgestimmt und austariert. Die vertragliche Ausgestaltung

umfasst sowohl die organisatorischen als auch tariflichen Aspekte (inkl. EAV). Dies erfolgt im Rahmen des bestehenden Auftrags gegenüber der PTV Transport Consult GmbH und unter Inanspruchnahme der Zuwendungen nach den Eckpunkten zur Förderung von Verbundintegrationen im Freistaat Bayern vom 18. Mai 2023 (Az. 63-3523-2-3).

Als Zieltermin für den Vollverbund mit Schienenintegration wird – vorbehaltlich der Zustimmung der Gremien sämtlicher Beteiligten (Aufgabenträger ÖPNV und Schiene, VVM, Eisenbahnverkehrsunternehmen etc.) – der 1. Januar 2026 angestrebt.

Stellungnahme der Verwaltung

Die VVM-Schienenintegration wird seitens der Kreisverwaltung als zielführend angesehen und befürwortet, da diese für den Landkreis Günzburg bzw. dem Verkehrsverbund Mittelschwaben zahlreiche positive Aspekte mit sich bringt:

- Durch die Integration der Schiene wird der VVM zu einem sog. Vollverbund und vereint SPNV und ÖPNV. Dieser Status ist insbesondere im Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung der Finanzierung und der Organisation des Nahverkehrs in Deutschland und in Bayern von Relevanz. Zum einen kann und muss der Verbund in Zukunft mehr Aufgaben im Rahmen des Deutschlandtickets und seiner Finanzierung umsetzen. Hierbei geht es beispielsweise um die Aufteilung der Mittel für das Deutschlandticket sowohl in der Region als auch bundesweit. Die Schaffung eines Einnahmeaufteilungsverfahrens ist damit bereits im Rahmen des Deutschlandtickets erforderlich. Zudem ist es wichtig, dass der VVM eine möglichst gute Ausgangslage hat, um beispielsweise bei der Diskussion um die Zuordnung der Mittel oder ähnlich für den regionalen Nahverkehr wichtigen Aspekte Gehör finden zu können. Dass der VVM bisher als reiner Bus-Verbund sein Potenzial noch nicht ausschöpfen kann, zeigt sich unter anderem immer wieder bei Themen bezüglich der Finanzierung des Deutschlandtickets. Auch an der fehlenden Nennung des VVM durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr (<https://www.verkehr.bayern.de/vum/handlungsfelder/management/verkehrsverbuende/index.php>) wird deutlich, dass der VVM aktuell noch eine vergleichsweise untergeordnete Rolle in der Verbundwelt Bayerns einnimmt. Um die Anliegen der Region bestmöglich stützen zu können, auch in Bezug auf die direkte Nachbarschaft zu Großverbünden wie DING, AVV oder MVV, sollte der VVM dringend ein leistungsfähiger Vollverbund werden. Als solcher ist er auch eher Ansprechpartner für Großprojekte, wie beispielsweise der Regio-S-Bahn-Donau-Ille und kann dort als gestaltendes Element aktiver mitwirken. Ein größerer Verbund bzw. Vollverbund hat auch ggfs. ein größeres Verhandlungsgewicht.
- Durch die bestehenden Strukturen können durch den VVM bei vergleichsweise durchaus moderatem Mitteleinsatz und Personaleinsatz die aktuellen Vorgaben für den Nahverkehr erfüllt werden. Durch eine Stärkung des VVM kann diese Struktur geschützt werden und ggfs. sehr kostspielige Beitritte zu anderen Verbünden vermieden werden. Je leistungsfähiger der VVM ist, desto größer ist sein Wert für Kundinnen und Kunden, aber auch sein Stellenwert für den Freistaat Bayern. Die Beteiligung des Landkreises Günzburg an der VVM GmbH und damit die Einflussnahmemöglichkeiten bleiben dabei gleichermaßen bestehen.
- Durch die Struktur als Mischverbund haben die eigenwirtschaftlichen Unternehmen eine gleichwertige Mitgestaltungsmöglichkeit. Know-How und Erfahrung der Verkehrsunternehmen sind in Bereichen der Fahrplanerstellung, der Schülerbeförderung oder auch in Sondersituationen oder bei Projekten hilfreich, da vor Ort lokale Lösungen gefunden werden können. Durch die Eigenwirtschaftlichkeit, aber auch durch ihre gleichberechtigte Stellung kann zudem Innovation seitens der Verkehrsunternehmen

vorangetrieben werden. Durch die Integration der Schiene in dieses System wird der Verbund zwar um ein Verkehrsmittel erweitert, behält aber seinen bestehenden Fokus auf den kostengünstigen eigenwirtschaftlichen allgemeinen öffentlichen Personennahverkehr für das erste bei.

- Eine Verbundintegration wird künftig nicht mehr günstiger umzusetzen sein, als momentan. Da der Freistaat Bayern aktuell sowohl die Vorbereitung als auch zum Teil die Umsetzung (insbesondere die Bahn betreffende Aspekte) fördert, ist eine Umsetzung einer Verbundintegration kaum günstiger zu haben. Das bestätigen sowohl die Experten als auch das Staatsministerium einstimmig.
- Aktuell schmälert das Deutschland-Ticket den Nutzen einer Verbundintegration für die Bürgerinnen und Bürger. Das liegt insbesondere am Preis von 49 Euro monatlich, der sich bereits ab einigen wenigen Fahrten lohnt. Eine Preiserhöhung auf 58 Euro monatlich ab dem kommenden Jahr ist bereits angekündigt. Sollte das Deutschlandticket in den nächsten Jahren, wie in der Branche vermutet, wieder teurer werden oder gar aufgrund der Finanzierung ganz eingestellt werden, würde der Verbundtarif plötzlich eine deutlich größere Rolle spielen, insbesondere bei Gelegenheitsnutzern.
- Entscheidungsfindungen und auch Innovationen sind aufgrund der vergleichsweise geringen Zahl an am Verbund beteiligten Akteuren relativ einfach umzusetzen. In der vorbereitenden Zusammenarbeit zeigte sich, dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen aktuell gerne mit möglichst geringen Änderungsanforderungen dem VVM beitreten würden. Das würde Umsetzungskosten minimieren und den Einfluss der Aufgabenträger so bestehen lassen, wie es bisher der Fall ist. Dadurch können ggfs. auch bestimmte politische Einflussmaßnahmen ermöglicht werden (z.B. Umsetzung von Stadtтарifen o.ä.).
- Für den Bürger bietet ein um das Netz der Bahn vergrößertes Verbundgebiet einen Vorteil in der Nutzbarkeit. Je größer das Verbundgebiet, desto größer ist der Umfang, in dem sich ein Bürger mit vereinheitlichten Verkehrsstandards, einem Verbundtarif, aber auch vereinheitlichten Verkaufsstellen u.ä. bewegen kann. Der Effekt reduziert sich für regelmäßige Nutzer, die Tickets wie das Deutschland-Ticket haben. Nicht regelmäßige Nutzer profitieren am meisten von einer Verbundintegration, da sie mit einem einzigen Ticket größere Strecken befahren können. Außerdem vereinfacht sich das Angebot, ein relevanter Aspekt gerade bei Gelegenheitsnutzern.
- Bezuschusste Tickets des Freistaats können nur umgesetzt werden, wenn ein Vollverbund mit Bus und Bahn existiert. Ein Beispiel hierfür ist das 365-Euro-Ticket für Schüler, Auszubildende und Studenten, welches nur innerhalb eines Vollverbundes umgesetzt werden kann, da diese Tickets innerhalb des Verkehrsverbundes die Nutzung aller Verkehrsmittel zulassen muss. Ein entsprechendes Einnahmeaufteilungsverfahren setzt die Einführung eines 365-Euro-Tickets ebenfalls voraus.

Beschluss:

Der Kreisausschuss nimmt von den Ergebnissen zur wirtschaftlichen Sinnhaftigkeit der Grundlagenstudie zur Verbunderweiterung und Integration der Schiene in die Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM) Kenntnis.

Die Kreisverwaltung wird mit der Fortführung der detaillierten Abstimmungen zur organisatorischen Beteiligung der SPNV-Partner in der Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM) und des Themenkomplexes Tarif (u.a. Tarifgestaltung, Preisfortschreibung, Einnahmeaufteilung) mit Erarbeitung der vertraglichen Ausgestaltung beauftragt. Die Ergebnisse werden dem Kreisausschuss wieder vorgelegt.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
12	0

3 Öffentlicher Personennahverkehr;

SV/2024/1025

Vorstellung des Projekts "VVM BestPreis"

Nachdem das Bundesamt für Logistik und Mobilität am 19. Februar 2024 darüber informiert hat, dass die Bewilligung des Projektantrages für das Modellprojekt „Mittelschwaben-Unterrallgäu-Takt 2.0 (MUT 2.0)“ nicht möglich ist, da nach dem Bundeshaushalt 2024 keine Fördermittel mehr zur Verfügung stehen, haben die Projektbeteiligten anschließend anderweitige Fördermöglichkeiten eruiert.

Unter dem Projekttitel „VVM BestPreis“ wurde am 17. Juni 2024 durch den Verkehrsverbund Mittelschwaben, den Landkreisen Günzburg und Unterallgäu sowie der Stadt Memmingen eine Projektskizze zur Einführung eines bankkartenbasierten Check-In-/Check-Out-Systems mit Bestpreisberechnung im Verkehrsverbund Mittelschwaben im Rahmen der Förderrichtlinie „Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme“ eingereicht. Das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) unterstützt mit diesem Förderprogramm seit 2023 die Umsetzung von Digitalisierungsvorhaben zur Stärkung einer emissionsarmen nachhaltigen Mobilität in ländlichen und städtischen Räumen. Die Projektskizze wurde dabei erneut von Frau Stephanie Lelanz, Beraterin für ÖPNV und digitale Mobilität, ausgearbeitet.

Erfreulicherweise wurde die Projektskizze positiv bewertet und als eine der herausragenden Skizzen ausgewählt. Die formale Antragstellung ist daraufhin am 26. Juli 2024 erfolgt, wodurch jedoch noch keine rechtlichen und finanziellen Verpflichtungen eingegangen wurden.

Projektbeschreibung

Im Rahmen des Projekts „VVM BestPreis“ soll im Gebiet des Verkehrsverbunds Mittelschwaben die Bankkarte als digitales Ticket etabliert werden und damit dem Fahrgast die Nutzung des ÖPNV ohne Tarifkenntnisse und komplexe Ticketkaufhandlungen ermöglicht werden.

Dazu strebt der VVM die Einführung eines flächendeckenden bankkartenbasierten Check-In-/Check-Out-System (CiCo) mit Bestpreisberechnung an, sog. IDBT (ID basiertes Ticketing). Erweitert wird dieses System durch ein reines Check-In-System im touristischen Kontext und im Schülerverkehr sowie den bargeldlosen Kauf von (Sonder)Tickets im Verkehrsmittel – sog. Tap and Go. Durch die Errichtung von stationären Kontrollgeräten an den Übergängen zum öffentlichen Schienenpersonenverkehr (SPNV) kann an den 39 Haltestellen im Verbundgebiet – ähnlich wie in anderen europäischen Städten, z. B. London – der Check-In/Check-Out am Haltepunkt erfolgen.

Die Bahnunternehmen stellen sicher, dass sie die Kontrolle der Bankkarten durch das Fahrpersonal ermöglichen. Damit werden auch Tickets und Tarife des SPNV vollumfänglich in das CiCo-System integriert.

Beim IDBT bildet die verschlüsselte Bankkartennummer das digitale Ticket. Anstatt sich durch unterschiedliche Ticketoptionen zu navigieren, ermöglicht IDBT Fahrgästen, ihre Fahrten einfach durch das Tappen einer NFC-fähigen EMV-Bankkarte (EMV-Standard ist der globale Kartenstandard, der das kontaktlose Bezahlen und das Verarbeiten der auf der Karte

liegenden Informationen durch zertifizierte Unternehmen ermöglicht; dieser Standard wird von allen kartenherausgebenden Unternehmen, z. B. Visa, Mastercard, Amex genutzt) oder eines Smartphones am Einstiegs- und ggf. Ausstiegspunkt zu validieren.

Dieser Prozess erfordert – anders als bei beispielsweise Smartphone-basierten CiCo-Systemen – keine vorherige Ticketkauf-Handlung, keine Registrierung, keinen Abschluss eines ÖPNV-Abonnements oder die Auswahl spezifischer Ticketarten und bietet dennoch eine präzise Abrechnung basierend auf dem genutzten Tarif im VVM. IDBT ermöglicht somit ein papier- und bargeldloses Ticketing für Fahrgäste. Dieses Ticketing wird auch als Open-Loop-Ticketing bezeichnet.

Für Fahrgäste ohne eigene Bankkarte und/oder Schüler wird eine Private Label EMV-Karte zur Verfügung gestellt, als deren Verwendungszweck klar der ÖPNV gekennzeichnet ist. Dies wird als sog. Closed-Loop-Ticketing bezeichnet. Als Modellregion für die Nutzung der Bezahlkarte für Geflüchtete könnte der Landkreis Günzburg die Erweiterung der Bezahlkarte im ÖPNV erproben.

Zusammenfassend können die Projektziele des Projekts „VVM BestPreis“ wie folgt definiert werden:

1. Bankkartenbasiertes Ci(Co) mit Bestpreisberechnung (open-loop)
2. Tap and Go für alle Sondertickets (z. B. Fahrradticket)
3. Integration des schienengebundenen Tarifs in die VVM-Tarifwelt
4. Private Label EMV für Schüler und Fahrgäste ohne eigene Bankkarte (closed-loop)
5. Erprobung der Bezahlkarte für Geflüchtete im ÖPNV

Dabei verfolgt der VVM folgende übergeordnete Ziele:

1. die Nutzung des ÖPNVs für den Fahrgast so einfach und komfortabel wie möglich zu gestalten,
2. mehr Fahrgäste zu akquirieren und zum Umstieg vom MIV auf den ÖPNV zu bewegen,
3. einen Beitrag zum Klimaschutz in Deutschland zu leisten sowie
4. die internen Betriebsprozesse der Mitgliedsunternehmen zu digitalisieren und zu optimieren, um Betriebskosten einzusparen, die Arbeitsbedingungen des Fahrpersonals zu verbessern und die Sicherheit zu erhöhen
5. und die eigenen Nachhaltigkeitsziele zu verfolgen.

Die Installation von Validatoren in den Bussen der Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Mittelschwaben und an den Haltestellen des SPNV ermöglicht zukünftig zugleich auch das Auslesen und die Kontrolle von Tickets, die den VDV-KA-Standard bzw. eticore oder einen UIC-Barcode bzw. QR-Code (Smartphone) nutzen. Dies sind insbesondere das Deutschland-Ticket und Tickets von DB Vertrieb. Somit werden zwischen verschiedenen technologischen Welten maximale Synergien geschaffen und wertvolle Daten zum Nutzungsverhalten erhoben. Das System ist dementsprechend zukunftsfähig für alle zukünftigen Entwicklungen. Dies ist besonders für die Anwendung des künftigen gemeinsamen Verbundtarifs im Rahmen der VVM-Schienenintegration (vgl. SV/2024/927) von großer Relevanz, da das Check-In-/Check-Out-System entscheidende Daten für die Einnahmeverteilung bietet und somit dort die Effizienz steigern und Kosten senken kann. Gleichzeitig kann ein derartiges System auch eine wichtige Stütze bei der Verteilung und Einforderung der Ausgleichszahlungen für das Deutschlandticket sein, indem es die hierfür erforderlichen Datengrundlagen liefert.

Der Erhalt des Zuwendungsbescheides ist zeitnah zu erwarten. Die Fördermittel werden mit einer Laufzeit vom 1. Oktober 2024 bis zum 31. Dezember 2026 bewilligt. Die Gesamtkosten des Projekts belaufen sich auf 1.561.248 Euro. Die Förderquote liegt bei 65 % der zuwendungsfähigen Ausgaben, wodurch mit einer Förderung von 1.014.811 Euro ausgegangen werden darf. Es verbleiben zu tragende Eigenmittelanteile von 546.437 Euro (35 %).

Für die ÖPNV-Aufgabenträger (Landkreise Günzburg und Unterallgäu, Stadt Memmingen) verbleiben die Kosten für die Errichtung der stationären Validatoren an den Bahnhöfen im jeweiligen Gebiet.

Kostenanteile „VVM BestPreis“ Landkreis Günzburg	Gesamtkosten Landkreis Günzburg	Eigenmittelanteil Landkreis Günzburg (Fördersatz 65 %)
2025	70.500 Euro	24.675 Euro
2026	45.000 Euro	15.750 Euro
Gesamtkosten	115.500 Euro	40.425 Euro

Zusätzlich entfallen auf den Landkreis Günzburg für die Finanzierung der Eigenmittelanteile des Verkehrsverbunds Mittelschwaben Kosten. Die Kostenaufteilung ist durch die Gesellschafter im Wirtschaftsplan des VVM zunächst noch festzulegen. Es ergibt sich folgende vorläufige Kostenermittlung:

Kostenanteile „VVM BestPreis“ VVM	Eigenmittelanteil VVM (Fördersatz 65 %)	Kostenumlage des Landkreises Günzburg an den VVM (Kostenanteil 22,22 %)
2025	338.220 Euro	75.000 Euro
2026	126.142 Euro	28.000 Euro
Gesamtkosten	464.362 Euro	103.000 Euro

Darüber hinaus können die verbleibenden Eigenmittelanteile bei den ÖPNV-Zuweisungen des Freistaates Bayern angesetzt werden, wodurch sich die verbleibenden Eigenmittelanteile weiter reduzieren. Aufgrund der Finanzierungsreform zum 1. Januar 2025 mit der Umstellung auf neue Verteilungsschlüssel ist der künftige Umfang der Förderung jedoch aktuell noch unklar.

Der Projektabschluss ist bis Dezember 2026 geplant, danach soll die reguläre Nutzungsphase für das Projekt beginnen. Künftige laufende Kosten fallen u.a. durch die variablen Transaktionsgebühren der Zahlungsanbieter an, die Kostentragung ist innerhalb des VVM noch abzustimmen.

Durch die zuständigen Gremien der Landkreise Günzburg und Unterallgäu sowie der Stadt Memmingen ist der Planungsskizze für das Projekt „VVM BestPreis“ zunächst grundlegend zuzustimmen.

Beschluss:

1. Der Kreisausschuss stimmt der Umsetzung der vorgestellten Projektskizze für das Projekt „VVM BestPreis“ zu.
2. Herr Landrat Dr. Reichhart wird ermächtigt, die im Zusammenhang mit dem Förderverfahren erforderlichen Vereinbarungen mit den Projektbeteiligten abzuschließen.
3. Über die tatsächliche Verwirklichung der Maßnahme wird im Rahmen der Haushaltsberatungen entschieden. Sie steht unter dem Vorbehalt, dass das Vorhaben grundsätzlich förderfähig ist.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
12	0

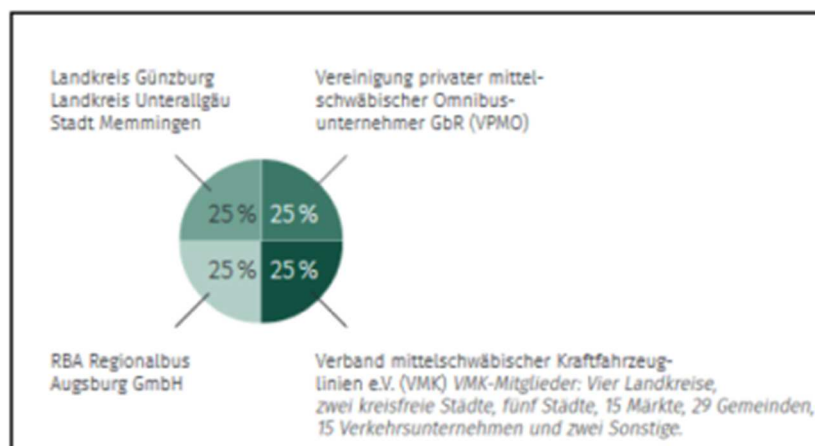
4 Öffentlicher Personennahverkehr;

Austritt eines Gesellschafters aus der Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH und Übernahme von Geschäftsanteilen durch den Landkreis Günzburg

SV/2024/1026

In der Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM) sind die Busverkehre des Landkreises Günzburg sowie des Landkreises Unterallgäu und der kreisfreien Stadt Memmingen organisiert. Der Verbund wurde im April 1995 gegründet, der Gemeinschaftstarif gilt seit dem 22. April 1996. Der VVM umfasst 14 Busunternehmen, die den Regionalverkehr des VVM bedienen. Die VVM GmbH ist für die gemeinsame Fahrplanauskunft, die Gesamtfahrpläne, die Print-Informationen und das Online-Angebot zuständig. Zudem sind in der VVM GmbH einheitliche, messbare Qualitätsstandards definiert, zu deren Einhaltung sich die beteiligten Verkehrsunternehmen verpflichtet haben. Die Mobilitätszentrale des VVM bietet die persönliche Fahrgastinformation für den gesamten ÖPNV innerhalb der Verkehrsregion Mittelschwaben an. Vor Ort direkt oder per Telefon werden Informationen gegeben, persönliche Fahrpläne ausgestellt sowie Bestellungen für die bedarfsgesteuerten Verkehre (Rufbusse) entgegengenommen. Dieser Service steht täglich zur Verfügung.

Der Landkreis Günzburg ist Gesellschafter der VVM GmbH und hält zusammen mit dem Landkreis Unterallgäu und der Stadt Memmingen 25 % der Gesellschafteranteile (Landkreis Günzburg 8,4 %, Landkreis Unterallgäu 8,2 %, Stadt Memmingen 8,4 %). Die weiteren Anteile stellen sich aktuell wie folgt dar.



Die RBA Regionalbus Augsburg GmbH hält bisher 25 % der Anteile an der VVM GmbH. Dies hat einen historischen Hintergrund, da die RBA vormals eine Tochtergesellschaft der Bahn war. Durch ihren Anteil an der VVM GmbH wurde eine Beteiligung der Eisenbahn an der VVM GmbH abgebildet.

Derzeit wägt die RBA Regionalbus Augsburg GmbH im Rahmen wirtschaftlicher Neuordnungen ab, ihren Anteil an der VVM GmbH abzutreten und künftig als Mitglied der Vereinigung privater mittelschwäbischer Omnibusunternehmer GbR (VPMO) mittelbar an der VVM GmbH beteiligt zu sein.

Sollte die Gesellschafterversammlung der RBA Regionalbus Augsburg GmbH in der KW 42 tatsächlich beschließen, den Anteil an der VVM GmbH abzutreten, wird dadurch eine Neuverteilung der Anteile der RBA Regionalbus Augsburg GmbH auf die bestehenden Gesellschafter notwendig (§ 23 Abs. 1 der Satzung).

In ersten Vorgesprächen wurde folgende Überlegung skizziert:

Die bisherige ausgewogene Verteilung der Gesellschafteranteile zu jeweils 25 % sollte dem Schutz von Minderheiten dienen. Um diesen Grundsatz auch künftig einzuhalten und fortzusetzen, sollten sich die Gesellschafteranteile der verbleibenden drei Gesellschafter bzw. Gesellschaftergruppen auf jeweils 33,33 % belaufen.

Den Gesellschafteranteil der RBA Regionalbus Augsburg GmbH bewertet die amiron

Treuhand GmbH Steuerberatungsgesellschaft aktuell vorläufig mit einem Wert i.H.v. 80.000 Euro. Die endgültige Substanzwertermittlung steht noch aus.

Bei einer gleichmäßigen Umverteilung der Anteile auf die verbleibenden drei Gesellschaftergruppen würde dies eine Übernahme von Anteilen i.H.v. jeweils 8,33 % bedeuten. Die Aufgabenträger würden sich ihren Anteil davon weiterhin zu je einem Drittel teilen. Dem Landkreis Günzburg verbliebe damit ein zu übernehmender Gesellschafteranteil von 2,77 % mit einem Gegenwert von schätzungsweise 8.888 Euro. Für den Landkreis Unterallgäu und die Stadt Memmingen würde selbiges gelten.

Der Verband mittelschwäbischer Kraftfahrzeuglinien e.V. (VMK) sowie die Vereinigung privater mittelschwäbischer Omnibusunternehmen GbR (VPMO) würden jeweils die verbleibenden Gesellschafteranteile von jeweils 8,33 % respektive 26.666 Euro übernehmen. Entsprechende positive Beschlüsse wurden durch die VMK und VPMO bereits gefasst.

Durch die Umverteilung ist eine Satzungsänderung der VVM GmbH notwendig, da die Besetzung der Organe, Stimmverteilung etc. entsprechend angepasst werden müssen.

Parallel sollte in diesem Zuge zudem die Umstellung der Stammeinlage von DM auf Euro-Werte vorgenommen werden, sodass die Gesellschafteranteile genauer definiert werden können und das derzeit geringfügige Ungleichgewicht bei den Anteilen des Landkreises Unterallgäu (8,2 %) mit denen des Landkreises Günzburg (8,4 %) und der Stadt Memmingen (8,4 %) angeglichen werden kann. Der Landkreis Unterallgäu hatte beim Beitritt der Stadt Memmingen im Jahr 2021 einer um 100 DM geringeren Stammeinlage zugestimmt, unter der Bedingung, dass dies nachträglich angepasst wird. Das Stammkapital der Gesellschaft beträgt aktuell 50.000 DM (§ 10 Abs. 1 der Satzung). Die Umstellung auf Euro-Werte hätte eine leichte Erhöhung der Stammeinlage auf etwa 25.800 Euro zur Folge.

Stellungnahme der Verwaltung

Eine Übernahme der Gesellschafteranteile der RBA Regionalbus Augsburg GmbH ist bei einer paritätischen Aufteilung auf die verbleibenden Gesellschafter sachdienlich und zielführend. Durch die künftige Beteiligung der Schiene im Rahmen der VVM-Schienenintegration (vgl. SV/2024/927) ist die Zusammenarbeit aller means of transport des Nahverkehrs im Verkehrsverbund Mittelschwaben weiterhin gesichert.

Beschluss:

1. Der Kreisausschuss stimmt der vorgeschlagenen Umverteilung der Gesellschafteranteile und damit dem Ankauf von 2,77 % der Gesellschafteranteile an der Verkehrsverbund Mittelschwaben GmbH (VVM) durch den Landkreis Günzburg zu.
2. Der Kreisausschuss stimmt der Umstellung des Stammkapitals von DM auf Euro-Werte und der damit verbundenen Erhöhung der Stammeinlage zu.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
12	0

5 Kreisstraße GZ 27;

SV/2024/1007

Änderung der Ortsdurchfahrtsgrenzen in der Gemeinde Aichen

Auf Anfrage der Gemeinde Aichen wurden die Ortsdurchfahrtsgrenzen der Kreisstraße GZ 27 in Aichen durch das Staatliche Bauamt Krumbach geprüft.

Aufgrund der fortgeschrittenen Bebauung schlägt das Staatliche Bauamt Krumbach nach einer vorherigen Abstimmung mit der Regierung von Schwaben folgende Änderungen der Ortsdurchfahrtsgrenzen vor:

- GZ 27 im Abschnitt 100 von Station 3,701 bis Station 3,834 Erschließungsbereich
- GZ 27 im Abschnitt 120 von Station 0,000 bis Station 0,053 Erschließungsbereich
- GZ 27 im Abschnitt 120 von Station 0,053 bis Station 0,153 Verknüpfungsbereich

Die Änderungen sind in dem beigefügten Lageplan ersichtlich.

Für die Änderung sind Beschlussfassungen durch den Kreisausschuss sowie durch die Gemeinderat Aichen erforderlich.

Die Ortsdurchfahrt ist der Teil der Kreisstraße, der innerhalb der geschlossenen Ortslage liegt und auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke oder der mehrfachen Verknüpfung des Ortsstraßennetzes dient (Art. 4 BayStrWG). Die Ortsdurchfahrt hat eine straßenbauliche Bedeutung. Die Änderung der Ortsdurchfahrtsgrenzen wirkt sich nicht unmittelbar auf straßenverkehrsrechtliche Belange (z.B. Standort von Ortstafeln) aus.

Beschluss:

Der Kreisausschuss stimmt der vorgeschlagenen Änderung der Ortsdurchfahrtsgrenzen der Kreisstraße GZ 27 in Aichen zu.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
12	0

6 Kreisstraße GZ 17;

SV/2024/919-01

Vergabe des Ersatzneubaus der Mindelbrücke in Jettingen

Im Haushaltsplan 2024 des Landkreises Günzburg sind für den Ersatzneubau der Mindelbrücke, welche die innerörtliche Kreisstraße GZ 17 überspannt, bei der Investitions-Nr. 542100-43 Gesamtkosten i.H.v. 2.100.000 Euro (2024: 100.000 Euro, 2025: 1.800.000 €, 2026: 200.000 Euro) eingeplant. Mit Beschluss des Kreisausschusses vom 1. Februar 2024 wurde dem vorgestellten Projekt zugestimmt.

Die Maßnahme wird durch das Staatliche Bauamt Krumbach voraussichtlich in der KW 41 öffentlich ausgeschrieben. Das Submissionsergebnis wird bis zur Sitzung des Kreisausschusses am 22. Oktober 2024 nicht vorliegen. Planmäßig soll die Vergabe im November 2024 und damit noch vor der folgenden Sitzung des Kreisausschusses am 2. Dezember 2024 erfolgen.

Die Kreisverwaltung schlägt daher vor, Herrn Landrat Dr. Reichhart zu ermächtigen, den Ersatzneubau der Mindelbrücke in Jettingen an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.

Im Zuge des Ersatzneubaus sind im Bereich des Brückenneubaus bereits Asphaltarbeiten notwendig. Aus diesem Grund ist es sinnvoll, in diesem Zuge die Deckschicht zwischen dem Kreisverkehr St 2025 / GZ 17 und der Bischofstraße ebenso zu erneuern. Die Kosten hierfür belaufen sich auf rund 200.000 Euro und werden in den Mittelanmeldungen für das Jahr 2025 berücksichtigt. Als Unterhaltungsmaßnahme sind die Kosten für den Deckenbau jedoch nicht zuwendungsfähig.

Beschluss:

Herr Landrat Dr. Reichhart wird ermächtigt, den Ersatzneubau der Mindelbrücke in Jettingen, welche die innerörtliche Kreisstraße GZ 17 überspannt, aufgrund des Vergabevermerks mit Zuschlagsempfehlung des Staatlichen Bauamts Krumbach an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.

Der Kreisausschuss stimmt der Umsetzung des vorgesehenen Deckenbaus der Kreisstraße GZ 17 zwischen dem Kreisverkehr St 2025 / GZ 17 und der Bischofstraße zu. Die entsprechenden Mittel werden für den Haushalt 2025 angemeldet. Über die tatsächliche Verwirklichung der Maßnahme wird im Rahmen der Haushaltsberatungen entschieden.

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
12	0

7 Fortführung Förderprojekt Regionalmanagement Bayern

SV/2024/1005

Im Rahmen einer Kooperation zwischen dem Landkreis Günzburg und der Regionalmarketing Günzburg GbR wurde 2017 ein Regionalmanagement im Landkreis Günzburg mit Laufzeit bis zum 31.12.2018 eingerichtet. Die Förderung wurde in zwei aufbauenden Förderphasen (2019 – 2021 und 2022 – 2024) fortgeführt.

Die aktuelle Förderrichtlinie Landesentwicklung – Regionalmanagement (kurz: FöRLa III) wurde vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie am 16. Oktober 2023 erlassen und ersetzt die bisherige Förderkulisse FöRLa II. Auch in der aktuellen Förderkulisse soll die eigendynamische Entwicklung von Regionen durch Regionalmanagement und Regionalmarketing aktiviert werden. Effektives Regionalmanagement/Regionalmarketing setzt neben der Eigeninitiative der Akteure vor Ort gezielt finanzielle Unterstützung durch den Freistaat voraus. Dies geschieht durch die aktuelle Förderrichtlinie. Die ausführliche Förderrichtlinie ist als Anlage beigefügt.

Durch die Zuwendungen sollen gleichwertige Lebensverhältnisse und Arbeitsbedingungen in ganz Bayern, in Stadt und Land gefördert und gesichert werden. Im Einzelnen sollen die Zuwendungen dazu beitragen, die räumliche Wettbewerbsfähigkeit der Regionen zu stärken, die Regionen resilient und zukunftsfähig aufzustellen, die Entwicklungschancen der Teilräume durch Kooperation, Vernetzung und interkommunale Zusammenarbeit zu nutzen und zu verbessern, die Eigeninitiative der regionalen Akteure zur Entwicklung von innovativen, maßgeschneiderten Lösungen für gemeinsame Zukunftsfragen vor Ort zu unterstützen, die Bürger in die Entwicklung der Region einzubeziehen, nachhaltige, von den regionalen Partnern mitgetragene Projekte zu etablieren, die sozioökonomischen Auswirkungen der bestehenden und ehemaligen Standorte der Bundeswehr und der US-Streitkräfte für die Regionen auszugleichen, einen Beitrag zur effizienten Flächennutzung (Flächensparen) zu leisten.

Der Förderzeitraum beträgt 3 Jahre. Die Regelförderung beträgt grundsätzlich bis zu 100.000 € pro Projektjahr und Initiative. Es handelt sich um eine Anteilsfinanzierung als Zuschuss im Rahmen einer Projektförderung. Laut FöRLa beläuft sich der Fördersatz des Landkreises Günzburg auf 60%.

In Zusammenarbeit zwischen dem Landkreis Günzburg und der Regionalmarketing Günzburg GbR (RMG) soll das Regionalmanagement im Landkreis Günzburg wie bisher fortgeführt werden. Zur gänzlichen Ausschöpfung der Fördermittel in Höhe von 100.000 € pro Jahr muss ein Eigenanteil von jährlich 67.000 € zur Verfügung gestellt werden. Dieser

soll mit jährlich 30.000 € aus dem Budget der RMG und mit 37.000 € aus dem Haushalt des Landkreises finanziert werden (siehe anhängenden Kostenplan). Das Projekt soll am 01. Januar 2025 starten und vorerst am 31.12.2027 enden.

Die Projekte sind im Bereich Wettbewerbsfähigkeit und Demographischer Wandel angesiedelt:

Zukunftsforum „Schwäbische Horizonte“:

Kooperationsprojekt mit der Gesundheitsregion+ und den Kreiskliniken Günzburg/Krumbach.

Ziel:

Aufbau eines nachhaltigen Netzwerks zur Weiterentwicklung des Gesundheitswesens im Landkreis Günzburg, mit Fokus auf den Kreiskliniken. Das Netzwerk soll aktuelle Themen und Strukturreformen im Gesundheitswesen aufgreifen, zielführend diskutieren und das Gesundheitswesen im Landkreis zukunftsgerichtet entwickeln.

Maßnahmen:

Zukunftsforum „Schwäbische Horizonte“:

- > Jährlich stattfindendes Forum mit wechselnden Themen zur Einbindung von Multiplikatoren und relevanten Akteuren in zentrale Themen der Gesundheitsversorgung.
- > Inhalte: Impulsvorträge, Podiumsdiskussionen, Workshops, Ausstellerforum.
- > Zielgruppen: Unternehmer, politische Entscheidungsträger, Gesundheitsexperten, Vertreter von Ministerien und Interessensvertretungen.

Begleitender Beirat:

- > Regelmäßige Treffen zum fortlaufenden Austausch über den Status Quo, Bedarfe zur Weiterentwicklung und Planung konkreter Projekte.

Integration in die Bayerische Landesausstellung 2027:

- > Anknüpfung der Initiative an die Landesausstellung durch Durchführung eines Forums in Ursberg.

Nachhaltigkeit in der Wirtschaftsförderung:

Kooperationspartner: Landkreis Günzburg - Klimamangement, IHK, HWK/Kreishandwerkerschaft

Ziel:

Das Thema Nachhaltigkeit bringt verschiedene Herausforderungen für die Wirtschaft mit sich. Daher müssen die Unternehmen im Landkreis intensiv begleitet werden. Ziel ist es, Unternehmen in die Themen der Nachhaltigkeit durch Wissens- und Transferangebote einzubinden. Dies soll durch die Sensibilisierung von Arbeitgebern und eine Vertiefung der Inhalte durch Workshops und Best-Practice-Veranstaltungen erreicht werden.

Maßnahmen:

Impulsreihe “Nachhaltigkeit in der Wirtschaft”

- > Durchführung einer Auftaktveranstaltung zum Thema “Nachhaltigkeit in der Wirtschaft” zur Erarbeitung von Schwerpunktthemen mit den Unternehmen aus dem Landkreis.
- > Vertiefung der Schwerpunktthemen im Rahmen von drei Impulsveranstaltungen sowie vertiefenden Workshops und Best-Practice-Beispielen aus der Region.

Key-Account-Manager “Nachhaltigkeit”

- > Einrichtung eines Key-Account-Manager bei der RMG innerhalb des Förderzeitraums mit folgenden Aufgaben: Ansprechpartner für Unternehmen im Bereich “Nachhaltigkeit”,

Schnittstelle zu anderen Organisationen im Landkreis (IHK, HWK, Klimamanager, etc.), Fördermittelrecherche im Bereich Nachhaltigkeit.

Welcome here – Stay here – Hier GZ / Neue Fach- und Arbeitskräfte im Fokus

Kooperationspartner: IHK, HWK/Kreishandwerkerschaft, Agentur für Arbeit, TTZ

Ziele:

Durch das Projekt soll eine Willkommenskultur für neue Fach- und Arbeitskräfte in der Region geschaffen werden. Zielgruppen können dabei Fach- und Arbeitskräfte außerhalb des Landkreises sein, aber auch Personen innerhalb des Landkreises, die vor dem Eintritt in das Berufsleben stehen (Auszubildende, Schüler, etc.). Dabei sind sowohl Marketingmaßnahmen und auch Kooperationsprojekte mit Partnern vor Ort angedacht.

Maßnahmen:

Willkommens-Portal "Hier GZ":

- > Einrichtung eines Key-Account-Managers zur persönlichen Beratung der potentiellen Arbeits- und Fachkräfte.
- > Ansprache von Fach- und Arbeitskräften innerhalb und außerhalb des Landkreises.
- > Unterstützung in verschiedenen Phasen, u.a. Jobsuche Partner, Behördengänge, Wohnungssuche, etc.
- > Aufbau einer digitalen Plattform und Nutzung sozialer Netzwerke zur Steigerung der regionalen (Arbeitgeber-)Attraktivität.
- > Begleitende Marketingmaßnahmen in Print, Social Media, Online, etc.

Wissenstransfer Ausbildung und Personal mit Perspektive – Generationen im Fokus:

- > Unterstützung der regionalen Wirtschaft in der erfolgreichen und zukunftsweisenden Ansprache und Begleitung von Azubis und älteren Arbeitnehmern.
- > Workshops und Best-Practice Seminare in Präsenz und online zu Ausbildungsthemen.

Learn Smart Production and Logistics (Kooperation mit den TTZ im Landkreis):

- > Lab to Go: Aufbau eines mobilen Labors, das die Themen der TTZ an den Schulen vorstellen kann; somit kann Schülern ab der 5. Klasse ein vertiefter Einblick in die Themen der TTZ gegeben werden.
- > Lernen im TTZ: Halbtägige Unterrichtseinheiten für weiterführende Klassen vor Ort im Technologietransferzentrum.

Die Projekte bauen zum Teil auf die Projekte der vorhergehenden Förderphase auf und werden weiterentwickelt. Gleichzeitig wurden neue, notwendige Projektbausteine ergänzt und entwickelt. Die vorliegenden Projektideen wurden in enger Abstimmung mit den regionalen Partnern (IHK, Kreishandwerkerschaft, Agentur für Arbeit, Kommunale Wirtschaftsförderer, Wirtschafts- und Strukturbeirat) abgestimmt. Ebenfalls fand eine Abstimmung im Rahmen der Lenkungsgruppe Regionalmanagement statt, in der neben dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie und der Regierung von Schwaben ebenfalls die angesprochenen Partner vertreten sind.

Die Projekte sollen wie bisher in enger Abstimmung mit den genannten Partnern und anderen regionalen Initiativen durchgeführt werden. Dadurch können Parallelstrukturen vermieden und die bereitgestellten Mittel effizient und wirtschaftlich genutzt werden.

Die Durchführung des Regionalmanagements und der zugehörigen Projekte ist durch das vorhandene Personal der RMG abgedeckt.

Die Förderperiode der FöRLa III endet am 31.12.2027. Sollte das Projekt Regionalmanagement durch eine neue Förderkulisse durch das Bayerischen

Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie über diesen Zeitraum hinaus verlängert werden, ist eine Fortführung des Regionalmanagements Günzburg angedacht. Die mögliche Fortführung soll dem Kreisausschuss Ende 2027 zur Entscheidung vorgelegt werden.

In der Sitzung vom 08. April 2024 wurden die Fortführung des Regionalmanagements im Wirtschafts- und Strukturbeirat des Landkreises Günzburg diskutiert. Als Ergebnis der Diskussion stand die Entscheidung, dass der Wirtschafts- und Strukturbeirat die Fortführung des Regionalmanagements dem Kreisausschuss empfiehlt. Diese Entscheidung wurde einstimmig getroffen

Beschluss:

Der Kreisausschuss beschließt die Bereitstellung der anteiligen Ko-Finanzierungsmittel für das Projekt Regionalmanagement Bayern für die Jahre 2025 bis 2027 in Höhe von 37.000 € jährlich

Abstimmungsergebnis:

Ja-Stimmen	Nein-Stimmen
12	0

8 Regionalplanung: Teilfortschreibung Windenergie des Regionalplans Donau-Iller

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Öffentlichkeit gemäß Artikel 18 und 20 des Staatsvertrages Donau-Iller i.V.m. § 16 des Bayerischen Landesplanungsgesetzes über die Beteiligung der Öffentlichkeit

SV/2024/1030

Die Verbandsversammlung des Regionalverbandes Donau-Iller hat am 2. Juli 2024 den Anhörungsentwurf zur Teilfortschreibung des Kapitels „Windkraft“ des Regionalplans Donau-Iller beraten und die Durchführung des Beteiligungsverfahrens beschlossen.

Das Landratsamt Günzburg wurde als Träger öffentlicher Belange am Verfahren beteiligt und hat Gelegenheit zur Abgabe einer Stellungnahme bis zum 10. November 2024 erhalten. Die Fachstellen im Landratsamt Günzburg wurden beteiligt. Bislang wurde aufgrund der eingeräumten Frist noch keine Stellungnahme seitens der jeweiligen Fachstellen abgegeben.

Im Regionalplan der Region Donau-Iller wurden durch die 4. Teilfortschreibung des Regionalplans im Jahr 2009 erstmals Vorranggebiete für die Windkraft festgelegt. Zudem wurde ein flächendeckender Ausschluss für regionalbedeutsame Windenergieanlagen (WEA) außerhalb dieser Vorranggebiete als Ziel in den Regionalplan aufgenommen.

Am 23.12.2015 trat die 5. Teilfortschreibung des Regionalplans "Nutzung der Windkraft" in Kraft und ersetzte die 4. Teilfortschreibung des Regionalplans. In der 5. Teilfortschreibung des Regionalplans wurden 37 Vorranggebiete für die Windkraft in einem Gesamtumfang von rund 2.330 ha für die ganze Region festgelegt.

Laut Auskunft aus dem Geoinformationssystem RIWA-GIS sind für den Landkreis Günzburg Vorranggebiete in einer Größenordnung von 567 ha in der 5. Teilfortschreibung enthalten. Dies entspricht einem Flächenanteil von 0,7% bezogen auf 76.252 ha des Landkreises.

In der geplanten Teilfortschreibung des Regionalplanes umfassen die vorhandenen und die zusätzlichen geplanten Vorranggebiete insgesamt eine Fläche von ca. 3.089 ha. Dies

entspricht dann einem Flächenanteil von 4,1 % bezogen auf die Landkreisfläche.

Mit dem am 01. Februar 2023 in Kraft getretenen Gesetz zur Erhöhung und Beschleunigung des Ausbaus von Windenergieanlagen an Land („Wind-an-Land-Gesetz“) soll der Ausbau der Windenergie in Zukunft deutlich beschleunigt werden. Mit dem „Wind-an-Land-Gesetz“ wird ein „Gesetz zur Festlegung von Flächenbedarfen für Windkraftanlagen an Land“ (Windenergieflächenbedarfsgesetz - WindBG) neu eingeführt, welches den Bundesländern verbindliche Beitragswerte für die Ausweisung von Flächen für die Windenergie vorgibt, welche im Regionalplan festzuschreiben sind.

Für den Freistaat Bayern ist als Flächenbeitragswerte bis zum 31. Dezember 2027 1,1 % und bis zum 31. Dezember 2032 1,8 % der Landesfläche für die Windenergie auszuweisen.

Für einen vertieften Einblick wird auf den digital zur Verfügung gestellten Erläuterungsbericht zur Teilfortschreibung vom 02.07.2024 verwiesen.

Kenntnisnahme:

Der Kreisausschuss nimmt Kenntnis.

9 Sonstiges

Günzburg,

Vorsitz:

Schriftführung:

Dr. Hans Reichhart

Klaus Seybold