



Niederschrift

-öffentlich-

über die

Sitzung des Kreistages - zusätzlich

Sitzungsdatum: Montag, den 28.10.2024
Beginn: 08:15 Uhr
Ende: 09:54 Uhr
Ort, Raum: Mainschleifenhalle, Obervolkacher Str. 11, 97332 Volkach

Anwesend waren:

Landrat

Eberth, Thomas

Mitglieder der CSU Fraktion

Behon, Rosa
Brohm, Waldemar
Friedrich, Rainer
Götz, Jürgen
Haaf, Thomas
Hellmuth, Thomas
Hoffmann, Thomas
Hügelschäffer, Karl
Jungbauer, Björn
Kuhn, Barbara
Ländner, Manfred
Losert, Burkard
Menig, Heiko
Rothenbacher, Andrea
Schenk, Markus
Schlier, Konrad
Schmidt, Martina
Schmiege, Marion
Schmitt, Roland
Schraud, Rosalinde
Wild, Martina
Zorn, Sebastian

Mitglieder der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Fraktion

Bötsch, Bettina
Hansen, Sebastian
Hecht, Jessica
Heeg, Rita
Heußner, Karen
Hock, Robert, Dr.
Labeille, Aljoscha
May-Page, Margarete
Meixner, Josef
Müller, Gerhard
Rettner, Stefan
Winzenhörlein, Sven

Mitglieder der UWG-FW Fraktion

Fiederling, Hans
Fischer, Alois
Freiherr von Zobel, Felix
Joßberger, Ernst
Juks, Peter
Kinzinger, Lioba
Menth, Johannes
Neckermann, Heribert
Rützel, Thomas
Schömig, Klara
Wild, Lothar

Mitglieder der SPD Fraktion

Barrientos, Simone
Grimm, Tobias
Halbleib, Volkmar
Haupt-Kreutzer, Christine
Sachs, Evelyne
Wolfshörndl, Stefan

Mitglieder der FDP

Kuhl, Florian
Kuhl, Wolfgang

Mitglieder der ÖDP

Marold, Viktoria

Mitglieder der AfD

Hay, Titus, Dr. med.
Seifert, Berthold

Protokollführerin

Troll, Margarete

Außerdem anwesend:

Vertreter der Medien
Diverse Zuhörer

vom Landratsamt Würzburg:

S - Herr Dröse
SFB 4 - Herr Götz - Geschäftsführer MIG
GB 1 - Frau Opfermann
SFB 3 - Herr Schuster
ZFB 3 - Frau Schumacher

vom Landratsamt Kitzingen:

Landrätin Bischof
Kreisrätinnen und Kreisräte des Landkreises Kitzingen
Geschäftsführer MIG - Herr Albert
Sitzungsdienst - Herr Maulbetsch
Kämmerei - Frau Goller

Abwesend/Entschuldigt:

Mitglieder der CSU Fraktion

Braunreuther, Sarah	entschuldigt
Klüpfel, Uwe	entschuldigt
Krämer, Helmut	entschuldigt
Lehrieder, Paul	entschuldigt
Stolzenberger, Michael	entschuldigt

Mitglieder der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Fraktion

Celina, Kerstin	
Finster, Stefanie	entschuldigt

Mitglieder der SPD Fraktion

Eck, Joachim	entschuldigt
Linsenbreder, Eva	entschuldigt
Schlereth, Bernhard	entschuldigt
Schmidt, Klaus	entschuldigt
Stichler, Peter	entschuldigt

Mitglieder der ÖDP

Henneberger, Matthias

Mitglieder des Kreistages (parteilos)

Stabrey, Olaf	entschuldigt
---------------	--------------

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil

1. Mainschleifenbahn Reaktivierungsvorhaben - Aktueller Stand **SFB4/035/2024**
 2. Mainschleifenbahn Reaktivierungsvorhaben - Weiteres Vorgehen **SFB4/036/2024**
 3. Mainschleifenbahn Kreditaufnahme der MIG und Bürgschaft des Kommunalunternehmens **SFB4/037/2024**
- Bekanntgabe dringliche Anordnung

Landrätin Tamara Bischof hatte die Mitglieder des Kreistages Kitzingen und **Landrat Thomas Eberth** die Mitglieder des Kreistages Würzburg zu einer gemeinsamen Sitzung geladen.

Landrätin Bischof eröffnet die Sitzung für den Kreistag Kitzingen.

Anschließend eröffnet **Landrat Thomas Eberth** die Sitzung für den Kreistag Würzburg. Er begrüßt alle anwesenden Kreisrätinnen und Kreisräte, alle Gäste, die Damen und Herren der Verwaltung sowie die Vertreter der Medien.

Er stellt fest, dass die Einladung zu dieser Sitzung form- und fristgerecht zugegangen ist, mit der Tagesordnung Einverständnis besteht und die Beschlussfähigkeit hergestellt ist.

Beide Gremien werden zum Thema Mainschleifenbahn informiert und stimmen separat zu den Tagesordnungspunkten Ö 2 und Ö 3 ab.

		Vorlage: SFB4/035/2024
	Termin	TOP 1
Kreistag	28.10.2024	öffentlich
Fachbereich: SFB4 - Büro des Landrats, Beteiligungsmanagement und zentrales Controlling		

Betreff:

Mainschleifenbahn Reaktivierungsvorhaben - Aktueller Stand

Anlage:

- Präsentation

Sachverhalt:

Die Strecke Volkach – Seligenstadt hat eine Länge von 10,1 km, ist eine nichtbundeseigene, eingleisige Nebenstrecke mit der Streckennummer 5203 und befindet sich seit dem Jahr 2011 im Eigentum des Fördervereins Mainschleifenbahn e.V. Als Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den Unterhalt fungiert die Mainschleifenbahnbetriebsgesellschaft mbH (MSB). Diese verfügt über eine uneingeschränkte Betriebsgenehmigung für die Strecke bis zum Jahr 2052. Regelmäßige Streckenbegehungen der Landeseisenbahnaufsicht (LEA) bestätigen den Zustand von Strecke und Ingenieurbauwerken ohne Auffälligkeiten. Aktuell wird die Strecke für touristische Verkehre im Inselbetrieb genutzt. Die Museumsbahn wickelt etwa 600 Fahrten mit etwa 15.000 – 20.000 Fahrgästen pro Jahr ab. Die Zielsetzung des Fördervereins war und ist die Reaktivierung der Schienenstrecke für den SPNV.

Im Jahr 2021 gründeten der Landkreis Kitzingen, das Kommunalunternehmen des Landkreises Würzburg, die Stadt Volkach, der Markt Eisenheim, die Gemeinde Prosselsheim sowie der Förderverein Mainschleifenbahn e.V. die Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH (MIG) mit dem Ziel der Wiederherstellung und Errichtung entsprechender Infrastruktur für einen regelmäßigen SPNV von Volkach bis Würzburg Hauptbahnhof.

Folgende Gesamtziele werden mit der Reaktivierung verbunden:

- SPNV-Anbindung im Stundentakt
- Fahrt von Volkach nach Würzburg Hbf ohne Umstieg und unter 30 Minuten Fahrzeit
- Herstellung der entsprechenden Infrastruktur
- Bau dreier moderner Haltepunkte in Prosselsheim, Eisenheim und Volkach
- Abstellanlage am Bahnhof Prosselsheim

Die BEG, welche nach erfolgreicher Reaktivierung den Zugverkehr auf der Strecke bestellen wird, hat nachfolgende Parameter für das Reaktivierungsvorhaben festgelegt:

- täglicher 1h-Takt mit nachfolgenden Zugzahlen: Mo-Fr 38 Züge, Sa 36 Züge, So + Feiertage 34 Züge
- Ertüchtigung der Strecke für den Einsatz von umweltfreundlichen batterie-elektrischen Hybridfahrzeugen (BEMU)

- Die Strecke muss für mindestens 15 Jahre befahrbar gemacht werden, ohne dass Sprungkosten in diesem Zeitraum auftreten
- Die Strecke ist entsprechend zu ertüchtigen, so, dass Fahrtzeitgeschwindigkeiten bis zu 80 km/h möglich sind
- Es sind Stationen / Haltepunkte zu errichten nach neuestem Stand der Technik
- P+R Anlagen. B+R-Anlagen und Verknüpfungspunkte Zug/Bus sind an allen Stationen vorzusehen
- Die Erschließung der Bahnsteige erfolgt barrierefrei durch Rampen
- Die Bahnsteige sollen mit folgenden Ausstattungsmerkmalen versehen werden:
 - 140 Meter Nutzlänge
 - Blindenleitsystem
 - Bahnhofsnamensschilder und Wegeleitsystem
 - Beleuchtung
 - Dynamische Fahrgastinformation
 - Uhren
 - Wetterschutzanlagen
 - Sitzgelegenheiten
 - Infovitrien
 - Überdachter Standort für Fahrkartenautomat mit Leerrohren für den Anschluss — Leerrohre für die Nachrüstung einer Videoüberwachung bzw. einer Info/Notrufsäule
- Die ÖPNV-Aufgabenträger Landkreis Würzburg, Landkreis Schweinfurt, Landkreis Kitzingen müssen sich vertraglich verpflichten, ein mit dem Freistaat Bayern abgestimmtes Buskonzept im Bereich der Reaktivierungsstrecke umzusetzen

Mit Beauftragung des Generalplaners Schüssler Plan sowie des Büros WGF zur Umweltplanung im August 2022 für die Leistungsphasen (LPH) 1 und 2 begann für die MIG das Reaktivierungsvorhaben Mainschleifenbahn.

Die Vorplanung (LPH 2) konnte im Februar 2024 abgeschlossen werden. Diese Vorplanung zu Planungsabschnitt 1 (Anbindung ans DB Netz) wurde bereits durch DB InfraGO mitgezeichnet. Darüber hinaus ist die Artenschutzkartierung durch WGF abgeschlossen und es wurde damit begonnen, die umweltkritischen Punkte herauszuarbeiten.

Eine Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung (EBWU), welche eine Fahrplanrobustheitsprüfung und Betriebssimulation durch DB InfraGO beinhaltet, bestätigt die grundsätzlich mögliche Einbindung der Mainschleifenbahn ins Fahrplankonzept der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG). Darüber hinaus konnte auf Basis der Vorplanung die in der EBWU angenommene und von DB InfraGO vorgegebene Fahr- und Reisezeit in einer erneuten Fahr- und Reisezeitberechnung bestätigt werden.

Auch wurde das vorgesehene Fahrplankonzept durch DB InfraGO testiert. Die Mainschleifenbahn wird bereits als S 6 im Regio-S-Bahn-Mainfranken-Konzept der BEG berücksichtigt. Eine grundsätzliche Abstimmung zu den Kreuzungsvereinbarungen ist darüber hinaus bereits erfolgt. Mit der Regierung von Mittelfranken als genehmigende

Behörde wurde bereits die grundsätzliche Abstimmung des Genehmigungsverfahrens abgestimmt. Eine Sperrpausenmeldung für Baumaßnahmen im Bereich des DB Netzes für das Jahr 2028 wurde getätigt. Auch konnte in Abstimmung mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau, Verkehr (StMB) eine Finanzierungszusicherung für Baumaßnahmen im Bereich der DB mittels bayerischer Länderquote aus Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV) erreicht werden.

Dies umfasst folgende Infrastrukturelemente im DB Netz:

- Blockverdichtung im DB-Abschnitt Seligenstadt – Rottendorf (zusätzliche zwei Blocksignale);
- zwei Weichen im Bf. Seligenstadt, damit die Mainschleifenbahn von Volkach kommend seitenrichtig, d. h. im in Fahrtrichtung rechten Gleis, weiter nach Rottendorf fahren kann.

Die Kosten der Anschlussweiche werden in Abstimmung mit dem StMB und DB InfraGO nach § 13 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) zu 50% vom Reaktivierungsvorhaben und zu 50% von DB InfraGO getragen.

Die MIG tauscht sich darüber hinaus eng und regelmäßig mit dem Staatlichen Bauamt Würzburg aus. Hintergrund ist, dass die Baumaßnahmen der Ortsumgebung Prosselsheim eng verbunden sind mit dem Reaktivierungsvorhaben (Bahnübergänge, Sicherung der Bahnübergänge, Zufahrt zum geplanten neuen Bahnhof Eisenheim etc.). Aktuell geht das Staatliche Bauamt Würzburg davon aus, dass beide Projekte zeitgleich fertiggestellt werden können. In den regelmäßig zwischen MIG und StMB stattfindenden Videokonferenzen wird darüber hinaus regelmäßig auf den Zusammenhang der beiden Baumaßnahmen hingewiesen.

Mit Abschluss der LPH 2 wurde durch den Generalplaner eine erste Kostenschätzung, Grundlage DB Kostenkennwertekatalog Stand 2021, für die reinen Baukosten der MIG in Höhe von 20,7 Mio. EUR (Stand Nov. 2023) ermittelt.

Aufbauend auf den Ergebnissen der LPH 2 sowie allen weiteren bisher ermittelten Parametern wurde die Standardisierte Bewertung von Verkehrsweegeinvestitionen im öffentlichen Personennahverkehr Version 2016+, die sog. Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) durch ein externes Ingenieurbüro durchgeführt. Diese Untersuchung und dessen Ergebnisse sind Voraussetzung für eine Förderung nach Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes (Fördersatz: 90% der förderfähigen Kosten). Ohne eine solche Förderung ist das Reaktivierungsvorhaben faktisch nicht finanzierbar. Grundlagen der NKU waren das Landesverkehrsmodell Bayern für verkehrssystemfeine Nachfragedaten zur Erstellung der vorhandenen Verkehrsnachfrage im ÖPNV sowie im motorisierten Individualverkehr (MIV), die Einwohnerprognosen des Bayerischen Landesamts für Statistik, die bisherigen Buslinien sowie künftige Linienführung, das Verkehrsangebot im ÖPNV im Jahr 2023 sowie im Jahr 2030 – betrachtet mit und ohne Reaktivierung des SPNV, die Verkehrsnachfrage im ÖPNV des Jahres 2023, der geplante Fahrzeugeinsatz auf der Schiene sowie im Busbereich und dessen Anschaffungskosten sowie dessen jeweiliger CO₂ Verbrauch, Betriebskosten Zug und Bus. All diese und einige weitere Parameter wurden entsprechend der Verfahrensanleitung berücksichtigt. Im Ergebnis konnte ein Nutzen-Kosten-Indikator (NKI) deutlich größer 1 nachgewiesen werden. Somit überwiegt der volkswirtschaftliche Nutzen den gegenüber stehenden Kosten deutlich. Zusätzlich konnte das sog. 1.000er Kriterium des Freistaats Bayern (1.000 Reisenden-Kilometer pro Kilometer betriebener Strecke), welches 2019 Grundlage für das Aufnehmen der Reaktivierungsbemühungen war, erneut gutachterlich nachgewiesen werden. Diese Ergebnisse wurden am 29. August 2024 in einer Videokonferenz dem Bundesministerium für Digitales und Infrastruktur sowie dem Bayerischen Staatsministerium

für Wohnen, Bau und Verkehr vorgestellt. Bund und Freistaat erkennen die Ergebnisse der NKU vorläufig an und bestätigen die grundsätzliche Förderfähigkeit des Reaktivierungsvorhabens. Eine Antragsstellung auf Förderung nach GVFG ist abhängig von der Genehmigung aller an der Strecke erforderlichen Änderungen. Hierfür sind Planfeststellungs- und Plangenehmigungsverfahren erforderlich. Die GVFG-Antragsstellung kann gegen Ende LPH 4 Genehmigungsplanung im Jahr 2025 über die Regierung von Unterfranken beantragt werden. Entsprechenden Förderbedarf für das Reaktivierungsvorhaben Mainschleifenbahn hat die MIG bereits über den Freistaat Bayern beim Bund angemeldet.

Ergänzend zu den seitens des BMDV grundsätzlich in Aussicht gestellten GFVG-Mittel in Höhe von 90% der zuwendungsfähigen Kosten konnte über die bayerische Richtlinie für die Gewährung von Zuwendungen für Maßnahmen zur Erhaltung und Reaktivierung von nichtbundeseigenen Eisenbahninfrastrukturen in Bayern aus Mitteln des Corona-Investitionsprogramms (RZCIPNE) eine Förderung im Jahr 2023 in Anspruch genommen werden. Mit diesem Sonderprogramm des Freistaates Bayern wurden die Planungskosten aus den LPH 1-2, in geringem Umfang auch Leistungen aus der LPH 3, und weit überwiegend auch die Kosten der NKU gefördert. Entsprechend dem durch die Regierung von Unterfranken vorgeprüften Verwendungsnachweis vom 16.04.2024 wurden hierfür zwischenzeitlich über 524.204 Euro ausgezahlt und auch anerkannt.

Nachfolgende ambitionierte Terminalschiene hat das Reaktivierungsvorhaben aktuell:

- Fortsetzung Planung (LPH3) ab 01/2025
- Genehmigungsplanung (LPH4) ab 08/2025
- Planrechtsverfahren 2026
- Ausführungsplanung (LPH5) ab 06/2026
- Ausschreibung und Vergabe (LPH6 + 7) ab 06/2027
- Bauausführung ab 01/2028
- Angestrebte Inbetriebnahme 12/2028

Debatte:

Herr Albert, Geschäftsführer MIG, stellt sich dem Gremium vor und informiert anhand einer Präsentation über den aktuellen Stand.

Landrat Eberth bedankt sich bei Herrn Albert und betont, dass das Gutachten nachgewiesen habe, dass die Mainschleifenbahn volkswirtschaftlich sinnvoll sei. Es biete sich die Chance den Alltags- und Schülerverkehr aus dem Würzburger Osten, aber auch den Tourismusverkehr zu entlasten und das Risiko sei überschaubar.

Landrätin Bischof hat das Wort. Es folgen Wortmeldungen aus dem Kitzinger Kreistag.

Landrat Eberth erkundigt sich nach Wortmeldungen aus dem Würzburger Kreistag.

Kreisrat Hansen begrüßt es, dass der volkswirtschaftliche Nutzen festgestellt wurde, da es für die Region viel bringe.

Kreisrat Halbleib sei für die Umsetzung des Projektes wichtig, dass die Förderzusagen von Bund und Land eingehalten werden. Sein Dank geht an Altlandrat Nuß, Herrn Albert, Landrätin Bischof und Landrat Eberth sowie an alle Unterstützer.

Kreisrat Jungbauer dankt Herrn Götz für die gute Zusammenarbeit mit Herrn Albert. Seine Fraktion trägt das Projekt mit. Er hoffe, dass damit ein Signal für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im ländlichen Raum gesetzt werde.

Ergebnis: zur Kenntnis genommen

Zur weiteren Veranlassung an SFB 4

Zur Kenntnis an S

Troll
Protokollführerin

Eberth
Vorsitzender

Kreistag	Termin 28.10.2024	Vorlage: SFB4/036/2024
		TOP 2
		öffentlich
Fachbereich: SFB4 - Büro des Landrats, Beteiligungsmanagement und zentrales Controlling		

Betreff:

Mainschleifenbahn Reaktivierungsvorhaben - Weiteres Vorgehen

Anlage:

- High Level Betrachtung Varianten Fortführung MIG

Sachverhalt:

Die Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH (MIG) verfügt nach wie vor nicht über eigenes Personal.

Per Geschäftsbesorgungsvertrag zwischen der MIG und dem Kommunalunternehmen des Landkreises Würzburgs hat die MIG gesamt 1,3 VZ – aktuell gültiger Vertrag befristet von 01.01.2024 – 31.12.2024 – zur Verfügung:

1,0 der Personalvollkosten TVöD EGr. 12 (Projektleitung und deren Stellvertretung)
 0,3 der Personalvollkosten TVöD EGr. 9 (weitere KU-Dienstleistungen entsprechend § 1 Abs. 2, insbes. für Finanzbuchhaltung, Assistenz und Öffentlichkeitsarbeit)

Seit Dezember 2022 konnte mit der 08 16 Projektmanagement GmbH aus München eine Projektsteuerung vertraglich an das Reaktivierungsvorhaben gebunden werden.

Darüber hinaus hat die MIG zwei nebenamtliche Geschäftsführer, Herrn Thomas Götz, Landratsamt Würzburg und Herrn Frank Albert, Landratsamt Kitzingen, die diese Tätigkeit zusätzlich zu ihren regulären Anstellungsverhältnissen ausüben.

Ursprünglich geplant war, dass die MIG das vollständige Reaktivierungsvorhaben umsetzt, sich währenddessen zu einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) transformiert und die Strecke nach erfolgreicher Reaktivierung betreibt (nur die Schieneninfrastruktur. Kein Eisenbahnverkehrsunternehmen.). Mit Betrieb der Strecke und der Erhebung von Trassen- und Stationsentgelt sollte die Reaktivierung refinanziert werden. Für den Unterhalt und Betrieb der Strecke für den regelmäßigen SPNV sind jedoch u. A. zu jeder Zeit Gleisbauer, Elektriker, Eisenbahnbetriebsleiter etc. vorzuhalten. Auch sollte man über entsprechende Schienenfahrzeuge verfügen oder per Subunternehmervertrag an sich binden. Derartige Investitionen können sich für die MIG mit hoher Wahrscheinlichkeit betriebswirtschaftlich nicht amortisieren, weswegen sich die Strecke durch die MIG in keinem Szenario wirtschaftlich betreiben lassen kann.

Die bisherige Struktur der MIG, ohne eigenes Personal; mit oben beschriebenen Team, stößt bei der Umsetzung des Reaktivierungsvorhabens zunehmend an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Ein derart komplexes Projekt lässt sich dauerhaft nicht in beschriebenen Strukturen effizient, effektiv und wirtschaftlich sinnvoll vorantreiben. Die MIG verfügt nicht über tiefgehendes Know-how oder Erfahrungen mit Schieneninfrastruktur und Baumaßnahmen im Eisenbahnbereich. Die Herausforderungen einer Reaktivierung, gepaart mit der Herausforderung, dieses Projekt synchron mit der Ortsumgehung Prosselsheim in Fertigstellung zu bringen, bedarf deutlich mehr Zeit und Kompetenzen.

Aus diesen Gründen hat die MIG Geschäftsführung seit Ende 2023 Vorgespräche mit verschiedenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen geführt und ausgelotet, ob Interesse an einer Übernahme des Reaktivierungsvorhabens besteht. Stand heute gibt es zwei Eisenbahninfrastrukturunternehmen mit sehr großem Interesse an einer Übernahme des Reaktivierungsvorhabens und dem späteren Betrieb der Eisenbahninfrastruktur. Die Geschäftsführung hat auf Grundlage verschiedener Gespräche mehrere Szenarien entwickelt, wie das Reaktivierungsvorhaben abgeschlossen und die Strecke betrieben werden kann.

Da die MIG als GmbH eine Gesellschafterstruktur der öffentlichen Hand mit Ausnahme des Fördervereins Mainschleifenbahn e.V. aufweist, ist die Übertragung des Reaktivierungsvorhabens, ob im Verkauf oder in Kooperation mit einem EIU, rechtlich kompliziert.

Aus diesem Grund hat sich die Geschäftsführung in Abstimmung mit der Gesellschafterversammlung der MIG dazu entschieden, das Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsunternehmen KPMG zu beauftragen, gemeinsam mit der MIG, dem Förderverein und dem aktuellen EIU Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn mbH oben genannte Szenarien zu betrachten und Handlungsempfehlungen zu erarbeiten.

Dabei haben sich zwei Varianten zur weiteren Professionalisierung herauskristallisiert, die aus Sicht des Reaktivierungsvorhabens, des Zeitplans, der MIG Geschäftsführung als auch KPMG unter nachfolgender Prämisse *„Die MIG führt das Projekt fort, beauftragt insbesondere noch im Jahr 2024 die Vertragsstufe 2 (LPH 3/4) bei den bislang eingebundenen Planungsbüros und bereitet parallel die weitere Professionalisierung des Projekts vor“* am sinnvollsten sind:

Variante 1: Übergabe des Reaktivierungsprojekts an ein EIU spätestens bis zum Abschluss LPH 4

Die MIG (gemeinsam mit Förderverein und Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn) veräußert und übergibt das Projekt – bei gleichzeitiger Sicherstellung der erforderlichen Einflussnahme-Möglichkeiten – mit sämtlichen Rechten und Pflichten an ein EIU.

Variante 2: Kooperation mit einem EIU

Die MIG (gemeinsam mit Förderverein und Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn) und ein EIU schließen eine vertragliche Kooperation (Joint Venture), die eine Zusammenarbeit im Hinblick auf das definierte Ziel „Zurverfügungstellung der Schienenstrecke für den SPNV“ regelt.

Nachfolgende Rahmenbedingungen bzw. Anforderungen müssen hierbei aus Sicht von KPMG beachtet werden (siehe auch Anlage):

	Anforderungen / Rahmenbedingungen	Anmerkung
Kosten / Finanzierung	Annahme: Möglichkeit zur Refinanzierung von Investitionskosten während der Projektlaufzeit durch Einnahmen aus dem Betrieb der Schieneninfrastruktur. Aktueller Fokus der MIG: Bilanzverlust geringhalten; im Idealfall "schwarze Null" gegen Übergabe der bisherigen Planunterlagen.	Betriebswirtschaftl. Betrachtung (Gegenüberstellung realistischer Kosten / Erträgen über die Projektlaufzeit) ist vorgesehen.
Eigentum / Verfügungsbefugnis	Planunterlagen (Eigentum der MIG): Können einem Dritten zur Verfügung gestellt / verkauft werden. Schienenstrecke (Eigentum des Fördervereins): Pacht (Vorzugsvariante) oder Kauf durch einen Dritten unter bestimmten Voraussetzungen (insb. Streckenerhalt) möglich.	Vor einer Überlassung bzw. einem Verkauf der Planunterlagen wäre deren Wert zu ermitteln.
Zeitplan / Zieltermin	Um den Zieltermin 12/2028	

	aufrechterhalten zu können, müssen die Leistungsphasen 3 und 4 zwingend noch in 2024 beauftragt werden.	
Käufer / Pächter	Um eine weitere Professionalisierung zu erreichen, kommt als Käufer / Partner nur ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) in Betracht.	Keine Präferenz, ob öffentliches oder privates EIU.
Governance / Einflussnahme	MIG / Gesellschafter benötigen Möglichkeiten zur Einflussnahme (mind. Sperrminorität) bzw. zur Rückübernahme des Projekts (z.B. bei Insolvenz.)	
Projektförderung	GVFG-Förderung ist zwingende Voraussetzung für die Realisierung des Projekts. Förderbedingungen der bisherigen RZCIPNE-Förderung sind zu beachten.	Grundsätzl. Zusage des BMDV für GVFG-Förderung liegt vor.

KPMG kommt zu vorläufigen Bewertungen der beiden genannten Varianten:

	Variante 1: Übergabe	Variante 2: Kooperation
Kommunal-wirtschaftsrecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In Var. 1 voraussichtlich höher als in Var. 2</i>	Beteiligung kommunaler Gremien: Entscheidungsvorbehalte zugunsten der Gesellschafter und deren Gremien (Kreistage / Gemeinderäte / Verwaltungsrat) sind zu beachten. Anzeigepflicht gegenüber Kommunalaufsicht: Im Falle einer Veräußerung von Gesellschaftsanteilen (share deal) muss dies der (Kommunal-) Aufsichtsbehörde mindestens sechs Wochen vor Vollzug angezeigt werden (Art. 84 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 LKrO); im Falle eines Verkaufs von Vermögenswerten (asset deal) ist Anzeigepflicht abhängig von den Umständen des Einzelfalls; bei Veräußerung wesentlicher Vermögenswerte ist ebenfalls von einer Anzeigepflicht auszugehen.	Beteiligung kommunaler Gremien: Entscheidungsvorbehalte zugunsten der Gesellschafter und deren Gremien (Kreistage / Gemeinderäte / Verwaltungsrat) sind zu beachten. Anzeigepflicht gegenüber Kommunalaufsicht: Die Kooperation löst für sich genommen keine Anzeigepflichten aus; sollte sich die Kooperation zu einer Übernahme des Projekts entwickeln (siehe Variante 1), ist von einer Anzeigepflicht auszugehen.
EU-Beihilferecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In beiden Varianten voraussichtlich ähnlich</i>	Anteile bzw. Vermögensgegenstände sind zu marktüblichen Konditionen zu veräußern, um Beihilfen auszuschließen. Auch andere Leistungsaustauschverhältnisse (z.B. Pachtverträge) sind grundsätzlich marktüblich auszugestalten, wenn sie aus staatlichen Mitteln finanziert werden. Marktüblichkeit kann durch Ausschreibungsverfahren	Auch der Abschluss eines Kooperationsvertrags muss beihilferechtlichen Anforderungen genügen, d.h. marktüblichen Konditionen entsprechen. Dies kann beispielsweise durch Ausschreibungsverfahren (wettbewerblich, transparent, diskriminierungsfrei und bedingungslos) sichergestellt werden. Eine beihilferechtskonforme

	(wettbewerblich, transparent, diskriminierungsfrei und bedingungsfrei) oder unabhängiges Wertgutachten (bspw. Benchmarking oder IDW S1) sichergestellt werden.	Finanzierung der MIG bzw. der durch die MIG zu finanzierenden Investitionen ist sicherzustellen.
Förderrecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In Var. 1 voraussichtlich höher als in Var. 2</i>	Im Falle einer Veräußerung von Gesellschaftsanteilen bzw. Vermögensgegenständen sind regelmäßig förderrechtliche Mitteilungspflichten zu beachten. Hinsichtlich bestehender Förderungen / Förderzusagen sollten die Auswirkungen einer Veräußerung vorab mit der Bewilligungsbehörde besprochen werden, um eine Förderschädlichkeit auszuschließen.	Der Abschluss eines Kooperationsvertrags führt im Regelfall nicht zu förderrechtlichen Implikationen, soweit damit keine Verfügungen über geförderte Vermögensgegenstände verbunden sind.
Vergaberecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In beiden Varianten voraussichtlich ähnlich</i>	Der alleinige Verkauf von Anteilen / Vermögenswerten eines öffentlichen Unternehmens ist ausschreibungsfrei. Eine Ausschreibungspflicht ist anzunehmen, wenn ein Dritter Aufgaben des öffentlichen Unternehmens übernimmt (Öffentlicher Auftrag bzw. Konzession i.S.d. GWB). Da der Dritte Aufgaben übernehmen soll, die gemäß § 2 des Gesellschaftsvertrags der MIG obliegen, ist von einer Ausschreibungspflicht nach EU-Vergaberecht auszugehen. Eine Übergabe bzw. ein Verkauf ohne Ausschreibungspflicht würde voraussetzen, dass die bislang öffentlichen Aufgaben (bereits jetzt) vollständig auf den erwerbenden Dritten übertragen werden (sog. materielle Privatisierung).	Sofern der Kooperationspartner Aufgaben übernehmen soll, die gemäß § 2 des Gesellschaftsvertrags der MIG obliegen, ist – abhängig vom Auftragswert – auch bei einer Kooperation von einer Ausschreibungspflicht nach EU-Vergaberecht auszugehen (entsprechend Variante 1). Dies gilt unabhängig davon, ob es sich bei dem Kooperationspartner um einen privaten Dritten oder um einen öffentlichen Auftraggeber handelt. Insbesondere scheidet eine ausschreibungsfreie öffentlich-öffentliche Zusammenarbeit i.S.d. § 108 Abs. 6 GWB voraussichtlich aus, da diese nach herrschender Meinung eine allen Kooperationspartnern gleichermaßen obliegende öffentliche Aufgabe (sog. Zielidentität) voraussetzt.
Schienenverkehrsrecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In beiden Varianten</i>	Schienenverkehrsrechtlich ergeben sich in den beiden Varianten voraussichtlich keine wesentlichen Unterschiede. Zu beachten: Das EIU wird voraussichtlich eine neue bzw. eigene Betriebsgenehmigung für	Schienenverkehrsrechtlich ergeben sich in den beiden Varianten voraussichtlich keine wesentlichen Unterschiede. Zu beachten: Das EIU wird voraussichtlich eine neue

<i>voraussichtlich ähnlich</i>	die Strecke benötigen.	bzw. eigene Betriebsgenehmigung für die Strecke benötigen.
Gesellschaftsrecht / Vertragsrecht <u>Umsetzbarkeit:</u> <i>In beiden Varianten (+)</i> <u>Umsetzungsaufwand:</u> <i>In Var. 1 voraussichtlich höher als in Var. 2</i>	Gesellschafts- bzw. vertragsrechtlich ist eine Übergabe bzw. ein Verkauf unter Berücksichtigung der skizzierten Anforderungen und Rahmenbedingungen umsetzbar. Je nach Ausgestaltung kann eine Pflicht zur notariellen Beurkundung des Kaufvertrages bestehen (insb. bei einem share deal).	Gesellschafts- bzw. vertragsrechtlich ist eine Kooperation unter Berücksichtigung der skizzierten Anforderungen und Rahmenbedingungen umsetzbar. Ein reiner Kooperationsvertrag bedarf in der Regel keiner notariellen Beurkundung.

Das Zwischenfazit von KPMG:

Nach vorläufiger Einschätzung sind sowohl Variante 1 als auch Variante 2 rechtlich umsetzbar. Variante 1 wäre mit einem höheren Umsetzungsaufwand verbunden als Variante 2.

Das Reaktivierungsvorhaben hat darüber hinaus zeitliche, finanzielle und politische Implikationen, die ebenfalls zu bedenken sind. Aus Sicht von KPMG sind diese nachfolgend:

Zeitliche Implikationen sprechen für eine Kooperation

Eine kurzfristige weitere Professionalisierung des Projekts erscheint in Anbetracht des geringeren Umsetzungsaufwandes besser im Wege einer Kooperation realisierbar als über eine- unmittelbare Übergabe / einen unmittelbaren Verkauf des Reaktivierungsprojekts an einen Dritten.

Die Erkenntnisse aus den bisherigen Gesprächen der MIG mit Marktteilnehmern deuten nach unserem Verständnis ebenfalls darauf hin, dass eine Übergabe / ein Verkauf einen größeren zeitlichen Vorlauf benötigen würde als eine Kooperation

Finanzielle Implikationen sprechen für eine Übergabe

Bei einer Übergabe / einem Verkauf des Reaktivierungsprojekts geht die MIG davon aus, dass für die finanzierenden Landkreise in Zukunft keine weiteren Investitionskosten entstehen und zudem ein Veräußerungserlös für bestehende Vermögenswerte erzielt werden kann.

Im Falle einer Kooperation sind zunächst weitere finanzielle Aufwände für die MIG bzw. für die finanzierenden Landkreise zu erwarten, da bei einer Kooperation zunächst Know-how bzw. Leistungen eines Dritten bezogen werden. Die Höhe der Aufwände wird maßgeblich davon abhängen, in welchem Umfang sich der Kooperationspartner einbringen soll. Weiterhin wird entscheidend sein, welche künftigen Erträge der Vertragspartner für den Fall einer Übernahme aus der Kooperation erwartet und inwieweit diese Erträge unmittelbar oder später gegengerechnet werden können.

Politische Implikationen sprechen für eine Kooperation

Bei einer Übergabe wird das Reaktivierungsprojekt an einen Dritten veräußert und damit die Möglichkeiten der künftigen Einflussnahme auf das Projekt reduziert. Zwar sind insoweit vertragliche Gestaltungsmöglichkeiten denkbar (z.B. Zweckbindung, Rücktrittsrechte etc.), jedoch werden die Möglichkeiten zur Einflussnahme in jedem Fall geringer sein als bei einer Kooperation.

Eine Kooperation ermöglicht ein gegenseitiges „Kennenlernen“, wobei die Hoheit über das Projekt bei der MIG und ihren Gesellschaftern verbleibt. Eine Kooperation ermöglicht zudem eine größere Flexibilität (Exit vs. Fortführung; sowohl hinsichtlich der Kooperation als auch hinsichtlich des Reaktivierungsprojekts als Ganzes). Eine spätere Übergabe (Verkauf) bleibt auch im Falle einer Kooperation möglich.

Für die Zusammenarbeit mit anderen Beteiligten (Förderbehörden; Baubehörden, Ministerien etc.) dürfte es von Vorteil sein, wenn die MIG und ihre kommunalen Gesellschafter weiterhin eng in das Projekt eingebunden sind. Dies spricht unseres Erachtens für eine Kooperation.

Die vorläufige Bewertung zum weiteren Vorgehen durch KPMG sind:
Nach vorläufiger Einschätzung

- sind sowohl Variante 1 (Übergabe) als auch Variante 2 (Kooperation) rechtlich umsetzbar;*
- wäre eine unmittelbare Übergabe mit einem höheren Umsetzungsaufwand verbunden als eine Kooperation;*
- sprechen zeitliche und politische Erwägungen für eine Kooperation, während finanzielle Erwägungen für eine unmittelbare Übergabe / einen unmittelbaren Verkauf sprechen;*
- halten wir eine spätere Übergabe bzw. einen späteren Verkauf und damit eine – zumindest teilweise – Refinanzierung bisheriger Projektaufwände auch im Falle einer Kooperation für möglich.*

KPMG empfiehlt auf Grundlage seiner vorläufigen Bewertung nachfolgend:

- eine Kombination der Varianten 1 und 2 (Kooperation mit dem Ziel / Option einer späteren Übernahme des Projekts durch den Partner) als vorläufiges Zielmodell für eine weitere Professionalisierung der Reaktivierung weiterzuverfolgen;*
- das vorläufige Zielmodell im Rahmen einer Markterkundung verschiedenen EIU vorzustellen und eine Rückmeldung der EIU hinsichtlich der Realisierbarkeit des Zielmodells einzuholen;*
- im Vorfeld einer möglichen Realisierung die internen Rechtsverhältnisse zwischen der MIG, dem Förderverein Mainschleifenbahn e.V. und der Betriebsgesellschaft Mainschleifenbahn mbH zu regeln (Abschluss einer Kooperationsvereinbarung) sowie die betriebswirtschaftliche Betrachtung (Gegenüberstellung realistischer Kosten / Erträge über die Projektlaufzeit) fortzuschreiben bzw. weiter auszuarbeiten.*

Die Geschäftsführung der MIG teilt die Einschätzung von KPMG und empfiehlt, dem Gutachten gemäß, die weiteren Schritte umzusetzen.

Beschlussvorschlag:

Der Kreistag nimmt den aktuellen Stand des Reaktivierungsvorhabens Mainschleifenbahn zur Kenntnis und befürwortet das weitere Vorgehen. Er stimmt den Beschlüssen des Verwaltungsrats zu, Herrn Landrat Eberth zu ermächtigen, in der nächsten Gesellschafterversammlung der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH entsprechend abzustimmen und die Geschäftsführung der MIG mit der Beauftragung der Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) (Vertragsstufe 2) und der damit verbundenen Aufträge zu betrauen. Parallel dazu soll die MIG Geschäftsführung zügig die Voraussetzungen für eine vertraglich geregelte Zusammenarbeit und spätere Übergabe des Vorhabens mit dem definierten Ziel der Zurverfügungstellung der Schienenstrecke für den SPNV schaffen.

Debatte:

Herr Albert, Geschäftsführer MIG, erläutert anhand einer Präsentation den Sachverhalt.

Landrätin Bischof hat das Wort und erkundigt sich, ob Fragen oder Wortmeldungen aus dem Kitzinger Kreistag vorhanden seien. Dies ist nicht der Fall.

Landrat Eberth fragt nach, ob seitens der Kreisräte aus dem Landkreis Würzburg Fragen oder Wortmeldungen vorhanden seien. Dies ist nicht der Fall.

Landrätin Bischof lässt über den Beschlussvorschlag für den Landkreis Kitzingen abstimmen.

Landrat Eberth lässt über den Beschlussvorschlag für den Landkreis Würzburg abstimmen, welcher einstimmig beschlossen wird:

Beschluss:

Der Kreistag nimmt den aktuellen Stand des Reaktivierungsvorhabens Mainschleifenbahn zur Kenntnis und befürwortet das weitere Vorgehen. Er stimmt den Beschlüssen des Verwaltungsrats zu, Herrn Landrat Eberth zu ermächtigen, in der nächsten Gesellschafterversammlung der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH entsprechend abzustimmen und die Geschäftsführung der MIG mit der Beauftragung der Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) (Vertragsstufe 2) und der damit verbundenen Aufträge zu betrauen. Parallel dazu soll die MIG Geschäftsführung zügig die Voraussetzungen für eine vertraglich geregelte Zusammenarbeit und spätere Übergabe des Vorhabens mit dem definierten Ziel der Zurverfügungstellung der Schienenstrecke für den SPNV schaffen.

Ergebnis: einstimmig beschlossen

Beschluss-Nr.: KT/2024.10.28/Ö-2

Zur weiteren Veranlassung an SFB 4

Zur Kenntnis an S

Troll
Protokollführerin

Eberth
Vorsitzender

Kreistag	Termin 28.10.2024	Vorlage: SFB4/037/2024
		TOP 3
		öffentlich
Fachbereich: SFB4 - Büro des Landrats, Beteiligungsmanagement und zentrales Controlling		

Betreff:

Mainschleifenbahn Kreditaufnahme der MIG und Bürgschaft des Kommunalunternehmens

Anlage/n:

- Präsentation

Sachverhalt:

In der MIG Gesellschafterversammlung am 28. November 2023 wurde für die MIG nachfolgender Finanzierungsgrundsatz beschlossen: *Während der Planungs- und ggf. Bauphase finanziert sich die MIG ausschließlich über regelmäßige Darlehensaufnahmen.* Die MIG Gesellschafterversammlung hat den Leiter der Finanzbuchhaltung des KU in der Gesellschafterversammlung am 28. November 2022 beauftragt, Angebote für ein erstes Darlehen zur unterjährigen Liquiditätssicherung der MIG einzuholen. In der Gesellschafterversammlung am 06. Februar 2023 wurde darüber informiert, dass die MIG-Geschäftsführung ein Darlehen über 634.400 EUR aufgenommen hat. Da die MIG über keine Einnahmen verfügt, die weiteren Planungsleistungen jedoch beauftragt und bezahlt werden müssen, ist es nötig, dass die MIG weitere Darlehen zur Finanzierung der Leistungsphasen 3 (Entwurfsplanung) und 4 (Genehmigungsplanung) sowie Gutachter- und Beraterleistungen, Projektleitung (Geschäftsbesorgungsvertrag MIG – KU), Projektsteuerung als auch Honoraransprüche aus gestiegenen anrechenbaren Kosten aufnimmt. Hierfür werden zwei weitere Darlehen über 763.200 EUR sowie über 1.650.000 EUR benötigt. Nach § 10 Abs. 1 des Gesellschaftervertrags gleichen die Bilanzverluste der MIG die beiden Gesellschafter Landkreis Kitzingen und KU je zur Hälfte aus. Da die MIG über keine Sicherheiten im klassischen Sinne verfügt, verlangen die Banken entsprechende Bürgschaften durch die beiden Gesellschafter Landkreis Kitzingen und KU. Die MIG benötigt daher zur Aufnahme der Darlehen eine Bürgschaft des Landkreises Kitzingen über 1.206.600 EUR (763.200 EUR + 1.650.000 EUR= 2.413.200 EUR / 2).

Finanzielle Situation der MIG

Investition	1.008.316,69 €
Kosten bis Ende 2024	539.673,09 €
Noch erwartete Kosten	2.413.200,00 €
GESAMT	3.961.189,78 €

Finanzierung der Kosten

RCZIPNE Förderung	€	524.204,00
Weiterverrechnung Kommunen	€	128.107,04
Weiterverrechnung LK KT und KU Würzburg	€	161.278,74
Stammeinlage, Geschäftsanteile	€	100.000,00
Darlehen 1 (Feb. 2023)	€	634.400,00
Darlehen 2 (Dez. 2024)	€	763.200,00
Darlehen 3 (Jul. 2025)	€	1.650.000,00
GESAMT	€	3.961.189,78

Kosten MIG Gesamt	€	3.961.189,78
- RCZIPNE Förderung	- €	524.204,00
- Weiterverrechnung Kommunen	- €	128.107,04
- Erlös aus der Veräußerung des Projekts	€	-
+ Kosten Liquidation der GmbH	€	5.000,00
= Maximale Bilanzverlust der GmbH zum Ende LPH 4	€	3.313.878,74
= Bilanzverlust / 2: Anteil KU Würzburg zum Ende LPH 4	€	1.656.939,37
= Bilanzverlust / 2: Anteil LK KT zum Ende LPH 4	€	1.656.939,37

Ob und in welcher Höhe der aktuelle Bearbeitungsstand des Reaktivierungsvorhabens zu einem späteren Zeitpunkt monetisiert werden kann, werden die Verhandlungen mit den potenziellen Interessenten (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) zeigen. Da die Erlöshöhe zum jetzigen Zeitpunkt nicht seriös ermittelt werden kann, wurde das worst-case-Szenario eines Erlöses von 0 EUR angenommen. Es wurde daher vorläufig ein Erlös von 0 EUR angesetzt als worst case Szenario. Die MIG Geschäftsführung strebt hier an, möglichst viele der entstandenen Kosten ausgeglichen zu bekommen.

Sollte dies nicht gelingen, werden die beiden Gesellschafter Landkreis Kitzingen und KU die Bilanzverluste nach Übergabe des Reaktivierungsvorhabens an ein anderes Eisenbahninfrastrukturunternehmen aufgrund von § 10 Abs. 1 des MIG Gesellschaftervertrags hälftig ausgleichen müssen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Kreistag nimmt Kenntnis von den Beschlüssen des Verwaltungsrats, Herr Landrat Thomas Eberth zu ermächtigen, in der Gesellschafterversammlung der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH der Aufnahme weiterer Darlehens der MIG am Kapitalmarkt in Höhe von bis zu 2.413.200 EUR zuzustimmen und befürwortet dies.
2. Der Kreistag nimmt Kenntnis von der Beauftragung der Finanzverwaltung des KU, durch den Verwaltungsrat, zur Darlehensaufnahme und aufgrund des im MIG Gesellschaftervertrags § 10 (1) festgelegten hälftigen Ausgleichs der MIG Bilanzverluste die nötigen Bürgschaften in Höhe von bis zu 1.206.600 EUR zu gewähren und befürwortet dies.

Debatte:

Herr Albert, Geschäftsführer MIG, erläutert anhand einer Präsentation die Finanzierung.

Kreisrat Schenk möchte wissen über welchen Zeitraum die Zinsbelastung in der MIG laufe.

Landrat Eberth teilt mit, dass geplant sei bis 2026/2027 das Projekt auf den Markt zu geben. Wenn das Projekt vom Markt nicht gewollt werde, käme es zum Cashflow aus dem Kommunalunternehmenshaushalt an die MIG zur Liquidierung, um die Bilanz auf Null zu stellen und damit die Darlehen zu tilgen. Dies käme voraussichtlich 2026/2027 zum Tragen, je nach Projektstand. In der Bilanz sei nicht die Tilgung mit eingeplant, sondern die entsprechende Verzinsung.

Die Kreisräte Fiederling, Wolfshörndl und Kuhl Florian beziehen sich auf das Thema Park & Ride Parkplätze aus unterschiedlichen Blickwinkeln. Was passiere, wenn die Gemeinden diese nicht bauen? Welche Auswirkungen hätte dies für das Gesamtverfahren? Wie verhalte es sich mit der Ortsumgehung Prosselsheim?

Landrat Eberth teilt mit, dass es entsprechende Gemeinderatsbeschlüsse gebe. Das Verfahren bezüglich der Umgehungsstraße Prosselsheim habe man nicht in der Hand. Die Strecke würde auch funktionieren, wenn es keine Umgehung gebe.

Herr Albert ergänzt, dass die Kommunen sich per Letter of Intent verpflichtet haben zu bauen. Wobei sie die Möglichkeit hätten entsprechende Fördermittel zu beantragen.

Landrätin Bischof teilt mit, dass nicht vorhersehbar sei, ob das Projekt gemeinsam mit der Ortsumgehung Prosselsheim angegangen werden könne. Die Ortsumgehung sei eine Sache der Planfeststellungsbehörde der Regierung von Unterfranken. Können beide Maßnahmen nicht zeitgleich durchgeführt werden, müsse die Planung ergänzt werden, da, was die Übergänge anbelange, dann andere Anforderungen vorhanden seien.

Landrätin Bischof lässt über den Beschlussvorschlag für den Kreistag Kitzingen zum Tagesordnungspunkt Ö3 abstimmen.

Landrat Eberth lässt über den Beschlussvorschlag für den Kreistag Würzburg zum Tagesordnungspunkt Ö3 abstimmen, welcher einstimmig angenommen wird.

Beschluss:

1. Der Kreistag nimmt Kenntnis von den Beschlüssen des Verwaltungsrats, Herr Landrat Thomas Eberth zu ermächtigen, in der Gesellschafterversammlung der Mainschleifenbahn-Infrastruktur-Gesellschaft mbH der Aufnahme weiterer Darlehens der MIG am Kapitalmarkt in Höhe von bis zu 2.413.200 EUR zuzustimmen und befürwortet dies.
2. Der Kreistag nimmt Kenntnis von der Beauftragung der Finanzverwaltung des KU, durch den Verwaltungsrat, zur Darlehensaufnahme und aufgrund des im MIG Gesellschaftervertrags § 10 (1) festgelegten hälftigen Ausgleichs der MIG Bilanzverluste die nötigen Bürgschaften in Höhe von bis zu 1.206.600 EUR zu gewähren und befürwortet dies.

Ergebnis: einstimmig beschlossen

Beschluss-Nr.: KT/2024.10.28/Ö-3

Zur weiteren Veranlassung an SFB 4, SFB 1

Zur Kenntnis an S, KrPA

Troll
Protokollführerin

Eberth
Vorsitzender

Kreistag	Termin 28.10.2024	Vorlage:
		TOP
		öffentlich
Fachbereich:		

Betreff:

Bekanntgabe dringliche Anordnung

Nach der Beschlussfassung zu TOP Ö 3 gibt **Landrat Eberth** bekannt, dass er gemäß Art. 34 Abs. 3 Landkreisordnung und § 45 der Geschäftsordnung des Kreistags dringlich angeordnet hat, dass der Abberufung der Vorständin des Kommunalunternehmens durch den Verwaltungsrat des Kommunalunternehmens zugestimmt wird. Der Verwaltungsrat habe die Vorständin abberufen und auch das Führen der Dienstgeschäfte in dringlicher Anordnung verboten.

Er weist darauf hin, dass die genauen Hintergründe gegebenenfalls zu gegebener Zeit nicht öffentlich dargestellt werden.

Zur weiteren Veranlassung an S

Nachdem keine Fragen bestehen beendet **Landrat Eberth** die Sitzung um 9:54 Uhr.

Troll
Protokollführer/in

Eberth
Vorsitzender