

Landkreis Ebersberg

15. Wahlperiode 2020-2026/ULV/06. ULV-Ausschuss



Protokoll

**06.Sitzung des ULV-Ausschusses mit öffentlichem und nichtöffentlichem Teil
am Donnerstag, 08.10.2020 im Saal des ehemaligen Kreissparkassengebäudes;
Sparkassenplatz 1**

Beginn: 14:00 Uhr

Ende: 19:07 Uhr

Vorsitzender: Robert Niedergesäß
Schriftführerin: Gabriele Huber

Anwesend sind:

CSU-FDP-Fraktion

Frick, Roland
Gressierer, Alexander

abwesend ab 17:07 Uhr
anwesend ab 17:50 Uhr
(ab 17:39 Uhr als Gast anwesend)

Hilger, Franziska
Lechner, Martin
Müller, Alexander
Pfluger, Renate
Spitzauer, Leonhard
Ziegltrum-Teubner, Sonja

abwesend ab 17:50 Uhr
anwesend ab 17:07 Uhr
entschuldigt
anwesend ab 16:05 Uhr

GRÜNE-Fraktion

Ackstaller, Ilke
Fent, Niklas
Sarnowski, Thomas von
Schüller, Antonia

anwesend ab 17:19 Uhr
abwesend ab 17:18 Uhr

FW-BP-Fraktion

Lechner, Thomas
Maurer, Ludwig

anwesend ab 14:26 Uhr
abwesend ab 18:00 Uhr

SPD-Fraktion

Poschenrieder, Bianka

AuG ÖDP-Linke

Glaser, Renate, Dr.

AfD-Fraktion

Schmidt, Manfred

Abwesend sind:

CSU-FDP-Fraktion

Föstl, Magdalena
Oswald, Josef

entschuldigt
entschuldigt

AuG ÖDP-Linke

Schweisfurth, Karl

entschuldigt

Robert Niedergesäß
Vorsitzender

Gabriele Huber
Schriftführerin

Inhalt:

Öffentlicher Teil

- TOP 1 Feststellung der Beschlussfähigkeit und Einwände zur Niederschrift der vorausgehenden Sitzung
- TOP 2 Bürgerinnen und Bürger fragen
- TOP 3 Vorplanung Haushalt 2021 für das Teilbudget des ULV-Ausschusses und Kommunale Abfallwirtschaft (KAW)
Vorlage: 2020/3597
- TOP 4 Abfallwirtschaft; Deponienachsorge und Gebührenkalkulation 2021 bis 2024
Vorlage: 2020/0109
- TOP 5 Regionalmanagement, Tätigkeitsbericht 2020 und Fortführung 2021
Vorlage: 2020/0090
- TOP 6 Energiewende 2030; Digitaler Energienutzungsplan
Vorlage: 2020/0115
- TOP 7 Wasserstoffregion Ebersberg-München-Landshut; Beteiligung aufgrund des Einsatzes von wasserstoffbetriebenen Bussen
Vorlage: 2020/0122
- TOP 8 Mögliche Errichtung von Windenergieanlagen (WEA) im Ebersberger Forst;
a) Fragestellung
b) Zeitplan Bürgerentscheid
Vorlage: 2020/0053
- TOP 9 Bienenweiden auf öffentlichen Flächen; Antrag CSU/FDP Fraktion vom 15.06.2020
Vorlage: 2020/0071
- TOP 10 Radltauglicher Naturerlebnispfad Grafing-Bahnhof - Moosach - Glonn;
a) Sachstandsbericht Umsetzung
b) Umstufung der ST 2351 zur Kreisstraße
c) Gemeinsamer Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, AuG ÖDP/Die Linke und SPD vom 13.09.2020
Vorlage: 2018/3218/2
- TOP 11 Bekanntgabe von Eilentscheidungen
- TOP 12 Informationen und Bekanntgaben
- TOP 13 Bekanntgabe aus nichtöffentlicher Sitzung
- TOP 14 Anfragen

Öffentlicher Teil

TOP 1	Feststellung der Beschlussfähigkeit und Einwände zur Niederschrift der vorausgehenden Sitzung
-------	---

Der Landrat eröffnet die Sitzung und stellt die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest.

Der Landrat erkundigt sich, ob es Einwände zu folgenden Niederschriften gibt:

1. Sitzung des ULV-Ausschusses am 25.05.2020,
3. Sitzung des ULV-Ausschusses am 30.06.2020
4. Sitzung des ULV-Ausschusses am 09.07.2020

Der Landrat stellt fest, dass es keinen Einwand gibt, die Niederschriften sind damit genehmigt.

(Die 2. Sitzung des ULV-Ausschusses am 23.06.2020 war eine nichtöffentliche Sitzung).

TOP 2	Bürgerinnen und Bürger fragen
-------	-------------------------------

Christopher Furlong, Anwohner der Staatsstraße 2351, erklärt, dass er mit seiner Familie seit über 10 Jahre direkt an dieser Straße lebe. Seitdem die Straßenoberfläche erneuert wurde, habe sich die Situation schlagartig verändert. Die Straße habe sich zur Rennstrecke für Motorräder entwickelt, die dort zum Teil mit 120 km/h fahren würden. Die Zahl der Motorräder habe sich seitdem verzehnfacht. Es würden große Motorradclubs hier entlangfahren. Die jüngeren Motorradfahrer fahren mit Helmkameras und würden Vollgas geben, sobald sie per Woki Toki freie Fahrt gemeldet bekommen. Seiner Ansicht nach, sei die Strecke zu einem rechtsfreien Raum geworden. Es habe eine Ortsbesichtigung stattgefunden, bei dem das Landratsamt, das Straßenbauamt Rosenheim, die Polizeiinspektion sowie die Gemeinde teilnahmen. Er habe danach aber die Auskunft erhalten, dass es eine Staatsstraße sei und hier nicht viel gemacht werden könne. Er habe sich mehrfach beim Polizeipräsidium gemeldet und darum gebeten, dass eine Geschwindigkeitskontrolle durchgeführt werden solle, um das einzudämmen. Darauf habe er schriftlich mitgeteilt bekommen, dass es sich nicht lohne. Er sei zuversichtlich, da mit dem heutigen Tagesordnungspunkt endlich Bewegung in die Sache komme. Er stelle folgende Fragen: Warum will der Landkreis ein Biotop mit sehr viel mehr Geld umbauen, wenn mit weniger finanziellen Mitteln der Verkehr und der Lärm auf der jetzigen ST 2351 durch eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h reduziert werden könnte? Wieso ist der Bahndamm überhaupt eine Variante?

Der Landrat erklärt, dass sich die Antwort erst durch die spätere Diskussion zu diesem Punkt erschließen werde. Er könne jetzt nur sagen, dass er von falschen Grundlagen bezüglich der Nutzung des Bahndammes ausgehe, da es nie geplant gewesen sei, den Bahndamm für viel

Geld auszubauen. Denn das sei naturschutzrechtlich auch gar nicht möglich. Es sei mit der unteren Naturschutzbehörde (uNB) abgestimmt, den Bahndamm in Teilbereichen an den Oberflächen sanft zu glätten und dass ein feineres Material aufgebracht werde. Ansonsten würde der bestehende Bahndamm genutzt werden. Es sei weder an eine Verbreiterung noch an einen teuren Umbau gedacht worden. Somit wäre es eine Umnutzung mit minimalen Mitteln, worüber bereits in den Gremien viel diskutiert wurde. In Deutschland existieren verschiedene Straßenklassen und je nach Straßenkategorie gelten bestimmte Standards und Normen. So diene eine Staatsstraße dem überörtlichen Verkehr und hier habe man Restriktionen. Er selbst sei der Meinung, dass die Staatsstraße mit maximal 60 km/h befahren werden dürfe, denn die Straße dürfe nicht in der Form, wie von Herrn Furlong geschildert, missbraucht werden. Die Verwaltung solle sich hier nochmals mit den Behörden austauschen, denn es müsse eine Geschwindigkeitskontrolle stattfinden.

TOP 3	Vorplanung Haushalt 2021 für das Teilbudget des ULV-Ausschusses und Kommunale Abfallwirtschaft (KAW)
-------	--

2020/3597

Sachvortragende(r):

Brigitte Keller, Abteilungsleiterin 1, Zentrales und Bildung

Brigitte Keller erläutert die Vorplanung zum Haushalt 2021 für das Teilbudget des ULV-Ausschusses und der Kommunalen Abfallwirtschaft anhand einer Präsentation (Anlage 1 zum Protokoll).

Zur Folie Auswirkungen auf den Haushalt erläutert Brigitte Keller, dass Stellenplanänderungen, sofern sie noch gegeben seien, für den Stellenplan 2021 hier nicht berücksichtigt seien, denn diese Diskussion sei dem Kreis- und Strategieausschuss vorbehalten. Sollte es zu Stellengenehmigungen noch kommen, müssten diese Personalkosten noch dazu kalkuliert werden.

Auf die Nachfrage von KRin Bianca Poschenrieder zur Stelle ‚Biodiversitätsberater‘ erklärt der Landrat, dass der Freistaat Bayern aufgrund des letztjährigen Volksbegehrens und den daraus resultierenden Ergebnissen, den Landratsämtern neue Stellen zur Verfügung gestellt habe.

Auf die Nachfrage von KRin Bianca Poschenrieder erklärt der Landrat, dass aufgrund der zunehmenden Problematik durch die Schwarzwildpopulation die Verwaltung vorschlage, eine Abschussprämie zu zahlen, wie das bereits von den Landkreisen um uns herum, praktiziert werde. Das sei nötig, weil das Schwarzwild der Landwirtschaft enorme Probleme durch umackern bereite und dadurch die Arbeit der Landwirte zerstöre. Hierzu wurde mit der Landwirtschaft und den Jägern ein intensiver Dialog geführt. Dem Kreistag werde die Abschussprämie vorgeschlagen werden, um so die Schwarzwildpopulation im Landkreis Ebersberg zurückzudrängen. Im heutigen ULV-Ausschuss konnte es nicht behandelt werden, da der Fachmann heute nicht kommen konnte. Daher habe die Verwaltung diesen Posten mit einem Sperrvermerk versehen, sobald der ULV-Ausschuss in seiner nächsten Sitzung die Prämie freigebe, stehe das Geld zur Verfügung. Sollte er es nicht freigeben, könne es nicht ausgegeben werden. Die Abschussgebühr sei eine freiwillige Leistung des Landkreises, die auch in den umliegenden Landkreisen mit unterschiedlichen Beträgen gewährt werde.

Auf die Nachfrage von KRin Bianka Poschenrieder erklärt Brigitte Keller, dass Corona-bedingt vom Sachgebiet vergessen wurde, die Kosten für die Bundestagswahl in Höhe von 120.000 € für 2021 zu veranschlagen.

KRin Antonia Schüller erkundigt sich zum Bereich der Abfallwirtschaft, was der sachliche Grund für die Kostenänderungen bei Asbest sei, dem gegenüber es aber kaum Änderungen beim Restmüll, der Selbstanlieferung und beim Bauschutt gebe.

Brigitte Keller verweist auf den nachfolgenden Tagesordnungspunkt.

Der Landrat stellt den Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Der ULV-Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

- 1. Für den Teilhaushalt des ULV-Ausschusses (14 Budgets) werden im Haushalt 2021 Mittel in Höhe von netto 7.787.066 € eingeplant.**
- 2. Für Investitionen werden Mittel in Höhe von netto 3.310.400 € eingeplant.**
- 3. Für die kostenrechnende Einrichtung Kommunale Abfallwirtschaft werden 6.422.352 € Erträge und 6.868.660 € Aufwendungen eingeplant. Damit wird ein negatives Ergebnis von 446.308 € geplant.**
- 4. Für Investitionen der Kommunalen Abfallwirtschaft werden 348.000 € geplant.**



einstimmig angenommen

Ja 14 Nein 0

TOP 4	Abfallwirtschaft; Deponienachsorge und Gebührenkalkulation 2021 bis 2024
-------	--

2020/0109

16 / 636/ar

Vorberatung

ULV-Ausschuss am 20.07.2020, TOP 10 Informationen

Sachvortragende(r):

Dipl.-Ing.FH Sabine Kögl, AU-Consult GmbH

Johannes Dirscherl, SG-Leiter 16, Abfallwirtschaft und Kreisstraßen

Johannes Dirscherl führt in den Sachverhalt ein und erklärt, dass die Abfallwirtschaft vor ca. einem Jahr den Auftrag erteilt habe, die Nachsorge neu zu kalkulieren bzw. zu überprüfen, denn dies sei immer die erste Voraussetzung, um in das Gebührengutachten einsteigen zu können. Die Nachsorge müsse gebührenmäßig aus dem Gebührenhaushalt rausgehalten werden, weil das eine eigenständige Position sei, die über Rückstellungen abgedeckt werden müsse. Das Gutachten lag rechtzeitig vor, um in die Gebührenkalkulation einsteigen zu können. In der Gebührenkalkulation werden die einzelnen Fraktionen betrachtet, was an Kosten und an Erlösen erzielt werde. Im Endeffekt würden für die einzelnen Fraktionen Preise rauskommen, die die Abfallwirtschaft verlangen müsse, damit sie theoretisch am Jahresende mit jeweils plus minus null abschließen. Ein Überschuss, wie in den vergangenen Jahren, stehe nicht mehr zur Verfügung. Das bedeute, dass im Jahr 2020 ein Defizit erwirtschaftet werde, welches auch in die Kalkulation eingearbeitet und in den nächsten vier Jahren

abgedeckt werde. Die meisten Positionen würden nach oben gehen, nur wenige würden sich halten. Eine, die sich wahrscheinlich auch halten werde, sei die Papier-Pappe-Kartonage-Entsorgung, die ausgeschrieben wurde. Die Konditionen, die wir dafür bekommen haben, seien in der Höhe, wie etwa beim letzten Mal (Unterschied ca. 3 %).

Weiter erklärt Johannes Dirscherl, dass die Deponie abgenommen worden sei und jetzt in die Nachsorgephase gehe, was bedeute: jetzt werde mit 30 Jahren Nachsorgefrist kalkuliert, also in vier Jahren, bleiben dann nur mehr 26 Jahre.

Sabine Kögl fügt ergänzend hinzu, dass die Deponienachsorge ihr Kollege berechnet habe. Die Kostenveränderungen, die sich zu den vorhergehenden Nachsorgekosten ergeben haben, bezogen auf den heutigen Kostenstand, seien im Prinzip marginal. Die Kostenschätzungen von vor vier Jahren konnten übernommen werden. Der Punkt sei nur, dass über einen Zeitraum von 30 Jahren in die Zukunft gerechnet werde. Ein ganz wesentlicher Faktor, der die Höhe dieser Nachsorgekosten ausmache, sei die anzusetzende Verzinsung. Dort werde als Abzinsungsfaktor der von der Bundesbank gemäß § 153 Abs. 2 HGB veröffentlichte Zinssatz verwendet - für eine langfristige Anlageform. Der Zinssatz sinke allerdings seit Jahren, was bei den relativ großen Beträgen und dem langen Zeitraum dazu führe, dass die Rückstellung, die der Deckung der Nachsorgekosten zur Verfügung stehe, etwas zu niedrig sei, weil allein diese Zinseszinsauswirkung diese Differenz verursache. Im Rahmen des Gebührengutachtens wurde hierzu nochmals eine Expertise eingeholt, um festzustellen, ob in die Gebühren noch etwas eingerechnet werden könnte, wie zu Zeiten, als die Deponie noch in Betrieb war. Hier kam die Aussage vom Bayerischen Kommunalen Prüfungsverband (BKPV), dass dies nicht der Fall sei, weil die Rechtsgrundlage des Abfallrechts eine Erzeugung von diesen Beträgen, nur aus dem laufenden Deponiebetrieb zulasse. Dies heiße, wenn das eingerechnet würde, könne das zu einer angreifbaren Gebührenverbesserung führen. Die Aussage des BKPV ging in die Richtung, dass eine weitere Nachdotierung der Rückstellungen aus den laufenden Gebühreneinnahmen nicht möglich und nicht zulässig sei, erst dann, wenn die Rückstellung in 25/28 Jahren, wieviel auch immer, aufgebraucht sei. Erst dann sei eine Berücksichtigung der noch fehlenden Kosten über die Gebühren zulässig, wie es im Moment schon für bestimmte Altdeponien passiere, für die es keine Rückstellungen oder Altlasten gab. In der Gebührenberechnung sei dieser Betrag hier nicht miteingerechnet.

Brigitte Keller an Sabine Kögl gewandt erkundigt sich, ob sie es richtig verstanden habe, dass der Betrag, zum Aufholen der Nachsorgerückstellung, nicht in der Kalkulation enthalten sei, die sie dem Gremium jetzt vorstellen werde. Sabine Kögl erklärt, dass der Betrag in die Berechnung nicht eingeflossen sei.

Sabine Kögl stellt anhand einer Präsentation (Anlage 2 zum Protokoll) die Gebührenkalkulation vor.

KRin Antonia Schüller erkundigt sich, was der sachliche Grund für die Kostenänderungen bei Asbest sei, dem gegenüber es aber kaum Änderungen beim Restmüll, der Selbstanlieferung und beim Bauschutt gebe. Sabine Kögl erklärt, dass es indirekt vertragliche Gründe habe, weil in die Entsorgungsumlage nicht nur die Verwertung oder Entsorgung von Hausmüll einfließe, sondern auch alle sonstigen Kosten der Abfallwirtschaft, die Bereitstellung der Wertstoffhöfe und die Kostenbeteiligungen des Landkreises daran. Über alle Fraktionen/Bereiche

seien hier über die letzten Jahre Kostensteigerungen aufgetreten, die sich aus der Unterdeckung für 2020 ergeben. Die Steigerung der letzten zwei Jahre, die sich hier bei der tatsächlichen Entsorgung ergeben könnten, sei nur ein kleiner Teil. Ein ganz großer Teil seien die sonstigen Kosten, die in diese Entsorgungsumlage einfließen, beispielsweise die Problemmüllsammmlung, die Bioabfallsammmlung (die mit steigenden, bestenfalls stabilen Kosten miteinfließen), der wachsende Verwaltungsaufwand (der über die Entsorgungsumlage zu decken sei). Ebenso zu erwarten sei, dass sich die umsatzsteuerliche Berücksichtigung der Leistungen der Gemeinden hier auswirken könnte. Es seien viele kleinere Bereiche, die dort eben miteinfließen. Die direkten Kosten, die bei Sperrmüll-, Gewerbeabfall und Direktanlieferung anfallen, seien nahezu ausschließlich die Annahme an der Schafweide, an der Umladestation, der Weitertransport und die Verbrennung. Hier würden deutlich weniger Allgemeynkosten reinfliessen.

Auf die Nachfrage von KRin Bianka Poschenrieder zum Deckungsgrad erklärt Sabine Kögl, dass für jedes Jahr die Kosten, die für diese Fraktion erwartet werden, ausgerechnet würden und schätze für diese vier Jahre die Menge ab, die man erwarte. Aus diesen beiden Summen, über die vier Jahre, ergebe sich ein Mittelwert. Es könne durchaus sein, dass für einzelne Fraktionen im ersten Jahr eine Unterdeckung entstehe, dafür im zweiten Jahr eine Überdeckung, weil über vier Jahre die Gebühr stabil bleiben solle. Wir wollen einen Gebührensatz für vier Jahre, der könne natürlich nicht für jedes der vier Jahre, der passende sein.

Auf die Fragen von KRin Ilke Ackstaller zu Rückstellungen, dem Nachsorgezeitraum, der in den letzten Jahren immer wieder neu auf 30 Jahre festgesetzt wurde und was nach diesem Zeitraum passiere erklärt Sabine Kögl, die Rechtsgrundlage liege im Bayerischen Abfallgesetz, das die Deponiebetreiber verpflichte, für einen Zeitraum von 34 Jahren eine entsprechende Rückstellung zu bilden. Ob in 30 Jahren diese Deponie tatsächlich aus der Nachsorge entlassen werden könne, obliege den zuständigen Genehmigungsbehörden zu entscheiden. Sie sei seit 20 Jahren an diesem Thema dran und wisse nicht viele Altstandorte die aus der Nachsorge tatsächlich rausgekommen seien. Das sei natürlich ein ganz anderer technischer Stand, als die Deponie des Landkreises Ebersberg, denn das seien schon sehr alte Deponien. Sie könne es leider nicht sagen. Sabine Kögl erläutert erneut die Aussage des BKPV.

Auf die Nachfrage von KR Martin Lechner zu den steigenden Entsorgungskosten des Sickerwassers der Jahre 2020-2025 (Seite 19 des Gutachtens) und den Sanierungskosten der Rohrleitungen (Seite 17 des Gutachtens) erklärt Sabine Kögl, dass für den langen Zeitraum von 30 Jahren und aus den Erfahrungen der Vergangenheit, diese Leitungen Schäden hätten, die durch Spülung nicht mehr behoben werden könnten. Anschlüsse zu Sickerwassererschächten werden mit der Zeit so in Mitleidenschaft gezogen, dass man davon ausgehe, dass bestimmte Haltungen nach einer gewissen Zeit saniert werden müssen, entweder mit einem Inliner oder im schlimmsten Fall in einem Grabenbauwerk. Die Sickerwasserleitungen lägen am Boden der Deponie, was dadurch eine sehr aufwändige Maßnahme sei. Im Gutachten wurden Kosten für Maßnahmen aufgeführt, die aufgrund der Erfahrung, nach 30 Jahren anfallen würden. Die Deponie sei durch Setzungsvorgänge biologisch aktiv und bilde aus dem Umsatz Gase. Es wurde festgestellt, dass immer wieder andere Stellen aktiv sein würden. Wenn es Setzungen und dadurch eine Verschiebung im Wasserhaushalt gebe, dann hätte man auch nach 50 Jahren wieder eine biologische Aktivität. Sollte sich die Deponie

langsam entwässern und die Sickerwasserrückführung nicht mehr lohnen, weil diese Aufkonzentrierungsprozesse und der Anschub von dieser Umsetzung, die man in gewisser Weise erwarte, irgendwann zum Erliegen komme, dann würden die Mengen an Sickerwasser steigen, die dann auch entsorgt werden müssen. Die Information, warum die Kosten so gestiegen seien, würde sie nach Rücksprache mit ihrem Kollegen, der das Gutachten erstellt habe, an die Verwaltung nachliefern.

KR Martin Lechner schlägt vor, diesen Tagesordnungspunkt abzusetzen und jetzt nicht darüber abzustimmen, bis die Information darüber, warum die Kosten so gestiegen seien, vorliege.

Johannes Dirscherl erklärt, dass derzeit verhandelt werde, ob künftig das Sickerwasser noch auf die Deponie aufgebracht werden dürfe, was in der Nachsorge eigentlich nicht mehr gemacht werde, da dies günstiger sei, als das Sickerwasser abzufahren.

KR Martin Lechner erklärt, dass er es nicht verstehe, weshalb der Nachsorgezeitraum wieder neu auf 30 Jahre festgesetzt werde, obwohl die Deponie schon seit langem geschlossen sei.

Johannes Dirscherl antwortet, dass dies eine rein rechtliche Frage sei. Es gebe eine reine Betriebsphase (bis der letzte Abfall eingebaut sei), dann eine Rekultivierung und dann komme die sogenannte Stilllegungsphase, die eigentlich nicht sehr lange dauern sollte. Der Abschluss der Stilllegungsphase sei die Abnahme der Deponie und dann erfolge für mindestens 30 Jahre die Nachsorge der Deponie. Die Abnahme erfolgte erst jetzt, da die Regierung das jetzt erst gemacht habe. Die Verwaltung habe zwar bisher noch keinen Bescheid, aber der Landkreis habe eine Abnahme, was bedeute, dass jetzt letztmalig, der Nachsorgezeitraum neu auf 30 Jahre festgesetzt werde.

KR Martin Lechner beantragt, die Beschlussfassung zurückzustellen, bis die Fragen beantwortet werden können.

Brigitte Keller erklärt, dass es höhere Defizite verursachen würde, wenn keine neue Gebührenkalkulation beschlossen werde, denn die Müllgebühren seien bereits 2020 unterfinanziert.

KR Martin Lechner erklärt, dass er dem Punkt 1 des Beschlussvorschlages nicht zustimmen könne, da er die Gebührenausgleichsrückstellung in Höhe von über 860.000 € nicht nachvollziehen könne.

Brigitte Keller antwortet, dass die Verhandlungsposition der Verwaltung größer werde, wenn sie einen ablehnenden Beschluss des Gremiums habe. Sie schlage daher vor, bei Punkt 1 des Beschlussvorschlages „erfolgt“ zu streichen und (...) *wird abgelehnt*“ zu ergänzen.

KR Alexander Müller fügt ergänzend hinzu, dass der Punkt 1 um (...) *und bedarf einer erneuten und nachvollziehbaren Darstellung*“ nach „wird abgelehnt“ ergänzt werden solle.

Auf die Nachfrage des Landrats erklärt Brigitte Keller, dass der Punkt 2 des Beschlussvorschlages belassen bleiben könne und den Punkt 3 benötige die Verwaltung, damit ab 01.01.2021 die neuen Gebühren in Kraft treten können.

Auf die Bedenken von KRin Ilke Ackstaller erklärt Brigitte Keller, dass die Gebührenausgleichsrückstellung in Höhe von rd. 868.000 € der Gebührenzahler bereits bezahlt habe. Wenn dieser Betrag für die Nachsorge gebucht werde, dann sei diese Gebührenausgleichsrückstellung weg. Wenn sie stehen gelassen werde, könne sie zur Deckung des jährlichen

Gebührenausschleichs verwendet werden, oder, sofern es rechtskräftig sei, in die Nachsorge umbuchen. Da passiere gar nichts, denn das sei das Geld des Gebührenzahlers.

Der Punkt 1 wird entsprechend ergänzt und der Landrat stellt den gesamten Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Der ULV-Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

Dem Kreis- und Strategieausschuss wird folgender Beschluss vorgeschlagen:

Dem Kreistag wird folgender Beschluss vorgeschlagen:

- 1. Die Aufstockung der Rückstellung zur Deponienachsorge gemäß dem Nachsorgegutachten der Fa. AU-Consult vom Mai 2020 auf 7.907.690,00 € zunächst in Höhe der noch vorhandenen Gebührenausschleichsrückstellung in Höhe von 868.807,80 € wird abgelehnt und bedarf einer erneuten und nachvollziehbaren Darstellung.**
- 2. Die weitere Aufstockung aus dem Kreishaushalt in Höhe von 1.341.335,41 € wird derzeit abgelehnt. Es ist rechtssicher zu prüfen, ob dieser Betrag aus der Kreisumlage zu finanzieren ist. Außerdem benötigt der Landkreis eine rechtssichere Stellungnahme der Rechtmäßigkeit der Neufestsetzung des 30-Jahres-Zeitraumes obwohl auf der Deponie seit 2008 kein Müll mehr eingelagert wird.**
- 3. Gebührenkalkulation**
Die Gebühren werden gemäß der Gebührenkalkulation der Fa. AU-Consult festgesetzt auf:

a) selbst angelieferten Restmüll gem. § 14 AWS	1,70 € je angefangene 10 kg	Mindestgebühr 6,00 €
b) Asbest	2,44 € je angefangene 10 kg	Mindestgebühr 6,00 €
c) künstliche Mineralfasern	4,25 € je angefangene 10 kg	Mindestgebühr 15,00 €
d) kontaminierter Bauschutt, der nicht nach § 10 Ziff.2 AWS anderweitig zu entsorgen ist (Problem-müll)	1,50 € je angefangene 10 kg	Mindestgebühr 6,00 €

Der Landkreis erlässt eine Gebührensatzung. Diese ist Anlage 3 und Bestandteil dieses Beschlusses.



einstimmig angenommen

Ja 14 Nein 0

TOP 5	Regionalmanagement, Tätigkeitsbericht 2020 und Fortführung 2021
-------	---

2020/0090 WR
Vorberatung ULV-Ausschuss am 26.09.2019, TOP 4 Ö
Sachvortragende(r): Augustinus Meusel, SG-Leiter, Regionalmanagement und Wirtschaftsförderung
Ludwig Karg, B.A.U.M. Consult GmbH München/Berlin

Augustinus Meusel führt in den Sachverhalt ein und übergibt das Wort an Ludwig Karg, der anhand einer Präsentation (Anlage 4 zum Protokoll) zu folgenden Themen referiert:

Plan 2020

Umsetzung 2020

Strategie und Vernetzung

Weiterentwicklung des Regionabeirats

Zukunft Mobilität

Mobilitätsforum 2020 im Überblick

Modellregion flächendeckendes Carsharing

MOBI-RAT (Wheelmap, "sympathische Toilette" Kirchseeon > Zorneding, Rollstuhlwanderführer Ebersberger Forst)

Internationale Projekte (MELINDA)

Digitalisierung

Plan 2021

KRin Bianka Poschenrieder bittet, den Kreisräte*innen eine Liste zukommen zu lassen, wer in welcher Gemeinde für die Aktualisierung der Wheelmap zuständig sei. Zum Angebot des ‚Mitfahrbankerls‘ erklärt sie, dass es das seit 2018 in der Gemeinde Zorneding gebe, allerdings nutze es keiner, weil u.a. die Versicherungsfrage nicht geklärt sei. Sie bittet daher eine Übersicht darüber zu erhalten, wer das Angebot nutze und ob es überhaupt ein sinnvolles Projekt sei. Kritik äußert sie zur Sitzungsvorlage, da die Auswirkung auf das Klima mit ‚Nein‘ angekreuzt wurde. Ihrer Meinung nach müssten die Projekte differenzierter betrachtet werden, da Carsharing, Runder Tisch Radweg positiv und der Ausbau des Tourismus eher negativ seien. Im Namen ihrer Fraktion bittet sie, auch im Hinblick auf die neuen Kreisräte*innen, um eine Übersicht zu folgenden Punkten: seit wann B.A.U.M. für den Landkreis arbeite, mit welchen Projekten, welche abgeschlossen wurden und welche als nächstes anstehen würden.

Augustinus Meusel erklärt, dass es seine Entscheidung war, in der Sitzungsvorlage bei Auswirkung auf das Klima ‚Nein‘ anzukreuzen, weil durch den Bericht und dem Tagesordnungspunkt heute kein Einfluss auf das Klima entstehe. Bei Umsetzung der Projekte, wie z.B. beim Radverkehr oder Carsharing, werde er natürlich ‚ja, positiv‘ bei Auswirkung auf das Klima in der Sitzungsvorlage ankreuzen.

Auf Nachfrage von KR Alexander Müller zum Regionalbeirat erklärt der Landrat, dass darüber sich die Arbeitsgruppe Politik und Verwaltung beraten und daraus einen Auftrag mitgenommen habe.

KRin Dr. Renate Glaser erklärt zum Thema ‚Mitfahrbanker!‘, dass sie in dem zuständigen Arbeitskreiskreis Mitglied sei, der sich am 21.10.2020 treffe und sie diese Fragen dorthin mitnehmen würde. Dort müsse auch überlegt werden, was mit solch guten Projekten, vor allem zu Zeiten von ‚Corona‘, gemacht werde.

Ludwig Karg erklärt, dass sie gerade am Verhandeln mit dem Alpenraumprogramm seien. Dieses Projekt werde verlängert, sodass diese ehrgeizigen Vorhaben, die er auch umsetzen wolle, noch im Rahmen des Projektes passieren können.

Der Landrat stellt den Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Der ULV Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

Das Regionalmanagement wird im Jahr 2021 mit B.A.U.M. – Consult per Werkvertrag fortgeführt. Hierfür wird ein Budget von 50.000 € im Haushalt 2021 eingeplant.



einstimmig angenommen

Ja 14 Nein 0

TOP 6	Energiewende 2030; Digitaler Energienutzungsplan
-------	--

2020/0115

Sachvortragende(r):

Tobias Eder, Büro ENIANO GmbH

Hans Gröbmayer, Geschäftsführer Energieagentur Ebersberg-München gGmbH

Hans Gröbmayer führt kurz in den Sachverhalt ein und erklärt, dass die Energieagentur Ebersberg – München vom Landkreis München vor ca. 1 ½ Jahren den Auftrag erhalten habe, einen digitalen Energienutzungsplan für den Landkreis München in die Tat umzusetzen. Digital darum, weil dadurch die Gemeinden so wenig wie möglich belastet würden, denn die Daten würden relativ zentral abgefragt und verarbeitet werden können. Da die Energieagentur die Daten nicht verarbeiten könne, sei sie auf das Büro ENIANO und Herrn Eder gestoßen.

Tobias Eder stellt sich dem Gremium kurz vor und erläutert anhand einer Präsentation (Anlage 5 zum Protokoll) das Planungsinstrument ‚Energienutzungsplan‘ anhand der Zwischenergebnisse aus dem Münchner Energienutzungsplan.

KRin Franziska Hilger erkundigt sich, ob die Daten jedes Jahr aktualisiert würden, worauf Tobias Eder antwortet, dass sie die Kollegen*innen der Energieagentur „aufgleisen“, damit diese damit arbeiten können, um z.B. ihre Beratungsdaten in den GIS-Systemen selbst ein- bzw. nachpflegen zu können, um dadurch auf dem aktuellen Stand zu sein.

Auf die Nachfrage von KRin Franziska Hilger erklärt Tobias Eder, dass es sich um ein Open Source GIS-System handle, das bei der Energieagentur installiert sei.

KRin Franziska Hilger bedankt sich für die Information und den interessanten Vortrag.

KR Martin Lechner begrüßt die Umsetzung eines Digitalen Energienutzungsplans für den Landkreis, weil es darin auch um die Wärme gehe, die seiner Meinung nach, genauso zur Grundversorgung gehöre, wie Strom, Wasser und Abwasser. Aufgrund der künftig einzuhaltenden Emissionsschutzwerte brauche man keine Hackschnitzel- bzw. Pelletheizung mehr machen, für die Erdwärme bräuchte es Genehmigungen, die oftmals nicht erteilt würden, er wisse nicht, was es für Alternativen noch gebe. Er erwarte daher, hierzu gute Vorschläge zu bekommen, wie der Landkreis bzw. die Gemeinden hier vorwärtskommen sollen.

KR Niklas Fent spricht sich für das Projekt aus und erkundigt sich, wie sich ENIANO bzgl. der Daten und deren Qualität absichere.

Tobias Eder erläutert am Beispiel ‚Gebäudenutzung‘ den schwierigen Part, denn die Gebäudenutzung liege in vielen verschiedenen Datensätzen vor, wie Online-Branchenbuch, zum Teil Kataster, in Gewerberegistern und dadurch habe man für ein Gebäude widersprüchliche Angaben. Es gebe vertrauenswürdiger oder qualitativ hochwertigere Datensätze, wie das Kataster von der Vermessungsverwaltung aber auch ungenauere, wie vielleicht veraltete Branchenbücher. Das sei ein Abwägungsprozess und der sei nicht einfach, so Eder. ENIANO habe hier eine relativ lange Erfahrung in größeren Städten und Landkreisen gemacht und sie arbeiten daran.

KRin Bianka Poschenrieder schlägt vor, bei Punkt 3 des Beschlussvorschlages den zweiten Satz „Der Auftrag wird nur vergeben, wenn eine Zuschusszusage des Fördermittelgebers in der Höhe von 70 % eingegangen ist“ zu streichen, da der Landkreis eine Klimaschutzregion sei und es nicht von einer Förderung abhängig machen solle, effiziente Projekte umzusetzen.

Hans Gröbmayer erklärt, dass der Landkreis München das so gemacht habe, da es ansonsten zu lange gedauert hätte und der Fördermittelgeber sich nicht ganz sicher war, ob er einen Zuschuss geben wolle, wenn die Energieagentur den Auftrag gebe. Zwischenzeitlich sei aber alles geklärt. Die Klimaschutzmanagerin werde drei Angebote einholen und dem Fördermittelgeber unterbreiten. Er meine, dass es ziemlich schnell gehen werde, sodass es in einem ¼ Jahr soweit sein könnte, das Ganze „über die Bühne zu bringen“. Es gehe auch darum, dass, wenn die Anschlussförderungen beantragt würden, der Fördermittelgeber wisse, es ruhe auf einer guten Grundlage.

KR Manfred Schmidt erkundigt sich, welche Bohrtiefe gemeint sei, bei einer oberflächennahen Geothermie. Am Beispiel der Gemeinde Unterhaching erklärt er, dass bei einer tiefen Bohrung von ca. 2.000 m mit 118°C Temperatur zwei Komponenten (Strom und Wärme), was sehr wirtschaftlich sei und bei einer geringeren Tiefe mit 90°C Temperatur nur mehr eine Komponente (Wärme) bedient werden könnte, was auch noch wirtschaftlich sei, aber nicht ganz so interessant wäre, als wenn man beide Komponenten bedienen könnte.

Tobias Eder antwortet, dass KR Schmidt eine Tiefengeothermie angesprochen habe, welches ein großes Projekt mit eigenem Kraftwerk sei, das die Wärme über ein Netzwerk verteile. Zur Oberflächengeothermie gebe es die Erdwärmesonden, die Bohrtiefen bis 100 m auf dem eigenen Grundstück haben und damit das eigene Gebäude mit der Wärme aus dem Untergrund versorgen. Dann gebe es noch eine zweite Technologie, das Grundwasser zu nutzen, da sei die Bohrtiefe davon abhängig, wie tief das Grundwasser liege. Hier werde das Grundwasser nach oben ins Haus gepumpt, die Wärme entzogen und dann zurückgepumpt. Dann gebe es noch eine dritte Form, die sehr nahe Oberflächengeothermie. Hier werde auf einen ½ Meter tiefe eine Kollektormappe im Garten verlegt und Wärme aus der Fläche des Gartens entzogen. Die Technologien hätten unterschiedliche Rahmenbedingungen, was von ENIANO auch analysiert werde. Für die unterschiedlichen Fälle von Gebäuden und Orten seien die Technologien unterschiedlich geeignet. Das seien im Wesentlichen die drei Technologien der oberflächennahen Geothermie versus die Kraftwerkstechnologie in der Tiefengeothermie.

KRin Dr. Renate Glaser merkt an, dass sie von der Präsentation und der Idee, die hier verwirklicht werden solle, begeistert sei und stellt folgende Fragen:

- a) Wie lange werde es nach der Ausschreibung dauern, bis das Tool benutzt werden könne?
- b) Werden die analogen Daten in den digitalen Energienutzungsplan übernommen und wer müsse für die Aktualisierung aktiv werden?
- c) Im Landkreis wurden ja bereits verschiedene Überlegungen zur Tiefengeothermie angestellt und ob diese ebenfalls Teil des Datensatzes seien?

Tobias Eder antwortet, dass bezüglich der Tiefengeothermie im Landkreis München bereits große Aktivitäten über die Geothermie-Allianz Bayern laufen würden. Es würden laufend die Daten erhoben und aktualisiert. Hier sei eine große Aktivität da, auch mit der Energieagentur. Der Teil der Erhebung wurde für ENIANO als Arbeitspaket ausgespart, wenn sie es machen dürften, würden sie für den Landkreis an die Geothermie-Bayern herantreten. Die Experten an der TU würden ihnen dann die entsprechenden Daten liefern und die würde ENIANO auch beratend hinzuziehen. Zur Dauer erklärt er, dass für den Energienutzungsplan mit ca. einen Jahr Bearbeitungszeit gerechnet werden müsse. Um die Daten von den verschiedenen Stellen zu sammeln und zusammen zu führen, brauche ENIANO ca. ½ Jahr, die restliche Zeit werde für das Thema ‚Energie‘ benötigt.

Hans Gröbmayer erklärt, dass das Thema Tiefengeothermie im Landkreis nicht ausgespart werden solle, weil durch die großen Planungen des Landkreises München bzw. der Stadt München der Landkreis Ebersberg durch einen Fernwärmering auch betroffen sein werde. Es werde auch geprüft, wie der Landkreis Ebersberg möglicherweise die Wärme im Untergrund selber nutzen könne.

Der Landrat fügt ergänzend hinzu, dass er zu diesem Thema bereits Gespräche führe. Sollte sich eine Option ergeben, werde die Verwaltung zeitnah auf die Gremien zukommen.

KR Martin Lechner schlägt vor, den zweiten Satz bei Punkt 3 des Beschlussvorschlages insofern abzuändern, dass der Auftrag vergeben wird, wenn eine Förderzusage des Fördermitelgebers eingegangen sei.

Nachdem es keine Gegenrede gibt, wird der Beschlussvorschlag bei Punkt 3 Satz 2 entsprechend geändert und der Landrat stellt ihn zur Abstimmung.

Der ULV-Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

- 1. Die Klimaschutzmanagerin holt Angebote für die Umsetzung eines Digitalen Energienutzungsplans für den gesamten Landkreis Ebersberg und seine 21 Gemeinden ein.**
- 2. Der ULV-Ausschuss empfiehlt dem Kreis- und Strategieausschuss das Nettobudget in Höhe von 21.000 € im Haushalt 2021 zur Verfügung zu stellen (70.000 € Aufwand, 49.000 € Zuschuss).**
- 3. Der Auftrag wird an das wirtschaftlichste Angebot vergeben. Der Auftrag wird vergeben, wenn eine Förderzusage des Fördermittelgebers eingegangen ist.**



einstimmig angenommen

Ja 15 Nein 0

TOP 7	Wasserstoffregion Ebersberg-München-Landshut; Beteiligung aufgrund des Einsatzes von wasserstoffbetriebenen Bussen
-------	---

2020/0122

Sachvortragende(r):

Dr. Lisa Rütgers, Klimaschutzmanagerin

Ruth Jürgensen, Mitarbeiterin der Energieagentur Ebersberg-München

Dr. Tobias Brunner, HynErgy-Geschäftsführer

Der Landrat begrüßt zu diesem Tagesordnungspunktes Ruth Jürgensen, Dr. Lisa Rütgers und im Publikum Dr. Brunner, die Vertreter des MVV und den Busunternehmer Josef Ettenhuber.

(Die ausliegenden Tischvorlagen [Schreiben der Arbeitsgemeinschaft Zentrale Wasserstoff-tankstelle im Landkreis Ebersberg c/o Omnibusverkehr REISBERGER GmbH vom 02.10.2020 und das Antwortschreiben des Landrats vom 07.10.2020] sind als Anlage 6 und 7 dem Protokoll beigefügt.)

Ruth Jürgensen stellt den Investitionsplan zu Hyperformer H₂ Modellregion HyBayern kurz anhand einer Präsentation (Anlage 8 zum Protokoll) vor.

KRin Franziska Hilger würde das Gesamtpaket ‚Wasserstoffregion‘ interessieren und an Dr. Brunner gewandt erkundigt sie sich,

- was in den anderen Landkreisen passiere,
- wie der grüne Wasserstoff zustande komme,
- wieviel Fördergelder die Landkreise Landshut und München erhalten und

- was letztendlich beim Landkreis Ebersberg ankomme.

Dr. Tobias Brunner erklärt, dass die Modellregion ‚HyBayern‘ eine von drei Hyperformer Regionen in Deutschland sei. Der Bund möchte Modellregionen mit Wasserstoff erschaffen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) habe ein Projekt letztes Jahr ausgeschrieben. Aus Bayern wollten sich eigentlich keine Landkreise bewerben. Hy-nErgy habe die Landkreise Landshut, Ebersberg und München zusammengebracht und von drei Projekten in Deutschland gewonnen, mit dem Konzept: Herstellen von grünem Wasserstoff an der Isar, weil die Elektrolysetechnik, die grünen Wasserstoff zu Strom verwandele, im Moment noch sehr teuer sei und dadurch eine gute Auslastung brauche, wozu ein Wasserkraftwerk eher in der Lage sei, als Sonne oder Wind alleine. Sonne gebe es in Bayern nur an 1.000 Volllaststunden und sei dadurch absolut nicht geeignet, um einen Elektrolyseur auszulasten. Sonne und Wind seien eine interessante, mittelfristige Option. Wenn man beides kombiniere, sei das Ziel, dass bei einem Projekt aus PV-Kraftwerken und Windstrom die Spitzen abgenommen werden, um damit Wasserstoff zu produzieren, was absolut konform mit dem Erneuerbaren Energiekonzept sei. In der ersten Phase hätten wir das nicht, weil Bayern noch ein wenig „krank“ bei Wind. Im Prinzip müsste man dann solche Projekte ausschließlich in Norddeutschland machen. Vor dem Hintergrund haben wir die Entscheidung getroffen, ein Wasserkraftwerk an der Isar zu machen. Dort hätten wir auch die Möglichkeit, konform mit dem erneuerbaren Energiesystem zu arbeiten, weil wir im Prinzip den Strompreis nehmen würden, der an der Börse schwanke, wenn der besonders günstig sei, dann wäre offensichtlich zu viel erneuerbarer Strom im Netz. Und so funktioniere unser Prinzip und so werde auch der Stromhandelsvertrag mit den Stadtwerken abgeschlossen und so seien wir mit diesem Ansatz systemdienlich, obwohl wir an einem Wasserkraftwerk hängen würden, das grundlastfähig sei. Es werde an der Isar ein fünf Megawatt-Elektrolyseur aufgebaut und die Entscheidung zum Technologiepartner werde gerade gefällt. Möglicherweise werde es kein deutscher Partner sein, weil die Wettbewerbsfähigkeit hier in Deutschland fehle. Es werde eine Verdichter-Station aufgebaut werden und sechs Abfüllstationen, die mit Druckwasserstoff befüllt, die Region beliefern und auch an Drittkunden verkauft werde. Es gebe hierzu ein enormes Interesse aus z.B. der Gasindustrie. Es werde auch in die Halbleiterindustrie geliefert, was den Hintergrund habe, dass alles bisher mit grauem Wasserstoff gemacht werde. Busse mit grünem Wasserstoff hätten eine bessere Ökobilanz als Batteriebusse, die am Netz laden würden. Denn es bestehe viel mehr Energieaufwand zur Herstellung von Batterien, die mit Netzstrom und nicht mit grüner Energie hergestellt würden und hätten auch einen schlechteren CO₂-Fußabdruck als Brennstoffzellentechnik. Außerdem sei der grüne Wasserstoff grün und der Strom, der aus dem Netz geladen werde, nicht. Somit sei dies kurzfristig die Grünste aller Lösungen und langfristig werde der Wasserstoff gebraucht. Der grüne Wasserstoff werde an Tankstellen in der Region gebracht, ‚Schlacht‘ sei hier im Gespräch und wir werden sehen, ob es klappt, so Dr. Brunner weiter. Eine Tankstelle in München, Hofolding stehe, die werde kommen. An jeder Tankstelle sollen 10 – 20 Busse fahren, damit sie wettbewerbsfähig sei und am Ende auch günstig fahren könne. Je mehr grüne Busse, umso besser sei es. Die Logik der Verträge werde so aussehen, dass der Absatz maßgeblich sei, denn es sei wesentlich wirtschaftlicher wenn, statt nur drei, zehn Busse an der Tankstelle tanken würden. Die Kosten der Tankstellen müssen umgelegt werden und je weniger Busse tanken, umso höher die Kosten. Über die Jahre würden sie den Wasserstoffpreis absenken, was sogar in der Satzung der Gesellschaft festgehalten sei. Auch damit seien sie der Öffentlichkeit sehr dienlich. Somit sei das Projekt erstmal grundsätzlich be-

schrieben. Wenn sie Tagesreichweiten oberhalb von 250 km haben, würde mit Wasserstoff günstiger gefahren werden, als mit Batteriebusen, denn es müsse zwischengeladen werden und es gebe keine Batteriebusse, die mehr als 250 km in einem Durchlauf fahren könnten. Daher empfehle er, für Regionalbusse Wasserstoff und für Stadtbusse gegebenenfalls Batterien, sofern genügend Ladeinfrastrukturen in den Städten aufgebaut werden könne. Zu den Kosten erklärt er weiter, dass die Busse teuer seien und sie es schaffen werden mit ein bisschen weniger als 650.000 €. Da die Produktionen in größerer Serie jetzt losgehen würden, lägen die Busse, laut Prognosen, in 4/5 Jahren bei ca. 400.000/500.000 €, vielleicht sogar bei 350.000 € pro Bus. So komme man den Diesel-Bussen, die heute bei ca. 200.000 € / 250.000 € lägen, sehr nahe. Aber die wasserstoffbetriebenen Bussen hätten noch die Mehrkosten, die aufgebracht werden müssen. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit Landshut und München sei es für den Landkreis eine tolle Sache, mit Brennstoffzellenbussen starten zu können. In den nächsten Wochen würden die Wasserstofftage in Hofolding stattfinden und es würden hierzu 20 bis 30 Busunternehmer aus der ganzen Region eingeladen werden, um sich die Busse, die sie vor Ort haben werden, anzuschauen.

Auf die Nachfrage von KR Alexander Müller erklärt Dr. Brunner, dass jetzt eine Tankstelle mit einer Auslegung für 10 Busse gebaut werde, weil die etwas günstiger sei und rüsten einen Mitteldruckspeicher nach, für den der Platz bereits vorgesehen werde, damit könne bis zu 20 Bussen hochgefahren werden. Dann müsste ein weiterer Kompressor nachgerüstet werden, was Geld koste. Aber solange Platz auf dem Depot sei, könne ausgebaut werden.

KR Martin Lechner erkundigt sich, ob der Landkreis eine zweite Tankstelle gefördert bekomme worauf Dr. Brunner mit einem klaren „Ja, mit denselben Konditionen“, antwortet. Das Bayerische Programm würde das hergeben, es müsse nur beantragt werden. Es sei eine 90%ige Investitionskostenförderung, der Landkreis müsste dann nur 10 % aufbringen. Das Problem seien allerdings die Betriebskosten, denn die seien nicht förderfähig. Daher müsse diese Tankstellen eine Auslastung bekommen, was bei drei Bussen nicht der Fall sein werde. Die Betreibergesellschaft, die HyBayern am Ende versorge, die den Elektrolyseur besitze und betreibe, die werde am Ende auch die Tankstellen beschaffen und betreiben, zumindest diese ersten beiden. Der Grund sei, dass man am Anfang die Kosten etwas umlegen könne und damit die ersten Tankstellen bekomme. Zur Betreibergesellschaft erklärt Dr. Brunner, dass HynErgy nur einer von vielen Investoren sei, denn dort seien große Energie- und Gasunternehmen drin. Die Fa. HynErgy sei Mitgründer und Mitbesitzer dieser Betreibergesellschaft. Möglicherweise könnten die Landkreise selber auch Gesellschafter werden, denn darüber würde gerade verhandelt werden. Der fünf Megawatt grüne Wasserstoff reiche für ca. 100 Busse, wenn ausschließlich Busse betankt würden, und werde vorrangig an Tankstellen für ÖPNV-Busse dieser Region geliefert werden, das stehe in der Satzung. Das bedeute, dass die Region den ersten Zugriff auf den Wasserstoff habe und was in der Region nicht verbraucht würde, dürfe weiterverkauft werden.

Der Landrat erklärt, dass alle das Schreiben der Busunternehmer bekommen haben, die gesagt haben, dass sie auch gerne dabei sein wollen. Es gehe auch um die Standortfrage, denn kein Busunternehmer wolle aus wirtschaftlichen Gründen 20 km zum Tanken fahren müssen. Die Tankstelle müsse am Startpunkt oder auf der Strecke der Buslinien liegen. Wir bräuchten, um das mittelfristig abdecken zu können, mehrere Standorte. Der Landkreis sei sehr aufgeschlossen, was den zweiten Standort betreffe. Das Interesse für eine Wasserstoff-

tankstelle habe sich erfreulicherweise zwischenzeitlich entwickelt. Jetzt gehe der Landkreis von einem Startpunkt aus, wo täglich 10/15 Busse, je nach Ausrichtung, betankt werden können. Und dann solle es weitergehen, was mehrere Busunternehmer angesprochen haben und hierzu ein Gespräch im November geplant sei. Natürlich gehe es auch um das Thema ‚Auflagen‘, um dadurch die Wettbewerbsgleichheit und die Gerechtigkeit herzustellen, wenn mehr Unternehmen das haben wollten.

Ruth Jürgensen stellt in ihrer Präsentation (Anlage 9 zum Protokoll) den Einsatz von Wasserstoffbussen im Landkreis Ebersberg vor.

Zur Folie ‚Mehrkosten‘ beantworten Herr Probst vom MVV und Dr. Brunner, HynErgy die Fragen aus dem Gremium, allerdings sind für viele Gremien-Mitglieder die Erläuterungen zu den Mehrkosten nicht nachvollziehbar. Es folgt daher aus der Mitte des Gremiums der Vorschlag den Punkt zu vertagen.

Nach kurzer Diskussion einigt sich das Gremium darauf, den Punkt 2 des Beschlussvorschlages wie folgt abzuändern: *„Vor einer endgültigen Beschlussfassung sollen bis zur nächsten Sitzung im November 2020 die Kosten nachvollziehbar dargestellt werden.“* Analog wird der Punkt 3 des Beschlussvorschlages insofern abgeändert, dass statt in der ersten Sitzung 2021, in der „*nächsten*“ Sitzung *„im November 2020“* erneut über dieses Projekt berichtet werden soll.

Dr. Lisa Rütgers erklärt, dass die Energieagentur und sie sich gewünscht hätten, dass der Beschluss insofern geändert werde, dass die Förderquote von 80 % rausgenommen würde. Denn, die 80 % seien momentan relativ unwahrscheinlich, 50 % seien wahrscheinlicher. Die Höhe der Mehrkosten könnten im Vorfeld auch nicht exakt berechnet werden. Daher war die Idee, den Punkt 2 so zu beschließen, dass der Landkreis bei diesem Projekt dabei sein wolle, um zukünftig grünen Wasserstoff zu haben und deswegen auch die Mehrkosten zu tragen.

Henry Rüstow, Mitarbeiter SG 11, weist zu Punkt 1 des Beschlussvorschlages darauf hin, dass es nicht (...) „*der*“ sondern *„von“* On-TOP-Linien heißen müsse, denn *„der“* beziehe sich auf die, die vorgestellt wurden und die Linie 413, das Neukonzept für die neu zu schaffende Linie von Höhenkirchen nach Kirchseeon und die Linie 444 würden 2023 neu ausgeschrieben werden und wenn hier ein On-TOP-Bus draufgesetzt werde, gehe die Laufzeit bis 2023. Dieser Bitte wird nachgegangen und der Beschlussvorschlag zu Punkt 1 entsprechend geändert.

Der Landrat stellt den weiteren überarbeiteten Beschlussvorschlag vor (zu Punkt 2: Als Grundsatzbeschluss, die Mehrkosten trägt der Landkreis, vorbehaltlich einer Förderung, aber nicht auf 80 % Förderquote festgelegt. Und, vor einer endgültigen Beschlussfassung sollen die Kosten bis zur nächsten Sitzung noch einmal nachvollziehbar dargestellt werden. Zu Punkt 3: die erneute Berichterstattung soll nicht im 1. Quartal 2021, sondern auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung gesetzt werden).

KRin Bianka Poschenrieder erklärt, dass der Landkreis hier Wettbewerbsverzerrung betreibe. Es werde ein einziger Busunternehmer bevorzugt. Es gebe weitere, die nicht auf Wasserstoffbusse setzen würden, sondern auf Elektrobusse. Denn Elektrobusse würden 80 % der eingesetzten Energie auf die Straße bringen und Wasserstoffbusse nur 20 %. Die Tank-

stellen würden 1,5 Mio. € kosten, die Tankstellen für Elektrobusse 1/10 davon. Es wurden im Landkreis Elektrobusse getestet und wenn diese nicht so gut funktioniert bzw. zu geringe Reichweiten hatten, hätten andere ausprobiert werden sollen. In China würden 10.000 Elektrobusse fahren und im Landkreis Ebersberg solle es nicht funktionieren? Ihrer Meinung nach müsse darauf geachtet werden, den Wettbewerb hier nicht zu verzerren, indem ein Busunternehmer mit Wasserstoff gefördert werde und die anderen Busunternehmer, die auf Elektrobusse setzen würden, nicht zu berücksichtigen.

Der Landrat erklärt, dass es seiner Meinung nach nicht so sei, da letztes Jahr zu diesem Thema öffentlich eingeladen und dazu mehrere Busunternehmer angeschrieben wurden. Es habe sich einer zurückgemeldet. Zwischenzeitlich sei das Interesse an Wasserstoffbussen gewachsen. Wir stehen am Anfang einer Entwicklung und reden immer über die Energiewende 2030 und hier habe der Landkreis als Wasserstoffregion die Chance konkret dabei sein zu können. Es könne über den Weg immer diskutiert werden. Er sei stolz und glücklich, dass er den Förderbescheid letztes Jahr in Berlin auch mit entgegennehmen durfte und, dass Unternehmer aus verschiedenen Branchen dabei sein wollen und bereit seien für diesen Weg auch zu investieren. Es gebe auch vom Freistaat Bayern das Förderprogramm mit 90 %. Ein Treffen mit weiteren Busunternehmern werde in diesem Jahr zeitnah stattfinden. Die Mobilitätswende wurde 2015 als wesentlicher Bestandteil ins Klimaschutzprogramm des Landkreises mitaufgenommen. Er sei froh, dass es im Landkreis viele politisch engagierte Menschen und Unternehmer gebe, die das unterstützen. Insofern denke er, dass der Landkreis mit diesem Beschlussvorschlag auf einem guten Weg sei.

KR Martin Lechner erklärt, dass es darum gehe, vorwärtszukommen. Er regt an, unter Umständen auch Biomethanbusse einzusetzen. Denn das sei dasselbe System und im Landkreis gebe es einige Anlagen, die das produzieren könnten. Der Landkreis müsse innovativ sein, denn die ganze Energiewende basiere darauf, verschiedene Wege zu gehen.

KR Alexander Müller erklärt, dass er ein Problem damit habe, im Beschlussvorschlag keine Limitierung zu haben. Es sei ein offener Beschluss und eine Anschlussfinanzierung müsse Grenzen haben.

Ruth Jürgensen erklärt, dass es ihrer Meinung nach eine einmalige Sache sei. Es gebe 3-4 Busse und mehr nicht, da es ein Einstieg in ein Pilotprojekt sei. Alles andere sollte über eine normale Ausschreibung laufen.

Der Landrat fügt ergänzend hinzu, wenn normale Linien ausgeschrieben würden, seien das keine On-ToP-Busse, sondern dann fließe das in die normale Kalkulation mit ein, als Defizitgleich über den Bruttovertrag.

Ruth Jürgensen erklärt, dass sie daher bei Punkt 1 des Beschlussvorschlages nicht „von“ On-ToP-Bussen schreiben würde, da dies tatsächlich offener formuliert sei, als „der“ On-Top-Bussen, wie es in der Sitzungsvorlage formuliert sein würde.

Der Landrat merkt daraufhin an, dass Frau Jürgensen mit Henry Rüstow das diskutieren solle und das Gremium jetzt mit dem geänderten Beschlussvorschlag in Richtung nächster Sitzung gehe, um ihn dann zu präzisieren.

Der Landrat stellt den geänderten Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Der ULV-Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

- 1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Umsetzung von On-Top-Linien mit Brennstoffzellenbussen in Zusammenarbeit mit der MVV GmbH in die Wege zu leiten.**
- 2. Die Mehrkosten für diese On-Top-Busse werden vom Landkreis Ebersberg vorbehaltlich einer Förderung getragen.**
- 3. Vor einer endgültigen Beschlussfassung sollen bis zur nächsten Sitzung (im November 2020) die Kosten nachvollziehbar dargestellt werden.**
- 3. Dem ULV-Ausschuss wird in der nächsten Sitzung im November 2020 erneut über dieses Projekt berichtet.**



einstimmig angenommen

Ja 15 Nein 0

Nach Beschlussfassung lädt Dr. Brunner die Anwesenden zum Tag der offenen Tür am 23./24.10.2020 von HynErgy in Ruhpolding ein.

TOP 8	Mögliche Errichtung von Windenergieanlagen (WEA) im Ebersberger Forst; a) Fragestellung b) Zeitplan Bürgerentscheid
-------	---

2020/0053

BL

Der Landrat führt in den Sachverhalt zur Fragestellung ein und erklärt, dass die Verwaltung hier keinen großen Spielraum habe, da die Frage, ob überhaupt die Bürger gefragt werden müssten, anfangs von der Regierung von Oberbayern in Frage gestellt wurde, weil es nicht klar war, ob es sich hier, um eine Aufgabe im eigenen oder im übertragenen Wirkungskreis handle. Anfangs konnte er das nicht ganz nachvollziehen, da er der Meinung war, dass wenn der Landkreis bzw. der Kreistag im letzten Jahrhundert beschlossen habe, aus dem Ebersberger Forst ein Landschaftsschutzgebiet zu machen, dann müsste doch der Kreistag diesen Beschluss auch wieder ändern können. Dies könne der Kreistag aber nicht, denn, wenn ein Landschaftsschutzgebiet fakt sei und daran etwas geändert werden solle, dann sei dies eine Aufgabe im übertragenen Wirkungskreis. Die Frage unserer Rechtsaufsichtsbehörde, ob man Bürgerentscheide zu Fragen im übertragenen Wirkungskreis machen dürfe, wurde lange diskutiert mit dem Ergebnis, dass es eine Fragestellung gebe, die die Regierung von Oberbayern als Rechtsaufsichtsbehörde mittragen könne. Dies sei wichtig, damit der Bürgerentscheid nicht an formalen Hürden scheitere, was auch vielen hier im Raum und in den Vorbesprechungen der Fraktionen wichtig war. Die Alternative wäre eine nicht formale Befragung, ohne Rechtsbindung, gewesen. Im Januar habe dann der ULV-Ausschuss mit einer breiten Mehrheit beschlossen, einen Bürgerentscheid/ein Ratsbegehren durchzuführen. Die Fragestellung für den Bürgerentscheid wurde jetzt noch einmal in Zusammenarbeit mit der Regierung von Oberbayern präzisiert und sei damit „ausverhandelt“. Der Landrat verliert die Fragestellung und merkt zum Punkt „zur Förderung der Landschaftspflege“ an, dass diese Formulierung manchem Kritiker merkwürdig erscheinen möge, aber genau dies betreffe die

Zuständigkeit des Landkreises, in der Landschaftsschutzgebietsverordnung etwas regeln zu können. Trotz der Sperrigkeit des Wortlautes sei er der Meinung, dass die Fragestellung dem Bürger gut zu vermitteln sei.

KR Manfred Schmidt hält folgendes Statement:

„Herr Landrat, meine Damen und Herren,

unsere Fraktion hält unvermindert an der Forderung fest „Hände weg vom Ebersberger Forst“. Die zu erwartenden Schäden an Flora und Fauna (Schreddern von Vögeln, Infra-schall etc.) sowie am Forst selber (Flächenverbrauch gerade auch für umfangreiche Zuwegung für schweres Gerät zur Instandsetzung, Wartung und zum Ersatzteil-Austausch etc.) verniedlicht und dass kaum gemeinwohl-orientierte Investoreninteresse teilweise zu unkritisch gesehen sowie die Ausweisung als Bannwald und als Landschaftsschutzgebiet zu wenig gewürdigt. Die rechtliche Begründung in der Sitzungsvorlage wirft mehr Fragen auf als Antworten zu geben. Das wird z.B. schon deutlich durch die mehrfache Verwendung des einschränkenden Begriffs „allenfalls“ etwa bei der Zulässigkeit des Ratsbegehrens (s. S. 3 der Vorlage) mit der Empfehlung, die – so wörtlich - allenfalls zur Rechtfertigung geeignete „Landespflege“ hervor zu heben.

Das allerdings erscheint gerade auch im Lichte des zitierten VGH-Urteils vom. 04.11.1992 als künstlich herbeigeführt, ja sogar als offener Hohn, wenn dort der Erwerb von naturschutz-relevanten Flächen, von Arten- und Vogelschutz sowie Maßnahmen der Landschaftspflege als förderungsfähig bezeichnet und ausgerechnet als Begründung für dieses Windrad-Ratsbegehren in Frage kommt.

Die Verspargelung der Landschaft als Landschaftspflege zu interpretieren, ist schon arg willkürlich. Daran ändert auch die Erwähnung des Klimaschutzes nichts. Diese offensichtliche Kollision zweier jeweils für sich berechtigter Ziele dadurch auflösen zu wollen, dass ein Ziel – wie hier der ebenfalls mit Verfassungsrang ausgestattete – Naturschutz missachtet wird, kann keine gemeinwohl-orientierte Lösung darstellen und wird auch rechtlichen Bedenken nicht standhalten können.

Der Beschluss-Vorschlag ist suggestiv formuliert und enthält die tatsachenwidrige und abenteuerliche Unterstellung, dass die maximale Errichtung von fünf Windrädern die Landschaftspflege fördert. Im Hinblick auf den herannahenden Winter sage ich hier nur: „Dünnes Eis“!

Formuliert ist er außerdem arg „gedrechelt“, ehrlicher und einfacher wäre die Fragestellung:

„Sind Sie dafür, dass im Ebersberger Forst maximal fünf Windräder mit einer Höhe von jeweils höchstensm errichtet werden?“

Die Höhenfestlegung ist schon deshalb erforderlich, weil große Windräder eine Starkstromleitung in der Nähe benötigen, was für sich betrachtet, bereits ein „K.o.-Kriterium“ sein könnte.

Für unbedingt erforderlich halte ich eine ungeschminkte und allseitige Aufklärung der zur Abstimmung aufgerufenen Bevölkerung, auch über alle damit verbundenen Nachteilen. Dazu

gehören Hinweise auf Infraschall, das tatsächliche Ausmaß von Bodenversiegelung und Flächenverbrauch einschließlich für die zu betonierenden Zuwege für Instandsetzungs-, Nachrüstungs- und Wartungsarbeiten sowie für Kranstellflächen, Leitungen zum Umspannwerk etc., jeder Mast beansprucht für sich je 2.500 m².

Fachleuten zufolge werden für eine WKA 180 t Stahl und 1.300 cbm Beton verbaut Eingriffe in Flora und Fauna: jährlich fallen 700 Rotmilane den WKA's zum Opfer, 5-6 Mrd. Mücken, Bienen, Hummeln, Marienkäfer und weitere Kerbtiere werden von 30.000 WKA's pro Tag in der Luft gehäckselt. Nicht einmal 5 % der Insekten können lebend an einem Windrad vorbeifliegen.

Ausgleichsflächen können nach dem Bayer. Waldgesetz nur im unmittelbaren Anschluss an den Forst dargestellt werden, und zwar im Verhältnis 1:1 oder besser 1:1,5.

Nicht zu vernachlässigen sind die Brand- und Feuergefahr sowie Unfälle durch WKA's: Im Jahre 2018 wurden 15 Windrad-Havarien, darunter Blitzeinschläge, Brände und abgerissene Rotorblätter registriert.

Auch der irgendwann erforderliche Abriss, z.B., wegen Erneuerung, stellt die Entsorgungswirtschaft vor immense Probleme; der Fachliteratur nach überfordert der Rotorblattschrott die Verbrennungsanlagen.

Hiernach können die verklebten Glas- und Karbonfasern nur thermisch verwertet, also verbrannt werden, wofür es nicht genügend geeignete Öfen gibt, da die Verbundfasern die Filter verstopfen.

Über all das sollten die Landkreisbürger vor der Abstimmung informiert sein.

Konsequenter Weise wird unsere Fraktion die Frage zu a) des Beschlussvorschlages ablehnen.“

KRin Bianka Poschenrieder erklärt, dass sie die Fragestellung für „hirnrissig“ halte, da seit längerem der Landkreis darauf hinwirke WKAs zu bauen und jetzt das abfragen wolle. Sie habe die Befragung abgelehnt und sie werde diese eigenartige Fragenstellung ebenso ablehnen. Sie habe Bedenken, dass die Klimaschutzmanagerin diese Fragestellung nur schwer den Bürgern vermitteln könne.

KR Thomas von Sarnowski erklärt, dass die Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen das Ratsbegehren ablehne. Es sei nur eine Zeitverzögerung und koste Geld. Sollte es doch zu einem Ratsbegehren kommen, würden sie alles tun, dass es positiv ausgehe.

Der Landrat merkt darauf an, dass der Kreistag im Januar 2020, nach intensiver Diskussion, das Ratsbegehren mit einer $\frac{2}{3}$ Mehrheit beschlossen habe und jetzt gehe es um die Umsetzung. Es werde schon von den Befürwortern eine gewisse Geschlossenheit bei den Windrädern erwartet, denn sollte das Ratsbegehren nicht zustande kommen, dann hätten wir hier keine einheitliche Lage, was die Unterstützung der Windräder betreffe.

KR Niklas Fent erklärt als Kreisrat und als ‚Fridays for Future‘ Aktivist, dass der Landkreis eigentlich jetzt schon Windräder bauen müsste. Aus seiner Sicht war es damals bereits ein

Fehler, dass der Kreistag sich nicht klar für Windräder ausgesprochen habe, deswegen könne das aus seiner Sicht nur abgelehnt werden. Er würde sich vom Landrat wünschen, dass er sich klar für Windräder aussprechen würde.

Der Landrat erklärt, dass der Kreistag sich im Januar klar mit 42:9 Stimmen dafür ausgesprochen habe. Der Kreistag stehe mit breiter Mehrheit hinter den Windrädern, aber auch mit $\frac{2}{3}$ der Stimmen die Bürger zunächst zu befragen.

KRin Dr. Renate Glaser erklärt, dass sie für die Windräder im Ebersberger Forst sei. Das Bürgerbegehren bzw. das Ratsbegehren sei ja vor dem Hintergrund entstanden, weil der Landrat möchte, dass die Bürger hier mitgenommen werden, was sie auch immer an ihm sehr geschätzt habe. Aber, bei dieser Formulierung würden die Bürger nicht mitgenommen werden, sondern nach ihrer Meinung, eher verunsichert werden. Es werde nach ihrer Ansicht schwer, mit dieser nicht verhandelbaren Formulierung, ein Ratsbegehren zu gewinnen. Dieser sperrige Text, sei eine grammatikalische Hürde und habe nichts mehr mit der einfachen Fragestellung zu tun, mit der der Kreistag auf die Bürger zugehen und auch ein breites Votum erzielen wollte. Unter diesem Gesichtspunkt konnte sie es damals auch unterstützen. Sie möchte daher anregen, nochmals in diesem Gremium unter dem Aspekt zu beraten, nämlich den Bürger mitzunehmen. Sie meine, es müsse doch einen Weg geben, auch für dieses neu zusammengesetzte Gremium, um diesen Beschluss ein Stückchen zu modifizieren, um zu sagen, wir kommen jetzt, ein halbes Jahr später, zu einem anderen Ergebnis, nämlich: Wir brauchen das nicht, weil dieses Gremium von sich aus jetzt alleine für die Windkraftanlagen im Ebersberger Forst aussprechen könne. Das Problem sei nicht das Ratsbegehren, sondern die Formulierung. Dies sei ihr Lösungsvorschlag, von dem sie nicht wisse, ob er umsetzbar sei.

Auf die Nachfrage des Landrats, ob er ihren Redebeitrag richtig verstanden haben, auf das Ratsbegehren zu verzichten, bestätigt das KRin Glaser.

Der Landrat erklärt, dass er auf das Ratsbegehren nicht verzichten wolle, weil es ihm hier auch um politische Redlichkeit gehe. Es war ein Wahlkampfthema und es gab auch hierzu Positionierungen. Er habe vor der Wahl sich klar dazu geäußert, dass er für den Windpark sei, aber auch, dass er die Bürger vorher dazu befragen wolle. Hier stehe er im Wort, einen Bürgerentscheid zu machen. Wenn eine Mehrheit das anders beschließe, dann würde er sich aus diesem Projekt dahingehend zurückziehen, dass er keine Werbung mehr mache. Er müsse hier stringent bleiben.

KR Alexander Müller erklärt, dass er die Formulierung auch nicht schön finde, aber der Bürger werde es verstehen und entscheiden, ob er für einen Windpark im Ebersberger Forst stimme oder dagegen.

Der Landrat erinnert an das Volksbegehren „Rettet die Bienen“, bei dem den Bürgern ein ganzer Gesetzestext zumutbar war und die paar Zeilen sollen es nicht sein. Er würde von dieser Fragestellung nicht jedes Wort auf die Waagschale legen. Von Seiten der Verwaltung konnten zumindest noch die Worte „zum Klimaschutz“ eingebracht werden, die Formulierung solle jetzt nicht überbewertet werden.

KR Niklas Fent erklärt, dass er sich frage, ob bei jeder strittigen Entscheidung, der Kreistag jetzt einen Ratsentscheid machen wolle. Er habe kein Verständnis dafür und bedauere, dass der Kreistag kein Votum dafür oder dagegengesetzt habe.

Eingehend darauf erklärt der Landrat, dass er ihn verstehe, aber darauf hinweisen möchte, dass dies der erste Bürgerentscheid im Landkreis sei, seitdem es sie gebe und es werde auch keine Inflation davon geben. Der Ebersberger Forst sei nicht irgendein Waldstück, sondern das grüne Herz im Landkreis Ebersberg, mit dem viele Menschen verbunden seien, egal wo sie im Landkreis wohnen würden. Durch den Bürgerentscheid könne in dieser hoch-emotionalen Angelegenheit eine positive basisdemokratische Klärung herbeigeführt werden.

KRin Bianka Poschenrieder möchte, dass in der Sitzungsvorlage die Auswirkung auf den Klimaschutz mit ‚negativ‘ angekreuzt werde, weil das Bürgerbegehren Zeit und Geld koste.

KR Martin Lechner erklärt, dass der Bürgerentscheid der sichere Weg sei, ansonsten gebe es ein Bürgerbegehren und hier würde der Text von der Bürgerinitiative vorgegeben werden, die gegen Windräder im Ebersberger Forst sei.

Der Landrat stellt den Beschlussvorschlag zur Fragestellung zur Abstimmung.

Anschließend folgt die Beratung über den Punkt b) Zeitplan Bürgerentscheid.

KR Martin Lechner schlägt vor, dass der Bürgerentscheid nach den Osterferien in Form einer reinen Briefwahl stattfinden solle.

KR Manfred Schmidt beantragt, den Bürgerentscheid zusammen mit der Bundestagswahl 2021 stattfinden zu lassen. Nachdem es sich um einen weiterführenden Antrag handle, bittet KR Schmidt darüber zuerst abstimmen zu lassen.

KR Thomas von Sarnowski merkt an, dass der Termin nicht direkt nach den Schulferien stattfinden solle.

Dr. Lisa Rütgers, Klimaschutzmanagerin, befürwortet den Vorschlag von KR Schmidt, die Briefwahl zusammen mit der Bundestagswahl stattfinden zu lassen, da dadurch eine hohe Wahlbeteiligung wahrscheinlicher sei. Ebenso hätte sie mehr Zeit für die Vorbereitung und über den Sommer wäre das Wetter besser für die Infostände.

KRin Bianka Poschenrieder erklärt, dass sie den Vorschlag von KR Lechner besser finde.

Die Mehrheit spricht sich für die erste Maihälfte 2021 aus.

Der Landrat stellt zuerst den Antrag von KR Manfred Schmidt zur Abstimmung und anschließend den Antrag von KR Martin Lechner.

Der ULV-Ausschuss fasst folgende Beschlüsse:

Dem Kreis- und Strategieausschuss wird folgender Beschluss vorgeschlagen:

Dem Kreistag wird folgender Beschluss vorgeschlagen:

a) Die Fragestellung des Ratsbegehrens lautet wie folgt:

„Sind Sie dafür, dass der Landkreis Ebersberg zur Erreichung der Ziele des Klimaschutzes und zur Förderung der Landschaftspflege die ihm zur Verfügung stehenden grundstücksrechtlichen Möglichkeiten ausschöpft, um darauf hinzuwirken, dass im Ebersberger Forst maximal fünf Windräder errichtet werden?“



angenommen

Ja 8 Nein 7

b) Der Bürgerentscheid soll an folgendem Zeitpunkt stattfinden:

1) Antrag zur Geschäftsordnung von KR Manfred Schmidt:

Der Bürgerentscheid soll zusammen mit der Bundestagswahl 2021 stattfinden.



abgelehnt

Ja 1 Nein 14

2) Antrag zur Geschäftsordnung von KR Martin Lechner:

Der Bürgerentscheid soll in der ersten Maihälfte 2021 in Form einer reinen Briefwahl stattfinden.



angenommen

Ja 14 Nein 1

Nach Beschlussfassung erkundigt sich KR Thomas von Sarnowski, wann die planerische Konzeption, auf die Professor Schöbel von der Technischen Universität München in seiner Stellungnahme hingewiesen habe, fertig sei.

Professor Schöbel erklärt, dass am 12.10. noch ein Gespräch mit Frau Dr. Rütgers stattfindet und anschließend könne er es vorlegen.

Der Landrat merkt an, dass das Konzept in der Sitzung des ULV-Ausschusses am 25.11.2020 auf die Tagesordnung komme.

TOP 9	Bienenweiden auf öffentlichen Flächen; Antrag CSU/FDP Fraktion vom 15.06.2020
-------	--

2020/0071

Sachvortragende(r): Dr. Roswitha Holzmann, Mitarbeiterin SG 45, Naturschutz, Landschaftspflege

Dr. Roswitha Holzmann erläutert den Sachverhalt der Sitzungsvorlage.

KR Martin Lechner äußert sein Bedauern darüber, dass er sich bei den Schulen und bei den Straßenbauämtern mehr erwartet hätte, denn bei den Straßenreihen könnte durchaus mal eine Straßenreihe länger stehen gelassen werden.

Dr. Roswitha Holzmann erklärt, dass durch die Gespräche mit den Straßenbauämtern sie auf einem guten Weg seien. Das Straßenbauamt habe genaue Vorgaben für die vielen Kilometer Straße, für die sie zuständig seien. Die Bereitschaft sei da und sie seien daran interessiert.

KRin Bianka Poschenrieder bedankt sich bei allen Mitwirkenden. Es sei eine tolle Aktion und viel passiert. Sie hatte das Glück, die Bienenzuchtstation im Landkreis besuchen zu dürfen und erklärt, dass die Imker die Blühstreifen neben den Straßen eher als „Todesstreifen“ für die Bienen sehen würden. Daher bittet sie, den Beschlussvorschlag bei Punkt 2 um eine Einladung eines Mitgliedes des Bienenzuchtvereines zum Bericht zu erweitern, damit diese über die Sinnhaftigkeit von Blühstreifen neben den Straßen berichten, dem nachgegangen wird.

Dr. Roswitha Holzmann erklärt, dass dieses Straßenbegleitgrün für die Artenvielfalt wichtig sei.

Der Landrat erklärt, dass er bei Punkt 3 des Beschlusses, aufgrund von Corona, das Wort ‚voraussichtlich‘ eingefügt habe, dem nachgegangen wird.

KR Martin Lechner schlägt vor, dem Aktionsjahr „Das Jahr der Biene“ bei Punkt 3, das ‚Jahr der Insekten‘ hinzuzufügen, dem nachgegangen wird.

Der Landrat stellt den ergänzten Beschlussvorschlag zur Abstimmung.

Der ULV-Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

- 1. Dem Antrag der CSU-FDP-Fraktion vom 15.06.2020, einen Bericht über die Umsetzung des Antrages „Bienenweiden auf öffentlichen Flächen“ vom 09.03.2018 abzugeben, wurde mit dem Sachvortrag entsprochen.**
- 2. Dem ULV-Ausschuss wird auch im Jahr 2021 ein Bericht zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen sowie der weiteren Zukunftsplanungen zum Projekt „bienenfreundlicher Landkreis“ vorgestellt. Zum Bericht wird ein Mitglied der Bienenzuchtstation eingeladen**
- 3. Ein weiteres Aktionsjahr „Das Jahr der Biene“/„Das Jahr der Insekten“ soll voraussichtlich für das Jahr 2023 geplant werden.**



einstimmig angenommen

Ja 14 Nein 0

TOP 10	Radltauglicher Naturerlebnispfad Grafing-Bahnhof - Moosach - Glonn; a) Sachstandsbericht Umsetzung b) Umstufung der ST 2351 zur Kreisstraße c) Gemeinsamer Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, AuG ÖDP/Die Linke und SPD vom 13.09.2020
--------	--

2018/3218/2

16/Straßen/Radweg/Gfg-Bhf-Glonn

Vorberatung

ULV-Ausschuss am 06.03.2017, TOP 7

ULV-Ausschuss am 18.07.2017, TOP 5

ULV-Ausschuss am 19.06.2018, TOP 7

ULV-Ausschuss am 09.07.2019, TOP 4

Sachvortragende(r):

Dipl.-Ing.(Univ.) Josef Gruber-Buchecker, Ingenieurplanung

Erschließungsplanung - Tiefbau - Straßenbau

Ingenieurvermessung Geographische Informationssysteme

Martin Riedl, Mitarbeiter AL1, Grunderwerb für Radwege und Straßenbau

(Die Tischvorlage ‚Offener Brief‘ zum Thema Fahrradstraße auf der St 2351 zwischen Glonn und Moosach/Erhalt des Bahndammes als geschlossene Biotop-Verbindungsachse vom 29.09.2020 liegt als Anlage 10 und die Stellungnahme der Gemeinde Moosach als Anlage 11 dem Protokoll bei; Anmerkung der Schriftführerin).

Josef Gruber-Buchecker erläutert das Untersuchungsergebnis der Machbarkeit eines Rad- und Wanderwegs von Grafing-Bahnhof nach Glonn entlang der Achse des ehemaligen Bahndammes anhand einer Präsentation (Anlage 12 zum Protokoll).

Der Landrat bedankt sich für den Vortrag und erklärt, dass die Mitarbeiter*innen der unteren Naturschutzbehörde (uNB) bei den Planungen miteingebunden wurden und jetzt auch in der Sitzung anwesend seien.

Der Landrat eröffnet die Beratung.

KR Manfred Schmidt verliest sein Statement und stellt einen Änderungsantrag:

„Ein alltagstauglicher Fahrradweg von Bhf. Grafing nach Glonn ist zwar ein höchst löbliches Unterfangen, jedoch nicht auf Kosten geschützter Naturflächen.

Die im Jahre 1994 unter Landrat Hans Vollhardt erlassene Verordnung „Schutz des Alten Bahndammes zwischen der Stadt Grafing und dem Markt Glonn als Landschaftsbestandteil“ bestätigt in § 3 das öffentliche Interesse an der Unterschutzstellung - so wörtlich – als Refugium für gefährdete Pflanzen- und Tierarten sowie die Forderung nach nachhaltiger Funktion als Vernetzungselement und Trittsteinbiotop.

Der mit 16 Nummern umfangreiche Verbotskatalog des § 4 verbietet u.a. die Störung der pflanzlichen und tierischen Lebensbereiche, das Befahren mit Fahrzeugen aller Art, das Neu-Anlegen von Straßen, Wegen, Pfaden oder Steigen sowie deren Veränderung und vieles mehr.

Die eng gefassten Ausnahme- und Befreiungstatbestände treffen allesamt nicht zu, wobei eine Befreiung ohnedies nur im Einzelfall, aber keineswegs für ein Bündel von Maßnahmen in Betracht käme und zusätzlich nur nach pflichtgemäßem Ermessen möglich wäre.

Die also für den beantragten Beschluss erforderliche Aufhebung und wesentlich zu ändernde Neufassung der VO dürfte schon deshalb keinen Bestand haben, weil die schutzbedürftigen Voraussetzungen unverändert fortbestehen.

Eine – wie beantragt – grundsätzliche und nachhaltige Minderung des Schutzzweckes scheidet daher nach meiner festen Überzeugung von vorneherein aus.

Gleichzeitig würde sich der Landkreis bei entsprechendem Beschluss als Verordnungsgeber dem Vorwurf aussetzen, seine selbst festgelegten Sanktionsmaßnahmen des § 7 mutwillig zu provozieren, was höchst bemerkenswert wäre.

Eine im Falle der „Dennoch-Beschlussfassung“ evtl. beantragte rechtsaufsichtliche Prüfung oder gar eine Normenkontrollklage zum BayVGH dürfte also durchaus erfolgversprechend sein, wobei weder Federführung noch Initiative bei mir liegen sollten, da den größeren Fraktionen hierfür die stärkeren Ressourcen zur Verfügung stehen. Da sich an den Voraussetzungen für den Schutzzweck nichts geändert hat, dieser vielmehr durch den inzwischen jahrzehntelang gewährten Schutz durch zusätzliche Qualitätssteigerung noch dringlicher geworden ist, würde sich der Landkreis auch widersprüchlich zu seinem früheren Verhalten darstellen, sich also eine Art „venire contra factum proprium“ vorwerfen lassen müssen. Unsere Fraktion tritt für die uneingeschränkte Beibehaltung des Landschaftsbestandteiles ein und lehnt insbes. die Nr. 2 des Beschlussvorschlages ab.

Ich stelle folgenden **Änderungsantrag** für einen Radweg entlang der EBE-13:

„Die Verwaltung wird beauftragt, die rechtlichen Voraussetzungen für die Fortführung der bereits bis Pienzenau bestehenden Radwegverbindung weiter bis Glonn zu prüfen und den dazu erforderlichen Grunderwerb einschließlich Realisierungschancen sowie die insgesamt anfallenden Kosten zu ermitteln. Dabei sind die sich im Landkreiseigentum befindlichen Flächen entlang der EBE-13 aufzulisten.

Begründung:

Von Grafing Bhf bis Pienzenau besteht bereits ein Fahrradweg.

Von Pienzenau bis Glonn sind entlang der EBE-13 in nicht unerheblichem Umfang (teilweise von ca. 2m bis fast 8 m) einseitig bzw. beidseitig der Straßentrasse landkreiseigene Vorratsflächen vorhanden, die für einen Radweg nutzbar gemacht werden könnten.“

Er bittet das zu prüfen und diesem Antrag wohlwollend gegenüber zu treten.

Martin Riedl geht in seiner Präsentation (Anlage 13 zum Protokoll) auf die verschiedenen Stellungnahmen ein, erläutert gesetzliche Grundlagen und Meinungen aus Gremien und die Prüfung einer möglichen Verwirklichung eines Fahrradschutzstreifens an der ST2351.

KRin Dr. Renate Glaser erläutert den gemeinsamer Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, Ausschussgemeinschaft ÖDP/Die Linke und SPD und erklärt, dass es tatsächlich ein politischer Radweg sei. Das Thema sei in der Gemeinde Glonn längst bekannt und im Gemeinderat diskutiert worden. Es wurde dort ein Meinungsbild abgegeben, das in der Präsentation zitiert wurde. Sie stellt die Frage, ob der Bahndamm geopfert werden müsse, wenn es durch

Einrichten einer Fahrradstraße zwischen Glonn und Moosach als alltagstaugliche Radverkehrsverbindung eine kostengünstige Lösung gäbe und das möchte sie hier diskutieren.

Der Landrat verweist auf die Uhrzeit und den § 20 Abs. 8 der GeschO-KT, dass die Sitzung nur mit einer $\frac{2}{3}$ Mehrheit weitergeführt werden könne.

KRin Franziska Hilger merkt an, dass das Gremium sich an den eigenen Beschluss halten solle.

KRin Bianka Poschenrieder schließt sich ihrer Vorrednerin an.

KR Manfred Schmidt stellt einen Geschäftsordnungs-Antrag durch Heben beider Hände und verweist auf die Uhr. Der Landrat merkt an, dass KR Schmidt bereits zu diesem Tagesordnungspunkt einen Antrag gestellt habe.

Der Landrat stellt den § 20 Abs. 8 der GeschO-KT zur Abstimmung.

Der ULV-Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

Fortführung der Sitzung über die Dauer von fünf Stunden und 19:00 Uhr hinaus (§ 20 Abs. 8 der GeschO-KT).



abgelehnt

Ja 1 Nein 13

Die erforderliche $\frac{2}{3}$ Mehrheit ist nicht erreicht und die Sitzung ist damit zu beenden.
Die weitere Beratung und Beschlussfassung zu diesem Tagesordnungspunkt ist damit zurückgestellt.

Nachdem die Mehrheit beschlossen hat, die Sitzung nicht fortzuführen erklärt der Landrat, dass die weitere Beratung und Beschlussfassung dieses Tagesordnungspunktes auf die nächste ULV-Sitzung im November vertagt und zu Beginn der öffentlichen Tagesordnung gesetzt werde.

Die ebenfalls aus Zeitgründen nicht mehr behandelten nichtöffentlichen Tagesordnungspunkte werden auch auf die Sitzung des ULV-Ausschusses am 25.11.2020 vertagt.

Der Landrat schließt die Sitzung um 19:07 Uhr.

TOP 11	Bekanntgabe von Eilentscheidungen
--------	-----------------------------------

./.

TOP 12	Informationen und Bekanntgaben
--------	--------------------------------

./.

TOP 13	Bekanntgabe aus nichtöffentlicher Sitzung
--------	---

./.

TOP 14	Anfragen
--------	----------

./.

Ende der Niederschrift der öffentlichen Sitzung.

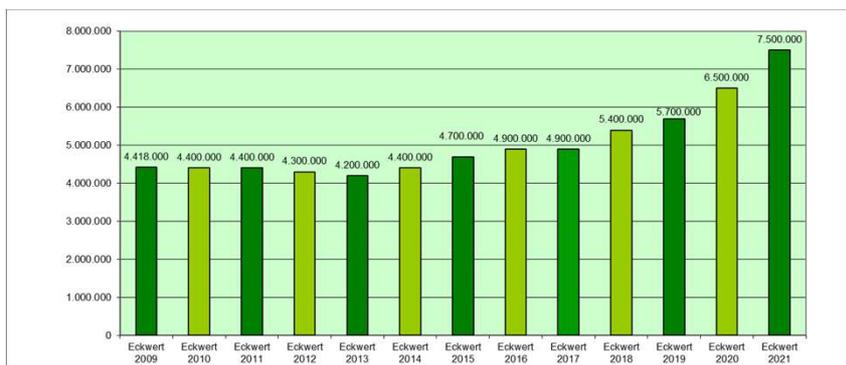


Landkreis Ebersberg

ULV-Ausschuss am 08.10.2020 TOP 3

**Vorplanung Haushalt 2021 für
das Teilbudget des ULV-
Ausschusses und Kommunale
Abfallwirtschaft (KAW)**

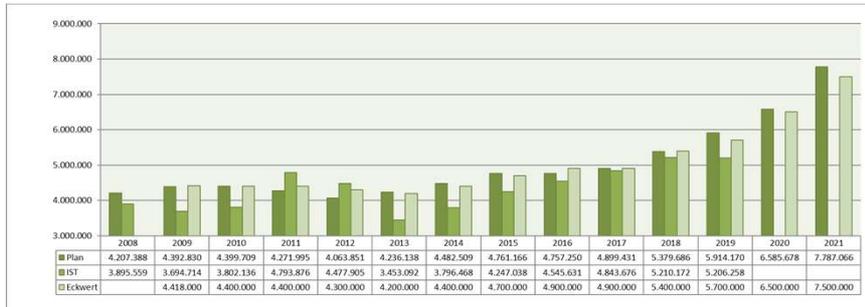
Cockpit – Entwicklung der Eckwerte



Der Eckwert des ULV-Ausschusses für das Jahr 2021 hat sich gegenüber dem Vorjahr um 1.000.000 € bzw. **15,38 % erhöht.**



Cockpit – Plan-/Ist-Vergleiche



Die Entwurfsplanung der Fachbereiche für den ULV-Ausschuss ergibt ein Teilbudget in Höhe von 7.787.066 € (+ 1.201.388 € gegenüber Plan 2020 = 18,24 %). Der vom Kreistag in seiner Sitzung am 27.07.2020 vorgegebene Eckwert in Höhe von 7,5 Mio. € wird um 287.066 € überschritten.



Folie 3

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Planerfüllung seit 2013

	Ist		Ist / Plan %	Planerfüllung in %
	Jan - Mai	Jan - Dez		
2013	516.816	3.453.092	81,52%	18,49%
2014	1.087.652	3.796.468	84,70%	15,31%
2015	1.466.605	4.247.038	89,20%	10,80%
2016	330.610	4.545.631	95,60%	4,40%
2017	1.710.100	4.843.676	98,86%	1,14%
2018	1.962.311	5.210.172	96,85%	3,15%
2019	1.567.209	5.206.258	88,03%	11,97%
2020	2.075.928	3.356.623	50,99%	49,01%

Die IST-Ergebnisse blieben seit 2013 hinter den Planungen zurück. Seit 2013 gab es keine Probleme mehr bezüglich der Planeinhaltung.



Folie 4

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Kostenträger

	2017	2018	2019	2020	2021	Abweichu ng Plan	Grun d
	Ist	Ist	Ist	Plan	Plan		
1123+1121 MVV Busverkehr und Tarifstrukturreform	1.313.397	1.051.446	985.731	1.670.580	2.653.585	983.005	1)
1131-1134 Schülerbeförderung weiterführende Schulen	862.688	761.699	667.916	765.200	517.200	-248.000	2)
080 Wirtschaftsförderung/ Regionalmanagement	182.958	248.010	304.184	359.498	397.215	37.717	3)
4142 Wohnungsbauförderung d.LK f.d.Mietwohnungsbau u.sonst. Aufg. im Bereich Mitwohn.	48.127	35.632	43.088	44.027	56.107	12.080	4)
405 Landschaftspflegeverband (LPV)	57.853	58.523	78.128	60.136	79.309	19.173	5)
910 Kreisstraßen und - unterhalt	1.810.296	1.773.056	1.829.169	1.860.865	2.009.205	148.340	6)

Begründungen SiVo Seite 3 und 4.



Folie 5

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Freiwillige Leistungen

	Vertragspartner	Vertragsgegenstand	Plan 2019	Ist 2019	Plan 2020	Plan 2021	Anmerkungen
●	Landkreis	Wirtschaftsförderung (KSt. 080)	260.090,23 €	304.183,97 €	359.498,00 €	397.215,00 €	
	davon Trägerverein Carsharing	Zuschuss Carsharing	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	7.500,00 €	
●	Landkreis	Femradwege (Ktr. 1125)	4.400,00 €	2.043,54 €	4.400,00 €	4.350,00 €	
●	Landkreis	ÖPNV (Ktr. 1123)	1.471.150,00 €	985.731,15 €	1.247.980,00 €	1.769.030,00 €	Kostendeckungsgrad bestimmt über den Nettoaufwand, je höher er ist, um so niedriger die Kosten
●	Landkreis	Denkmalschutz (Ktr. 4122/4121)	10.000,00 €	2.778,03 €	10.000,00 €	10.000,00 €	
●	Landkreis	Das Jahr der Biene 2018					
●	Landkreis	Windkraftanlagen LSG Ebersberger Forst, z.B. Gutachten, Kartierung	130.000,00 €	104.584,01 €	40.000,00 €	0,00 €	
●		Varmittel-Zuschuss	3.000,00 €	2.279,22 €	3.000,00 €	3.000,00 €	
●		Durchwachsene Stiphe		4.045,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	
●		a) Freiwillige Unterstützung einer Verbandsgeschäftsstelle		1.022,58 €	1.022,58 €	1.022,58 €	a) Beschluss des Kreisausschusses vom 09.12.1991
		b) Unterstützung weiterer Institutionen		1.650,00 €	1.650,00 €	2.650,00 €	Zuschüsse für Deutsche Wilderntilfung, Greifvogelstation Otterling, Fakner für Greifvogelhilfe, Reptilien-Auffang-Station, Tierschutzvereine für Pflege von Igeln
●	Landkreis	Landschaftspflegeverband (KSt. 405)	60.136,00 €	78.127,80 €	60.136,00 €	79.309,00 €	
●	Landkreis	Verzicht auf Tschinenuntersuchungsgebühren bei der Wildschweinbegattung I.R.d. ASP-Präphyaxe	3.850,00 €	5.896,00 €	3.850,00 €	0,00 €	
●	Landkreis	Abschussprämie für Schwarzwild				45.000,00 €	SPERRVERMERK: Entscheidung ULV am 17.11.2020
		Gesamtsumme	1.942.626,23 €	1.492.341,30 €	1.755.514,00 €	2.336.576,58 €	

Es wurden 2.336.576,58 € an freiwilligen Leistungen im ULV-Ausschuss für 2021 geplant. Das entspricht einer Erhöhung von 581.062,58 € gegenüber dem Vorjahr (+ 33,1 %).

Die freiwilligen Leistungen machen rund 30 % des ULV-Gesamtbudgets aus.



Folie 6

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Steuerungsgröße Personalaufwand

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Abweichung
	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Plan	Plan	
Personalaufwendungen	3.814.836	3.954.250	4.244.009	4.685.421	5.225.085	5.623.768	5.978.790	355.022

Gegenüber dem Ansatz 2020 erhöhen sich die Personalkosten im ULV-Ausschuss um 355.022 €. Dies entspricht einer Steigerung von 6,31 %.

Die einkalkulierte Tarifsteigerung bei den Beschäftigten wird aktuell mit durchschnittlich 4 % vorausgesetzt, da der Tarifvertrag zum 31.08.2020 endete und die Tarifverhandlungen aktuell noch laufen. Zudem ist in den Planzahlen 2021 die in 2020 beschlossene Münchenzulage enthalten. 2020 erfolgte diese Planung zentral auf dem Budget des KSA.

Begründungen der einzelnen Fachbereiche: SiVo Seite 3 und 4.

Stellenplanerhöhungen 2021 sind nicht berücksichtigt.



Folie 7

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Kostenstellen

	2017		2018		2019		2020		Prognose	2021				
	Jan	Aug	Jan	Aug	Jan	Aug	Jan	Aug		Plan	Plan	Abw. Plan	Vorjahr	Begründung
	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist	Ist						
080 Wirtschaftsförderung/Regionalmanagement (WR)	155.622	164.253	223.723		226.634					359.498	397.215	37.717	1)	
112 ÖPNV/ Fernradwege	1.105.717	975.169	819.790		417.281					1.731.990	2.757.135	1.025.145	2)	
113 Schülerbeförderung	510.910	576.077	442.805		391.889					921.772	699.266	-222.506	3)	
150 Kommunale Abfallwirtschaft Sondervermögen	41	-4.182	-2.836		-3.077					-3.961	-4.000	-39		
320 KIZ-Zulassungsstelle	-299.485	-345.859	-272.623		-177.508					-496.403	-450.335	46.068	4)	
325 Führerscheinstelle	29.133	51.709	39.418		104.495					154.642	85.788	-68.854	5)	
330 Öffentliche Sicherheit, Gemeinden	26.646	34.923	102.616		328.414					289.426	478.237	188.811	6)	
340 Veterinärwesen und gesundheitl. Verbraucherschutz	-58.529	-29.657	36.341		55.970					68.769	95.541	26.772	7)	
405 Landschaftspflegeverband (LPV)	57.747	51.958	82.088		80.380					60.136	79.309	19.173		
410 Bauleitplanung, Wohnungsbauförderung, Gutachterauss	121.533	126.056	154.272		168.045					343.198	262.133	-81.065	8)	
420 Bauamt	-107.183	228.688	14.876		114.050					386.897	436.448	49.552	9)	
440 Wasserrecht, Staatl. Abfallrecht, Immissionschutz	137.542	146.688	157.417		56.574					356.822	362.029	5.207		
450 Naturschutz, Landschaftspflege	243.511	273.021	314.864		260.685					552.027	579.094	27.067	10)	
910 Kreisstraßen und -unterhalt	1.151.179	1.114.816	988.178		1.451.067					1.860.865	2.009.205	148.340	11)	
Summe	3.074.383	3.363.663	3.100.930		3.474.901					6.585.678	7.787.066	1.201.389		
720 Kommunale Abfallwirtschaft	-237.549	-407.597	475.553		1.298.178					420.188	446.308	26.120		
Summe	-237.549	-407.597	475.553		1.298.178					420.188	446.308	26.120		
Gesamtsumme	2.836.834	2.956.066	3.576.483		4.773.079					7.005.866	8.233.375	1.227.509		



Folie 8

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Begründung der höchsten Planerhöhungen

- **Wirtschaftsförderung + 37.717 €**
Erhöhung der Personalkosten
- **ÖPNV/Fernradwege + 1.025.145 €**
Bereits zur Eckwertplanung rechnete man mit Erhöhung von rund 1,1 Mio. €. Die Planzahlen 2021 bestätigen die Juli-Haltung des Finanzmanagements wieder. Der Mehrbedarf ergibt sich vor allem durch die Tarifstrukturreform, Ausgleichszahlungen für das 365 €-Ticket, Verbesserung des Fahrplanangebotes 2021 sowie höheren Corona bedingten Monatsraten.



Folie 9

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Begründung der höchsten Planerhöhungen

- **Schülerbeförderung - 222.506 €**
Der sinkende Budgetbedarf ist auf die Einführung des 365 €-Tickets beim MVV zurückzuführen.
- **KfZ-Zulassungsstelle + 46.068 €**
Erhöhung der Personalkosten
- **Führerscheinstelle - 68.854 €**
Erhöhtes überlassenes Kostenaufkommen, Senkung der Personalkosten durch Nachbesetzung einer Kreisbedienstetenstelle durch Staatspersonal
- **Öffentliche Sicherheit: + 188.811 €**
Coronabedingt keine Abgabe des Eckwertes. Durchführung des Ratsbegehrens bezüglich der Windkraft im Forst. Abschussprämie Schwarzwild mit Sperrvermerk.



Folie 10

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Begründung der höchsten Planerhöhungen

- **Veterinärwesen + 26.772 €**
Der Mehrbedarf ist auf rückläufige Erträge zurückzuführen, diese wurden an die Ist-Werte aus 2019 angelehnt.
- **Landschaftspflegeverband + 19.173 €**
Höhere Mitgliedsbeiträge
- **Bauleitpl., Wohnungsbauförd., Gutachteraussch. - 81.065 €**
Umstrukturierung der Sachgebiete
- **Bauamt + 49.552 €**
Umstrukturierung der Sachgebiete



Folie 11

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Begründung der höchsten Planerhöhungen

- **Naturschutz, Landschaftspflege + 27.067 €**
Zuständigkeitswechsel vom Produkt Auffüllungen und Abgrabungen auf KST 420, damit fehlen Erträge
- **Kreisstraßen und -unterhalt + 148.340 €**
Dies ist auf die Steigerungen der Personalkosten um 92.610 € zurückzuführen (vgl. Personalaufwendungen). Des Weiteren kommt es bei den bilanziellen Abschreibungen zu Erhöhungen von rund 59.523 €, als Folge der Aktivierung von Straßenbauinvestitionen sowie der Neuanschaffung von Fahrzeugen. Dieser Mehrbedarf war in der Eckwertplanung nicht vollumfänglich berücksichtigt worden.



Folie 12

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Steuerungsmöglichkeiten staatl. Aufgabenbereich

Das Teilbudget ist stark geprägt von den staatlichen Aufgabenbereichen wie Zulassungs- und Führerscheinstelle, Veterinärwesen, Bauamt, Naturschutz sowie Wasser-, Abfall- und Immissionsschutz.

Diese Aufgaben können vom Kreistag inhaltlich nicht gesteuert werden, wohl aber dessen Personaleinsatz.



Folie 13

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Investitionen

Siehe Sitzungsvorlage Seite 11 und 12

Zusammenfassung:

Gesamtsumme Investitionen Straßen	3.115.000
-----------------------------------	-----------

Sonstige Investitionen der Kostenstellen – SiVo Seite 12:

Gesamtsumme Sonstige Investitionen ULV	195.400
--	---------

Gesamtsumme Investitionen ULV-Ausschuss (ohne KAW)	3.310.400
--	-----------

Die komplette Investitionssumme 2021 (inkl. Abfallwirtschaft) liegt um **2.613.350 €** unter der Planung des Vorjahres.



Folie 14

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Kommunale Abfallwirtschaft

Ausführlich siehe SiVo Seiten 12 bis 14 und Anlagen 3 und 4.

Für die kostenrechnende Einrichtung Kommunale Abfallwirtschaft werden 6.422.352 € Erträge und 6.868.660 € Aufwendungen eingeplant.

		Ist						Plan		Abweichung
		2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
720 Kommunale	Ertrag	-7.028.170	-6.367.598	-7.179.520	-6.765.474	-6.311.649	-6.569.147	-6.368.482	-6.422.352	-53.870
Abfallwirtschaft	Aufwand	7.028.170	6.492.193	7.178.915	6.765.474	6.311.649	6.569.147	6.788.670	6.868.660	79.990

Eine detaillierte Übersicht der Kostenträger kann Anlage 2 sowie der SiVo Seite 13 entnommen werden.

Auswirkungen auf die Kreisumlage könnten entstehen, weil es zum Jahresende 2020 keine Gebührenaussgleichsrücklage mehr gibt.



Landkreis
Ebersberg

Folie 15

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Kommunale Abfallwirtschaft

Die Gebührenaussgleichsrücklage hat zum 31.12.2019 einen Stand von 868.807,80 €. Diese Gebührenaussgleichsrücklage wird allerdings 2020 zur Aufstockung der Nachsorgerückstellungen aufgelöst. Aktuell verfügt die Abfallwirtschaft über keine Gebührenaussgleichsrücklage.

An Investitionen werden 2021 insgesamt 348.000 € geplant. (SiVo S. 14)

Die Investitionen können aus der vorhandenen Liquidität gedeckt werden.

Die Kommunale Abfallwirtschaft löst für die Kreisumlage keine Konsequenzen aus. Die Finanzierung erfolgt über den Gebührenhaushalt. Da die Gebührenaussgleichsrücklage aufgebraucht ist, kann es vorübergehend zu einer Belastung der Kreisumlage kommen.



Landkreis
Ebersberg

Folie 16

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Auswirkungen auf den Haushalt

	Ist				Plan		Abweichung Plan
	2016	2017	2018	2019	2020	2021	
ULV	4.545.631	4.843.676	5.210.172	5.206.258	6.585.678	7.787.066	1.201.388

Für den Teilhaushalt (Ergebnishaushalt) des ULV-Ausschusses werden im Haushalt 2021 Mittel in Höhe von netto 7.787.066 € eingeplant, das liegt um **287.066 € über** dem Eckwert und um **1.201.388 € über** dem Ansatz des Vorjahres.

Die aktuelle Planung des Teilhaushaltes berücksichtigt noch nicht den für Stellenplan 2021 beantragte Stellen. Dadurch kann sich das Teilbudget des ULV-Ausschusses nachträglich noch erhöhen.

Für Investitionen 2021 sind insgesamt 3.658.400 € eingeplant, das sind **2.613.350 € weniger** als im Vorjahr.



Folie 17

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Beschlussvorschlag

Dem ULV-Ausschuss wird folgender Beschluss vorgeschlagen:

1. Für den Teilhaushalt des ULV-Ausschusses (14 Budgets) werden im Haushalt 2021 Mittel in Höhe von netto 7.787.066 € eingeplant.
2. Für Investitionen werden Mittel in Höhe von netto 3.310.400 € eingeplant.
3. Für die kostenrechnende Einrichtung Kommunale Abfallwirtschaft werden 6.422.352 € Erträge und 6.868.660 € Aufwendungen eingeplant. Damit wird ein negatives Ergebnis von 446.308 € geplant.
4. Für Investitionen der Kommunalen Abfallwirtschaft werden 348.000 € geplant.



Folie 18

ULV-Ausschuss 08.10.2020

Landkreis Ebersberg - Gebührengutachten

Ermittlung des Gebührenbedarfs für die Abfallentsorgung im Landkreis Ebersberg (Gebührenkalkulation)

Dipl.-Ing. (FH) Sabine Kögl

AU Consult GmbH

AU Consult GmbH
Provinenstr. 52
86153 Augsburg

08.10.2020

Folie 1



Landkreis Ebersberg - Gebührengutachten

➤ Inhalt

- Grundlagen der Ermittlung des Gebührenbedarfs
- Wesentliche Aufwendungen
- Umlage der Kosten
- Entsorgungsumlage
- Selbstanlieferergebühren
- Direktabrechnung

AU Consult GmbH
Provinenstr. 52
86153 Augsburg

08.10.2020

Folie 2



Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen

➤ Ziel des Gebührengutachtens:

- Ermittlung der Gebühren für Selbstanlieferer (Sperrmüll und Gewerbeabfälle) sowie für Asbest- und KMF-Anlieferungen
- Ermittlung des Kostenersatzes der Gemeinden für die Entsorgung von Hausmüll (Entsorgungsumlage)

➤ **Kalkulationszeitraum:** 01.01.2021 bis 31.12.2024



Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen

Die Verwaltung ermittelt auf Grundlage des Budgets für 2020 und der Jahresergebnisse der Vorjahre Hochrechnungen für die Jahre 2021 bis 2024.

➤ Bewertung der wesentlichen Aufwendungen / Erlöse

- Verwaltung
- Deponie / Entsorgungszentrum
- Restabfallentsorgung
- Problemabfall
- Wertstofffraktionen



Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen

➤ Bewertung Rücklagen:

Zur Deckung der erwarteten Kosten in der Nachsorgephase der Deponie „An der Schafweide“ werden keine weitere Rückstellungen aus den Abfallgebühren mehr gebildet. Die anfallenden Kosten werden aus der bestehenden Rückstellung gedeckt.

➤ Über- / Unterdeckungen aus Vorzeitraum:

Der Sonderposten der Gebühren ist bis Ende 2019 abgeschmolzen. Die für 2020 erwartete Unterdeckungen wird im Kalkulationszeitraum berücksichtigt.



Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen

➤ Wesentliche Aufwendungen

- **Verwaltung** 1,3 bis 1,4 Mio. EUR jährlich
davon 638.000 bis 697.000 EUR Personal
- **Altpapier** 1,1 bis 1,2 Mio. EUR jährlich
- **Grüngut** knapp 1,0 Mio. EUR jährlich
- **Bioabfall** gut 1,0 Mio. EUR jährlich
- **Restabfallentsorgung** 1,5 bis 1,9 Mio. EUR jährlich
- **Selbstanlieferer** ca. 450.000 bis 600.000 EUR jährlich



Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen																
➤ Umlageschlüssel:																
	Verwaltung	Entsorgungs- umlage	Deponie / Nachsorge	Altstandort / Altdeponien	Restabfall Selbstanl.	Bauschutt Baurestm.	Elektronik- altgeräte	Asbest	KMF	Bioabfall / Kompost	Grüngut / Gartenabfall	Problemabfall	Metallschrott / Alteisen	Kunststoffe	Altpapier	Verkaufsver- packungen
Verwaltung	●	34%	18%	0,2%	19%	1%	5%	3%	2%	3%	2%	3%	2%	2%	4%	2%
Problemabfall		100%										●				
Altstandorte / Altlasten		100%		●												
Bioabfall		100%								●						
Deponie			● Nachsorge- rücklage													
Direktabrechnung mit Gemeinden					020	● Direkt- abrech- nung	● Direkt- abrech- nung	Folie 7			● Direkt- abrech- nung		● Direkt- abrech- nung	● Direkt- abrech- nung	● Direkt- abrech- nung	● Direkt- abrech- nung

Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen				
➤ Entsorgungsumlage				
	2021 [EUR]	2022 [EUR]	2023 [EUR]	2024 [EUR]
Entsorgungsumlage	3.415.532	3.441.697	3.865.467	3.884.008
Direkte Kosten	1.930.949	1.942.471	2.354.368	2.399.800
Umlage Verwaltung	257.740	264.313	271.083	278.056
Umlage Problemabfall	96.003	103.542	108.098	108.670
Umlage Altstandorte / Altdeponien	41.770	41.815	41.862	21.910
Umlage Bioabfall	1.089.069	1.089.555	1.090.056	1.075.572
	2021	2022	2023	2024
Entsorgungsumlage [EUR/Jahr]	3.415.532	3.441.697	3.865.467	3.884.008
Hausmüllmenge [t/Jahr]	14.100	14.300	14.500	14.700
Entsorgungsumlage [EUR/t]	242,24	240,68	266,58	264,22
➔ 254 EUR/t Hausmüll				



Landkreis Ebersberg - Gebührengutachten

➤ Selbstanlieferer (Sperrmüll und Gewerbeabfall)

	2021 [EUR]	2022 [EUR]	2023 [EUR]	2024 [EUR]
Selbstanlieferer	733.601	741.012	853.656	897.604
Direkte Kosten	591.546	595.334	704.247	744.355
Umlage Verwaltung	142.055	145.678	149.406	153.252
	2021	2022	2023	2024
Selbstanlieferer				
Bedarf[EUR/Jahr]	733.601	741.012	853.656	897.604
Menge aus Selbstanlieferungen [t/Jahr]	4.510	4.660	4.810	4.960
Selbstanlieferer				
Gebühr [EUR/t]	162,66	159,02	177,48	180,97

➔ **170 EUR/t Sperrmüll oder Gewerbeabfall**

Landkreis Ebersberg - Gebührengutachten

➤ Asbest

	2021 [EUR]	2022 [EUR]	2023 [EUR]	2024 [EUR]
Asbest	73.026	71.139	73.270	75.920
Direkte Kosten	49.000	46.500	48.000	50.000
Umlage Verwaltung	24.026	24.639	25.270	25.920
	2021	2022	2023	2024
Asbest				
Bedarf[EUR/Jahr]	73.026	71.139	73.270	75.920
Asbestmengen [t/Jahr]	300	300	300	300
Asbest				
Gebühr [EUR/t]	243,42	237,13	244,23	253,07

➔ **244 EUR/t Asbest**

Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen

➤ KMF (künstliche Mineralfasern)

	2021 [EUR]	2022 [EUR]	2023 [EUR]	2024 [EUR]
KMF – künstl. Mineralfasern	53.621	49.500	54.391	54.793
Direkte Kosten	38.750	34.250	38.750	38.750
Umlage Verwaltung	14.871	15.250	15.641	16.043
	2021	2022	2023	2024
KMF- künstl. Mineralfasern Bedarf[EUR/Jahr]	53.621	49.500	54.391	54.793
Menge aus Selbstanlieferungen [t/Jahr]	120	120	130	130
KMF – künstl. Mineralfasern Gebühr [EUR/t]	446,84	412,50	418,38	421,49

➔ **425 EUR/t KMF**

Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen

➤ Kontaminierter Bauschutt und andere Abfälle zur Deponierung (DK I / DK II)

Rückgriff auf Entsorgung im Bedarfsfall möglich.

➔ **150 EUR/t Inertabfall**

Landkreis Ebersberg - Gebührengutachen

➤ **Direktabrechnung**

- **Bauschutt / Baurestmassen**
- **Elektro- und Elektronik-Altgeräte**
- **Grüngut**
- **Metallschrott**
- **Altpapier**
- **Verpackungen**

➔ **Abrechnung aus Basis tatsächlicher Aufwendungen und Erlöse**



Titel

**Vielen Dank
für Ihre Aufmerksamkeit !**



**Fünfte Satzung zur Änderung
der Gebührensatzung des Landkreises Ebersberg
vom 01.06.2005**

Aufgrund Art. 3 Abs. 2 und Art. 7 des Bayerischen Abfallwirtschaftsgesetzes (BayAbfG BayRS 2129-2-1-U) in Verbindung mit Art. 18 Abs. 1 Nr. 1 und 2 sowie Abs. 2 der Landkreisordnung des Freistaates Bayern (LKrO – BayRS 5020-3-1-I) erlässt der Landkreis Ebersberg folgende Satzung:

Art. 1

§ 6 Abs. 1 Nr. 1 „Gebührensatzung“ erhält folgende Fassung:

(1) Die Gebühr beträgt für die Entsorgung:

1. bei der Anlieferung von Abfällen zur Entsorgung für

a) selbst angelieferten Restmüll gem. § 14 AWS	1,70 € je angefangene 10 kg	Mindestgebühr 6,00 €
b) Asbest	2,44 € je angefangene 10 kg	Mindestgebühr 6,00 €
c) künstliche Mineralfasern	4,25 € je angefangene 10 kg	Mindestgebühr 15,00 €
d) kontaminierter Bauschutt, der nicht nach § 10 Ziff.2 AWS anderweitig zu entsorgen ist (Problemmüll)	1,50 € je angefangene 10 kg	Mindestgebühr 6,00 €
e) werden im Einzelfall Mehraufwendungen für die Entsorgung der unter Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a) bis c) genannten Abfälle nachgewiesen, bemisst sich die Gebühr nach den hierfür tatsächlich entstandenen Kosten		

Art. 2 Inkrafttreten

Die Satzung tritt am 01.01.2021 in Kraft.

Ebersberg, den _____ 2020

Robert Niedergesäß
Landrat



Bericht 2020 / Ausblick 2021 anlässlich ULV 8.10.2020

Ludwig Karg / Patrick Ansbacher
B.A.U.M. Consult GmbH München / Berlin



Das B.A.U.M. Team für Ebersberg



Patrick Ansbacher
Ludwig Karg

Dorothea Brockhoff
Martin Sailer

Michael Wedler

Sandra Giglmaier

Dr. Michael Stöhr

Christoph Gieseke

Saskia Petersen

Katharina Zapf

Fabian Jankl



Ludwig Karg / Patrick Ansbacher

08.10.2020

2



regional **management**
für den Landkreis Ebersberg



LANDKREIS
EBERSBERG



B.A.U.M. Ludwig Karg / Patrick Ansbacher 08.10.2020 3



Inhalt

Übersicht 2020	Seite 04
Strategie und Vernetzung	Seite 07
Zukunft der Mobilität	Seite 10
Digitalisierung	Seite 29
Plan 2021	Seite 34



regional **management**
für den Landkreis Ebersberg



LANDKREIS
EBERSBERG



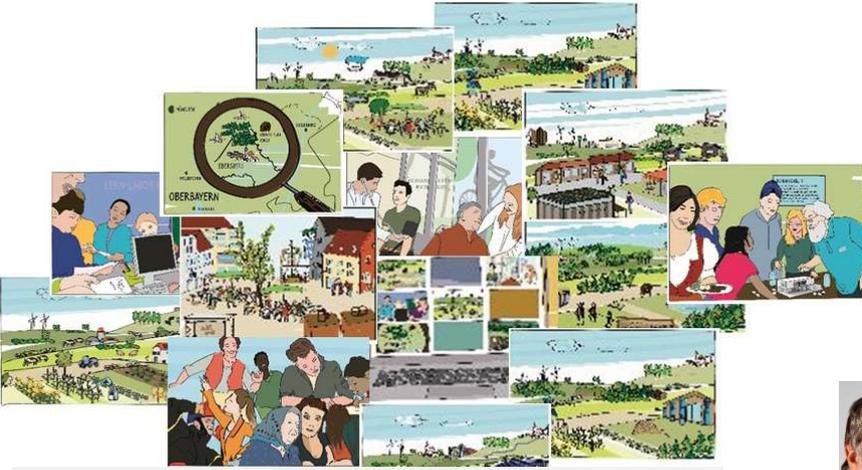
B.A.U.M. Ludwig Karg / Patrick Ansbacher 08.10.2020 4

 Plan 2020		
	Budget	geplante Aktivitäten
Strategie und Vernetzung Treffen LRA, Regionalbeirat, ULV, Gremien; Fertigstellung und Kommunikation zum Aktionsprogramm sowie Entwicklung eines Umsetzungs-Controllings Weitere Schritte Umsetzung Aktionsprogramm - Agora	10 T€	<ul style="list-style-type: none"> Gremienarbeit Aktionsprogramm <ul style="list-style-type: none"> online-Version Agora Umsetzungs-Controlling
Energiewende 2030 bedarfsgerechte Unterstützung Klimaschutzmanagement und Energieagentur	5 T€	<ul style="list-style-type: none"> Projekt AlpGrids
Zukunft Mobilität thematische und organisatorische Betreuung des Mobilitätsforums; Betreuung der Projektgruppen; Öffentlichkeitsarbeit	20 T€	<ul style="list-style-type: none"> Carsharing MobiRat Radverkehr (nach Bedarf) Projekt MELINDA
Digitalisierung Landkreis als Vorzeigeregion für die Bewältigung der Herausforderungen des Digitalen Zeitalters	20 T€	<ul style="list-style-type: none"> Agora als Einstieg Start der Lenkungsgruppe Online-Befragung Projekt DREI-KON
Gesamt	55 T€	

 Ludwig Karg / Patrick Ansbacher
 08.10.2020 5

 Umsetzung 2020		
	Aufwand	durchgeführte Aktivitäten und Ergebnisse
Strategie und Vernetzung		<ul style="list-style-type: none"> Gremienarbeit: Berichte in Regionalbeirat und ULV Aktionsprogramm: <ul style="list-style-type: none"> online gestellt Agora fertiggestellt (im Februar) für Veröffentlichung Plan für Umsetzungs-Controlling entworfen
Energiewende 2030		<ul style="list-style-type: none"> Projekt AlpGrids
Zukunft Mobilität		<ul style="list-style-type: none"> Carsharing (MobiRat) (Radverkehr (nach Bedarf)) Projekt MELINDA
Digitalisierung		<ul style="list-style-type: none"> Agora fertiggestellt als Einstieg in digitale Beteiligungsformate Konzeption für Online-Befragung und Koordination ausgearbeitet Projekt DREI-KON: Software von MinCOM fertig, Workshops und Tests ab November Unterstützung beim Thema 5G
Gesamt		

 Ludwig Karg / Patrick Ansbacher
 08.10.2020 6






Strategie und Vernetzung








Strategie und Vernetzung




Aktivität	Stand / Ergebnis	nächste Schritte
Aktionsprogramm als interaktive Möglichkeit der Beteiligung nutzen	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Aktionsprogramm online ✓ Agora-Konzept abgestimmt, Software realisiert ✓ Konzept für Start und Bewerbung fertig ✓ Arbeitsweise in Steuerungsrunde abgestimmt 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Beschluss für Veröffentlichung Agora fassen <input type="checkbox"/> kurze Abstimmung mit Projektleitungen, ggf. Anpassungen mit Bezug zu COVID 19 Änderungen <input type="checkbox"/> Fertigstellung Controlling-Konzept und Abstimmung in RB / ULV / Kreistag
Diskussion in der Steuerungsgruppe zur zukünftigen Organisation	Vorschlag für Erweiterung und Stärkung des Regionalbeirats im Sinne eines „Zukunftsbeirats“	

zu klären

- wann starten wir mit der Agora?
- Zusammensetzung und Aufgabe des Regionalbeirats
- Besetzung Steuerungsrunde: „jünger, breiter, genauso engagiert“


Ludwig Karg / Patrick Ansbacher
08.10.2020
8


Strategie und Vernetzung

Weiterentwicklung des Regionalbeirats

Die Philosophie des Regionalbeirats : querschnittsorientiert, kooperativ und integrativ. Weitestgehend also das, was man gemeinhin als das Rezept für die erfolgreiche Arbeit in den und – hoffentlich - nach den Zeiten von Corona hört.

Vorschlag der Steuerungsgruppe („Agora-Team“, 1.7.2020) für eine Stärkung des Regionalbeirats:

- inhaltliche Stärkung durch Aufnahme neuer Handlungsfelder und Experten-Gruppierungen (z.B. Startups, Wohlfahrtsverbände, Bildungseinrichtungen, Kulturverbände). Einen Ausgangspunkt können die Handlungsfelder des Aktionsprogramm 2030 liefern.
- personelle Stärkung durch Gewinnung weiterer engagierter Personen. Im Idealfall für jedes Handlungsfeld eine Person aus Politik bzw. Verwaltung und eine aus der Wirtschaft respektive der Zivilgesellschaft.
- organisatorische Stärkung durch innovative und attraktive Arbeitsmethoden, wie sie gerade in den zurückliegenden Monaten intensiv und erfolgreich erprobt wurden: virtuelle Sitzungen, effiziente Arbeitsgruppen, Nutzung digitaler Plattformen für Informationsaustausch und gemeinsames Bearbeiten von Dokumenten.

Ein solcher Regionalbeirat würde helfen, die Stärken der Region noch besser zu nutzen und in Wert zu setzen. Er wäre so etwas wie eine Denkfabrik. Vielleicht müsste man ihn umbenennen in „Zukunftsrat“ ...




MOBILITÄTSFORUM LANDKREIS EBERSBERG



Zukunft Mobilität

Zukunft Mobilität

Aktivität	Stand / Ergebnis	nächste Schritte
Modellregion flächendeckendes Carsharing	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Alle Angebote bestehen weiter trotz Corona! ✓ Buchhaltung als zentraler Dienst ✓ Aufbau Homepage ✓ Kooperation MVV ✓ Sondierungen mit gewerblichen Anbietern 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Aufbau Angebote <input type="checkbox"/> Aufbau zentrale Dienste <input type="checkbox"/> 7. CS-Kongress 10/20 <input type="checkbox"/> Marketingkonzept (Nachfrageseite) <input type="checkbox"/> Antrag KommKlimaFÖR
MobiRat	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Wheelmap Projekt aktiv ✓ Projekt öffentliche Toilette Zorneding laufend ✓ Projekt Rollstuhlwandern (AWO) 	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Re-Start <input type="checkbox"/> Rollstuhlwandern weiter <input type="checkbox"/> Projekt Wheelmap weiter
Runder Tisch Radfahren	✓ Kein Unterstützungsbedarf 2020	<input type="checkbox"/> Unterstützung nach Bedarf
Neue Projektgruppen / Reaktivierung		<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> PG alternative Antriebe <input type="checkbox"/> PG ÖPNV
INTERREG Projekt MELINDA	✓ Laufendes Projekt in Kooperation mit Energieagentur	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> Umfrage Nutzer^{*(*)}innen <input type="checkbox"/> Vernetzungstreffen (Oktober 2020) <input type="checkbox"/> Ausstattung / Schilder Bänke

zu klären

- Wie weiter mit betrieblichem Mobilitätsmanagement nach Erstberatungen LRA/EA
- Wann kann Wiederaufnahme MobiRat erfolgen?
- Weiterer Unterstützungsbedarf Radverkehr?
- Thema alternative Antriebe (wieder) aufgreifen
- Gründung eigene Projektgruppe ÖV (Aufgreifen Nahverkehrsplan)

Mobilitätsforum 2020 im Überblick

Fortlaufende Arbeitsgruppen

- Modellregion flächendeckendes Carsharing
- **MobiRat**
- Runder Tisch Radfahren (RTR)
- Mobilität und Energiewende

Corona-bedingte Einschränkungen
(roter Text)

Neue Arbeitsgruppe

- **Ggf. ÖV / Bus als Ergebnis Erstellung Nahverkehrsplan**

Übergeordnet / Vernetzung

- INTERREG Projekt MELINDA
- **Gesamtreffen MoFo**



MOBILITÄTSFORUM
LANDKREIS EBERSBERG






...weniger Autos,
dennoch mobil...



Carsharing im Landkreis Ebersberg

Die MoFo-Leitprojektgruppe

MODELLREGION FLÄCHENDECKENDES CARSHARING








Carsharing im Landkreis Ebersberg Aktuelle Situation Modellregion

- **11 eigenständige Carsharing-Vereine**
(52% der Gemeinden)
- **61 Carsharing-Fahrzeuge**
- **knapp 1.800 Fahrberechtigte**
- **> 80 Treffen der Projektgruppe**
- **7. regionaler Carsharing-Kongress**
(Oktober 2020)
- **Bewährte Zusammenarbeit mit dem MVV**

...weniger Autos,
dennoch mobil...



Carsharing im Landkreis Ebersberg

Letzte Neugründungen

- ✓ **Anzing** (1/2019)
>>> EBERflitzer
- ✓ **Aßling** (2/2019)
>>> Überlassungsfahrzeug
- ✓ **Forstinning** (5/2019)



CarSharing-Organisationen:

- Carsharing-Union Markt Schwaben e.V.
- Vaterstettener Auto-Teiler e.V.
- Markt Kirchseeoner Auto-Teiler e.V.
- Ebersberger Auto-Teiler e.V.
- Grafinger Auto-Teiler e.V.
- Pöinger Autoteiler Initiative e.V.
- Glonner Auto-Teiler e.V.
- Zornedinger Auto-Teiler e.V.
- Carsharing Anzing e.V.
- Aßlinger Auto-Teiler e.V.
- Forstinninger Auto-Teiler e.V.

● Gemeinde/Stadt mit PKW-Standorten

© MVV 2020



08.10.2020

Lud

15



Carsharing im Landkreis Ebersberg Situation CSOs vor Corona

Gemeinde	CSO	Autos				Stationen				Nutzer / Fahrberechtigte			
		31.12.2012	31.12.2015	31.12.2017	10.09.2019	31.12.2012	31.12.2015	31.12.2017	10.09.2019	31.12.2012	31.12.2015	31.12.2017	10.09.2019
Vaterstetten	VAT e.V.	17	19	19	21	15	17	17	18	475	600	700 ¹	750
Markt Schwaben	CMS e.V.	7	7	8 ²	9 ³	5	4	5 ⁴	9 ⁵	115	130	170	172
Grafring	GAT e.V.	7	14	13	14	7	14	13	14	110	230	300	400
Ebersberg	EAT e.V.	3	4	4	5	3	4	4	5	38	80	106	140
Zorneding	ZAT e.V.	2	3	4	3	2	3	4	3	71	106	129	158
Poing	Pati e.V.	2	2	2	2	2	2	2	2	9	13	35	35
Glonn	GIATI e.V.	1	1	2	2	1	1	2	2	6	26	51	55
Kirchseeon	MKAT e.V.	0	2	2	2	0	2	2	2	0	34	24	22
Anzing	CSA				1				1				26
Abding	AAT				2				2				25
Forstinning	FAT				1				1				
Landkreis		39	52	54	61	35	47	49	59	824	1219	1515	1783



Interreg
Alpine Space
melinda

Interreg
Alpine Space
ALP GRIDS

Internationale Projekte








MELINDA: Rahmen

Das Projekt MELINDA

- Regionalentwicklungsprogramm **INTERREG Alpenraum**
- 13 internationale Partner aus dem Alpenraum
- **Laufzeit** 4/2018 – 4/2021
- Projektpartner DE: Energieagentur EBE-MUC (neu) und B.A.U.M. Consult
- **Budget** je 150T€ für beide Partner
- **Ziel** des Projekts: *Mobility Ecosystem for Low-carbon and INnovative moDal shift in the Alps*



- ✓ Klimafreundliche Mobilität
- ✓ Stärkung Umweltverbund
- ✓ Mobilitätsverhalten
- ✓ Innovation / Daten



08.10.2020

Ludwig Karg / Patrick Ansbacher

26






MELINDA: Pilotregion Ebersberg

Aktivitäten im Überblick

Das Pilotvorhaben im LK EBE

- **Mitfahren / Fahrgemeinschaften**
- **Netz von MitfahrbankerIn**

Aktivitäten im Überblick

- Analyse Netz von MitfahrbankerIn
- Konzept für Verbesserungen / Ausweitung des Netzes
- Analyse Synergien Bankerl / Mitfahrplattformen (Apps) / Analyse Verknüpfung ÖV
- **Befragung Organisatoren** Mitfahrbankerl (August/September 2019)
- Transnationales **Partnertreffen** in EBE (07.-09.10.2019)
- Nutzerhemmnisse: **Befragung Nutzer** / potenzielle Nutzer (Herbst 2020)
- Analyse Verknüpfung Mitfahren / Carsharing
- **Vernetzungstreffen** Organisatoren Mitfahrbankerl (01.10.2019, 21.01.2020, virtuell 21.10.2020)











MELINDA: Pilotregion Ebersberg

Situation im Landkreis




Das Pilotvorhaben im LK EBE
*Car-Pooling in the District of Ebersberg:
 Network of Hitchhiking Benches*

➤ **Mitfahren / Fahrgemeinschaften**

➤ **Netz von Mitfahrbankerln**

ca. 28 Bänke im
Landkreis
+ weitere in der
Umgebung

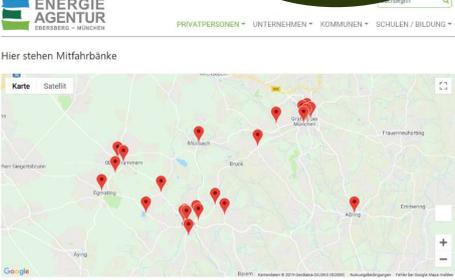
→ digitale
Karte auf EA-
Homepage

Wo gibt es bereits Mitfahrbänke im LK EBE?

- Glonn
- Grafing
- Ebersberg
- Oberpfraammers
- Aßling
- Pienzenau
- Egmatting
- Moosach
- Forstinning
- Ebersberg

Wo sind weitere geplant / in der Diskussion?

- Grafing
- Zorneding
- Schlacht
- Ebersberg









Digitalisierung














Digitalisierung



Digitalisierung

Aktivität	Stand / Ergebnis	nächste Schritte
Agora als Einstieg	siehe „Strategie und Vernetzung“	
Digital-Initiative	❖ steckengeblieben im März 2020	<input type="checkbox"/> reaktivieren
(Förder-) Projekt DREI-KON weiterentwickelt („Regionalpunkte für Beiträge zum Gelingen der regionalen Gesellschaft“)	✓ Software von MinCOM fertig ✓ Workshop-Konzept erstellt für Beteiligung und Tests ab November	<input type="checkbox"/> Gewinnung von Teilnehmenden zu 1. Workshop einladen (20. oder 27.11., 17-20 Uhr, LRA) <input type="checkbox"/> Test mit kleiner Gruppe
Unterstützung beim Thema 5G	Veranstaltung am 5.10. vorbereitet (Moderation Karg)	<input type="checkbox"/> Ergebnisse als Beispiel für multi-dimensionale Diskussion des Themas Digitalisierung nutzen

zu klären ○ Wann und wie weiter mit der Digital-Initiative?



Chance und Risiken der digitalen Transformation Informationsabend zum neuen Mobilfunkstandard 5G






Das Programm

Einführung in das Thema 5G
 Dipl. Inf. univ. Ludwig Karg, B.A.U.M. Consult München / Berlin

5G-Mobilfunk/Digitalisierung – Fortschritt für wen?
 Dipl.-Ing. Jörn Gutbier, Vorstandsvorsitzender Umwelt und Verbraucherschutzorganisation diagnose:funk e.V.

Mobilfunk und Gesundheit
 Dr. Bernhard Brenner, Bayerisches Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit

Digital First – Planet Second?
 Dipl.-Geograph Jürgen Merks, Umweltreferent Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland

Mobilfunk für die Menschen
 Dr. Klaus-Peter Potthast, Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie

Diskussion auf dem Podium und mit dem Publikum






B.A.U.M. Ludwig Karg / Patrick Ansbacher
08.10.2020
32






Digitalisierung Digital-Initiative EBE

Zeitraum / Datum	Veranstaltung / Aktivität	Aufgaben / Hinweise
erledigt	Abstimmung generelles Vorgehen, Mitglieder Steuerungsgruppe, Mitglieder „Forum Digital“	
erledigt	Online-Plattform: einfache Arbeitsplattform für Austausch von Dokumenten Digitale Agora: Vorstellung und Diskussion des Aktionsprogramms	
offen	1. Sitzung der Steuerungsgruppe <ul style="list-style-type: none"> ○ Scope für das Vorhaben? Zuschnitt eines „Forum.Digital“? ○ Vorbereitung der Online-Befragung 	
offen	Online-Befragung <ul style="list-style-type: none"> ○ Erstellung Konzeption und Fragenliste ○ schriftliche Abstimmung mit Steuerungsgruppe ○ technische Realisierung ○ Einbindung von Personen, die sich nicht an einer Online-Befragung beteiligen können oder wollen 	
offen	Einladung der Mitglieder eines „Forum Digital“ <ul style="list-style-type: none"> ○ allgemein zur Teilnahme, speziell zur 1. Sitzung im ??? ○ mit Aufruf zur Teilnahme an der Online-Befragung 	
offen	1. Sitzung des Forum Digitalisierung <ul style="list-style-type: none"> ○ Input: „Nachhaltige Digitalisierung“ inkl. Vorstellung der Ergebnisse der Befragung ○ Festlegung prioritärer Handlungsfelder (im Plenum) ○ Beschreibung des Vorgehens und Entwicklung von Maßnahmen in den Handlungsfeldern (in Arbeitsgruppen) ○ Einrichtung von 3-5 Arbeitsgruppen zur weiteren Bearbeitung 	


B.A.U.M. 08.10.2020 Ludwig Karg / Patrick Ansbacher
33

	Budget	geplante Aktivitäten
Strategie und Vernetzung Treffen LRA, Regionalbeirat, ULV, Gremien; Fertigstellung und Kommunikation zum Aktionsprogramm sowie Entwicklung eines Umsetzungs-Controllings Weitere Schritte Umsetzung Aktionsprogramm - Agora	10 T€	<ul style="list-style-type: none"> • Gremienarbeit • Aktionsprogramm <ul style="list-style-type: none"> • online-Version • Agora • Umsetzungs-Controlling
Zukunft Mobilität thematische und organisatorische Betreuung des Mobilitätsforums; Betreuung der Projektgruppen; Öffentlichkeitsarbeit	20 T€	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing • MobiRat • Alternative Antriebe • Ggf. neue Projektgruppe ÖV (NVP) • Radverkehr (nach Bedarf) • Projekt MELINDA
Digitalisierung Landkreis als Vorzeigeregion für die Bewältigung der Herausforderungen des Digitalen Zeitalters	20 T€	<ul style="list-style-type: none"> • Agora als Einstieg • Start der Lenkungsgruppe • Online-Befragung • Projekt DREI-KON
Gesamt	50 T€	

	Budget	geplante Aktivitäten
Strategie und Vernetzung Treffen LRA, Regionalbeirat, ULV, Gremien; Fertigstellung und Kommunikation zum Aktionsprogramm sowie Entwicklung eines Umsetzungs-Controllings Weitere Schritte Umsetzung Aktionsprogramm - Agora	10 T€	<ul style="list-style-type: none"> • Gremienarbeit • Aktionsprogramm <ul style="list-style-type: none"> • online-Version • Agora • Umsetzungs-Controlling
Zukunft Mobilität thematische und organisatorische Betreuung des Mobilitätsforums; Betreuung der Projektgruppen; Öffentlichkeitsarbeit	20 T€	<ul style="list-style-type: none"> • Carsharing • MobiRat • Alternative Antriebe • Ggf. neue Projektgruppe ÖV (NVP) • Radverkehr (nach Bedarf) • Projekt MELINDA
Digitalisierung Landkreis als Vorzeigeregion für die Bewältigung der Herausforderungen des Digitalen Zeitalters	20 T€	<ul style="list-style-type: none"> • Agora als Einstieg • Start der Lenkungsgruppe • Online-Befragung • Projekt DREI-KON
Gesamt	50 T€	

B.A.U.M. Consult GmbH München
 Gotzingerstr. 48/50
 81371 München
 +49 (0)89 189 35 0
 muenchen@baumgroup.de

Fanny-Zobel-Str. 9
 12435 Berlin
 +49 (0)30 53 60 18 84 0
 berlin@baumgroup.de

www.baumgroup.de


B.A.U.M.

ENIANO

Energieplanung LKr München

08.10.2020, ULV-Ausschuss LKr Ebersberg

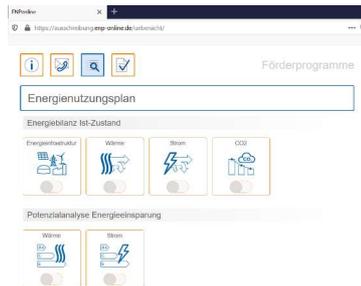
Planungsinstrument Energienutzungsplan

ENIANO

2

Energienutzungsplan

- Informelles Planungsinstrument für Landkreise und Kommunen
- Förderung durch StMWi mit 70 %
- Leitfaden Energienutzungsplan
- Ausschreibungshilfe www.ENPonline.de



Energieplanung im LKr München

Vorstellung Energienutzungsplan LKr München

Auftraggeber: Landkreis München

Auftragnehmer: Energieagentur Ebersberg-München gGmbH

Unterauftrag: ENIANO GmbH

Projektlaufzeit: 1 Jahr (2020)

Ziele

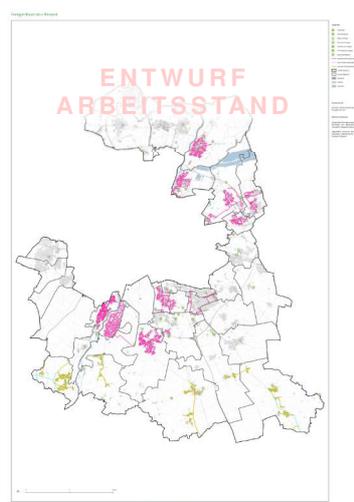
- Aufbau einer **digitalen Infrastruktur** für die Energieplanung
- **Analyse** des Ist-Zustandes und der Entwicklungspotenziale
- **Umsetzung** konkreter, investiver und beratender Maßnahmen

ENIANO

5

Bestandserfassung – Netzinfrastruktur und (Heiz-)Kraftwerke

- Netzinfrastruktur
 - Gasnetze
 - Fernwärmenetze
 - Stromnetze
- Kraftwerke
 - Heiz-/Kraftwerke
 - Biogasanlagen
 - Biomasseanlagen
 - Geothermieanlagen
 - PV-Freiflächenanlagen
 - Wasserkraftanlagen
 - Windkraftanlagen

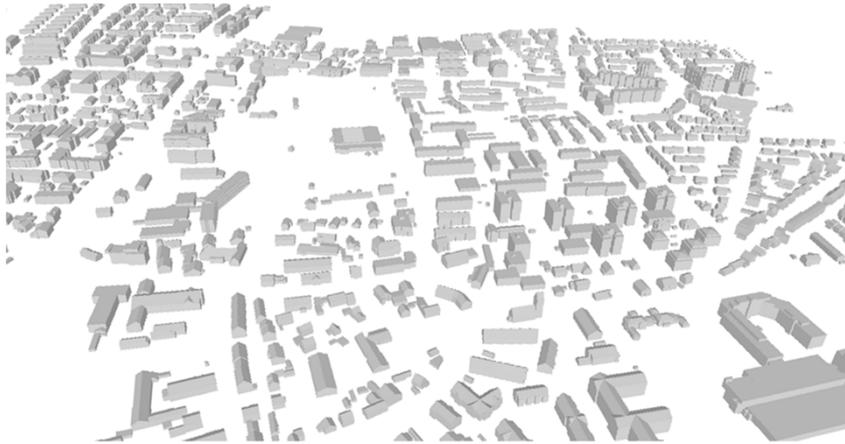


ENIANO

6

Bestandserfassung – Gebäudebestand und Energienachfrage

- Beispiel: 3D-Gebäudemodell Garching b. München

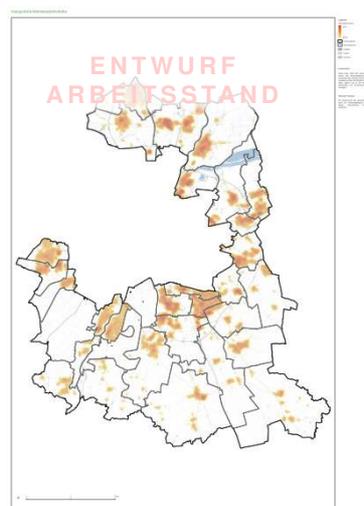


ENIANO

7

Bestandserfassung – Gebäudebestand und Energienachfrage

- Aufbau eines digitalen 3D-Wärmekatasters
- **Info zu jedem Gebäude**
 - 3D-Modell (Bauteile, Volumen, ...)
 - Nutzung, Typisierung
 - Endenergieträger Wärmeversorgung
- **für jedes Gebäude berechnet**
 - Wärmenachfrage
 - Energieeffizienz
 - Heizleistung

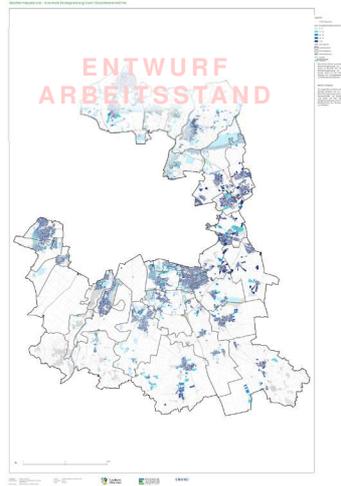


ENIANO

8

Potenzialanalyse – Oberflächennahe Geothermie

- Potenzial Grundwasserwärmepumpe
- flurstücksscharfe Ermittlung
- Datengrundlage:
 - 3D-Untergrundmodell
 - TU München, Lst. für Hydrogeologie

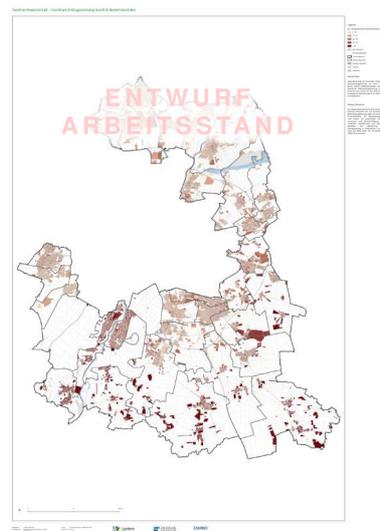
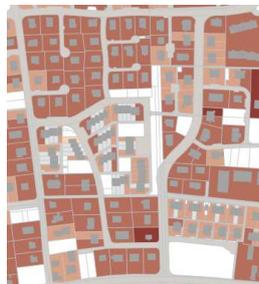


ENIANO

9

Potenzialanalyse – Oberflächennahe Geothermie

- Potenzial Erdwärmesonden
- flurstücksscharfe Ermittlung
- Datengrundlage: Geologischer dienst, LfU

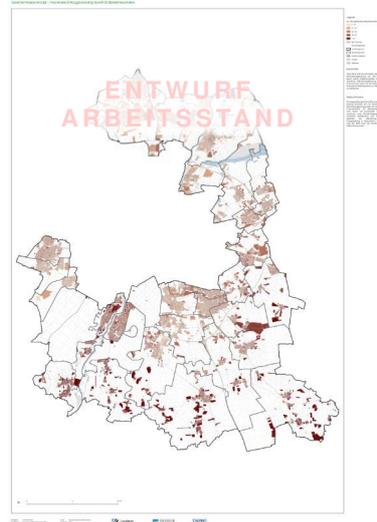


ENIANO

10

Potenzialanalyse – Oberflächennahe Geothermie

- Potenzial Erdwärmekollektoren
- flurstücksscharfe Ermittlung
- Datengrundlage:
 - FAU Erlangen-Nürnberg, GeoZentrum Nordbayern, Lehrstuhl für Geologie
 - Amt für ländliche Entwicklung, BZA

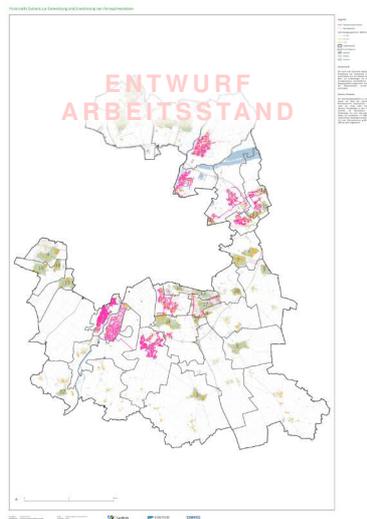
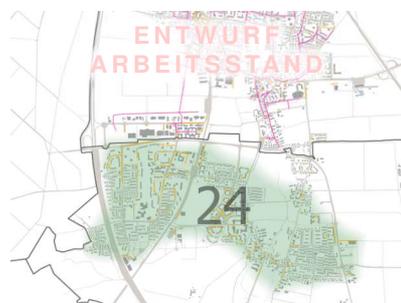


ENIANO

11

Potenzialanalyse – Fernwärmeausbau

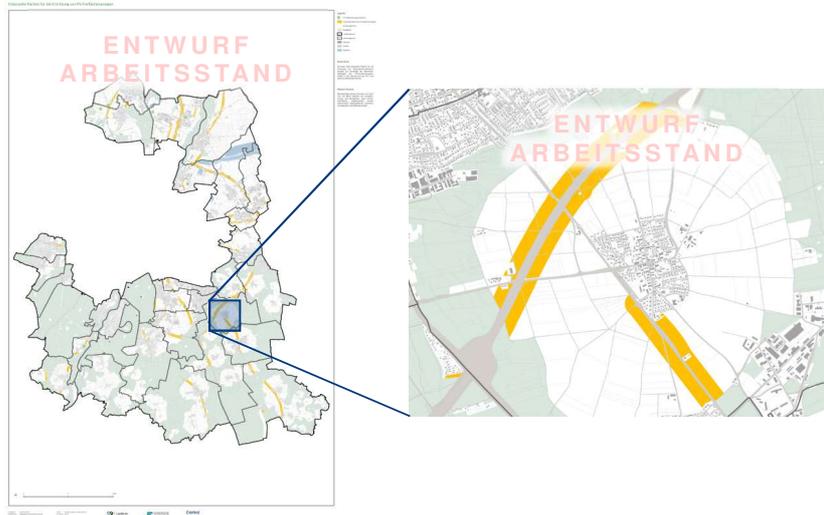
- Ausweisung potenzieller Gebiete für Aus- / Aufbau von Fernwärmelösungen



ENIANO

12

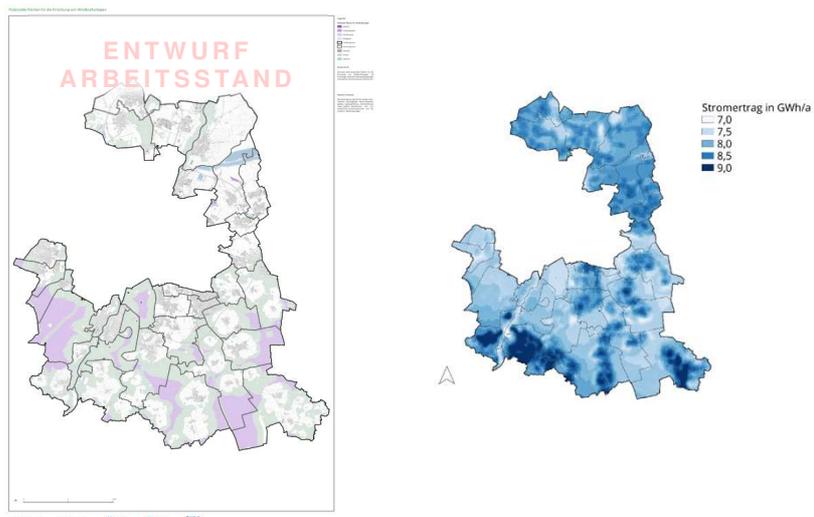
Potenzialanalyse – Photovoltaik Freifläche



ENIANO

15

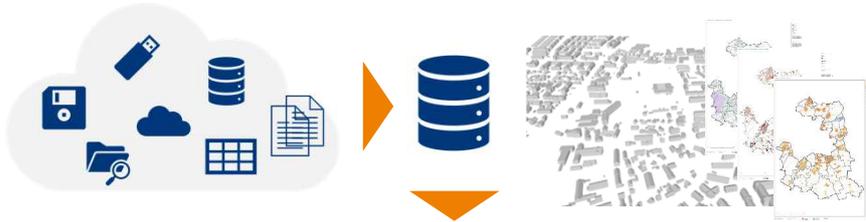
Potenzialanalyse – Windkraft



ENIANO

16

Beitrag zur Umsetzung der Energiewende



- **Entscheidungsgrundlage** für kommunale Planungs- und Beteiligungsprozesse
- **Informationsgrundlage** für Erstenergieberatung und Projektinitiierung
- **Planungsgrundlage** für Projektentwicklung und Umsetzung

Weiterführende Fördermodelle StMWi

- Umsetzungs-
begleitung
- Energiekonzepte

Herzlichen Dank!

Arbeitsgemeinschaft Zentrale Wasserstofftankstelle im Lkr. EBE

Arbeitsgemeinschaft Zentrale Wasserstofftankstelle im Lkr. EBE
c/o Omnibusverkehr REISBERGER GmbH, Haus 4, 83553 Frauenneuharting

an die
Kreisräte im
Landkreis Ebersberg

Ihr Zeichen/ Ihre Nachricht vom:

Unser Zeichen:

Telefon und Faxnr.:

T.: 08092 – 1279

F.: 08092 – 7176

Datum:

Freitag, 2. Oktober 2020

Bus-Antriebe mit erneuerbaren Energien: Wasserstofftankstelle in Schlacht

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landkreis Ebersberg nimmt zusammen mit zwei weiteren Landkreisen an dem geförderten Projekt „Hy-Bayern“ teil. Wesentlicher Bestandteil dieses Projekts ist „Wasserstoff als Busantrieb“. Es sollen dabei im Landkreis München in Hofolding nahe der A8 und in Feldkirchen an der A94 eine H₂-Tankstelle entstehen, im Landkreis Ebersberg ist eine Tankstelle in Schlacht bei Glonn geplant. Der grüne Wasserstoff soll dabei aus dem Landkreis Landshut kommen, der grüne Strom für die Elektrolyse aus dem Wasserkraftwerk Uppenberg I.

Es gibt einen EU-Beschluss, wonach

2025 45 % Busse mit sauberem Antrieb und 22,5% davon emissionsfrei

2030 65 % Busse mit sauberem Antrieb und 32,5% davon emissionsfrei

sein müssen. Emissionsfreie Busse sind nur mit Antrieben aus erneuerbaren Energien möglich (H₂ oder Strom). Busse mit anderen Antrieben, wie etwa Erdgas, können lediglich als Fahrzeuge mit sauberem Antrieb gewertet werden, nicht jedoch als emissionsfrei.

Der Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) ist gewillt, die oben aufgeführten Quoten für saubere und emissionsfreie Busse zu erfüllen, so dass bei Neuausschreibungen in den kommenden Jahren sukzessive insbesondere die gegenüber Wasserstoffbussen zum jetzigen Zeitpunkt weiter verbreiteten Elektrobusse gefordert werden. Der Landkreis Ebersberg möchte, wie aus der Presse zu entnehmen war, im Zuge des Projekts allerdings vermutlich vorwiegend auf Wasserstoff als Antriebsform für künftig auszuschreibende MVV-Linienbusse setzen.

Arbeitsgemeinschaft Zentrale Wasserstofftankstelle im Lkr. EBE, vertreten durch:

Omnibusverkehr Reisberger GmbH

Haus 4

D – 83553 Frauenneuharting

Tel.: 08092 – 1279

Fax.: 08092 – 7176

info@omnibus-reisberger.de

www.omnibus-reisberger.de

Geschäftsführung: Werner und Christian Reisberger

Amtsgericht München

HRB: 175 614

Finanzamt Ebersberg

UID Nr.: DE 26 195 27 32

Arbeitsgemeinschaft Zentrale Wasserstofftankstelle im Lkr. EBE

Grundsätzlich unterstützen wir dieses Projekt und finden es gut, dass der Landkreis Ebersberg hier tätig wird und bei Bus-Antrieben mit erneuerbaren Energien eine Vorreiterrolle einnehmen will. Allerdings darf dies nicht zu Lasten der im Landkreis ansässigen kleineren Busunternehmen gehen.

Nun soll jedoch eine Wasserstofftankstelle im Glonner Ortsteil Schlacht nur wenige hundert Meter entfernt vom dort ansässigen Betriebshof des Busunternehmens Ettenhuber entstehen. Schlacht liegt dabei für Betankungen von anderen Fahrzeugen als Linienbusse weder besonders verkehrsgünstig, noch zentral im Landkreis. Für andere Busunternehmen hat dies zur Folge, dass alle zur Betankung den Weg nach Schlacht auf sich nehmen müssten. Je nach Unternehmensstandort ist hier mit An- und Abfahrt nicht nur eine Stunde zusätzliche Arbeitszeit einzuplanen, sondern auch der niedrigere Wirkungsgrad einer Betankung, da die Reichweite der Betankung dann bereits um die zahlreichen zurückgelegten Kilometer sinkt. Somit entsteht für alle anderen Busunternehmen ein klarer Wettbewerbsnachteil, der durch andere Faktoren nicht mehr auszugleichen ist. Durch die jetzige Situation entsteht der Eindruck, dass mit öffentlichen Geldern ausschließlich ein einziges Unternehmen gefördert wird.

Da die aufgeführten Quoten künftig für alle öffentlichen Vergaben von Busverkehrsleistungen Anwendung finden werden, d.h. auch z.B. für Schulbusverkehre, werden zum einen die Kosten für den öffentlichen Verkehr, aber auch für die Schülerbeförderung in den kommenden Jahren ohnehin immens steigen. Kostet ein neuer Dieselbus derzeit in Grundausstattung etwa 220.000 Euro, so ist für einen Wasserstoffbus derzeit die etwa dreifache Summe einzuplanen. Auch der Betrieb der Wasserstofftankstelle ist nach Ablauf der Projektlaufzeit ein teures Unterfangen im Unterhalt, die auf die Kosten einer Betankung auf Dauer hinzuzurechnen sein werden.

Wenn nun allerdings aufgrund der Lage der Wasserstofftankstelle künftig nur noch ein Verkehrsunternehmen im Landkreis Ebersberg bei Ausschreibungen zum Zuge kommt, da es eine Wasserstofftankstelle sozusagen „vor der Haustüre“ besitzt, werden die praktizierten Ausschreibung ad absurdum geführt. Die Folge sind weiter steigende Kosten für Kommunen und Landkreis, da es dann auf Dauer letztlich nur noch einen Marktteilnehmer gibt. Diese Monopolstellung eines einzigen Busunternehmens kann daher aus unserer Sicht nicht im Sinne der Kommunen und des Landkreises sein.

Aufgrund dieser Faktoren möchten wir an Sie appellieren, den bisher auserwählten dezentralen Standort nochmals zu überdenken. Ein zentraler Standort ist in der Landkreismitte, etwa in Grafing oder Ebersberg, wäre auch aufgrund der großen Schulstandorte in Grafing, Ebersberg und Kirchseeon für alle gut erreichbar und gerecht. So könnte die Betankung dort beispielsweise auch im Vor- und Nachlauf von Schulbusfahrten oder in Betriebspausen der Linien erfolgen. Unser Appell ist, dass diese Schlüsseltechnologie fair und gleichermaßen für alle Verkehrsunternehmer zur Verfügung steht.

Arbeitsgemeinschaft Zentrale Wasserstofftankstelle im Lkr. EBE, vertreten durch:

Omnibusverkehr Reisberger GmbH

Haus 4
D – 83553 Frauenneuharting
Tel.: 08092 – 1279
Fax.: 08092 – 7176
info@omnibus-reisberger.de
www.omnibus-reisberger.de

Geschäftsführung: Werner und Christian Reisberger
Amtsgericht München
HRB: 175 614
Finanzamt Ebersberg
UID Nr.: DE 26 195 27 32

Arbeitsgemeinschaft Zentrale Wasserstofftankstelle im Lkr. EBE

Daher möchten wir uns mit unserer Arbeitsgemeinschaft für den Bau einer im Landkreis Ebersberg zentral gelegenen Wasserstofftankstelle zur Betankung von Linienbussen einsetzen und diesen im Rahmen all unserer zur Verfügung stehenden Möglichkeiten unterstützen und voranbringen.

Wir würden uns freuen, wenn Sie unser Anliegen insbesondere in Hinblick auf eine faire Wettbewerbssituation und der umweltfreundlichen Zukunft des Landkreises Ebersberg unterstützen würden. Gerne stehen wir Ihnen auch für ein persönliches Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Omnibus Höher GmbH

Oberseeon 20a
85665 Moosach
Tel. 08091/9731 od. 9998
info@omnibus-hoehner.de
www.omnibus-hoehner.de

Andreas Höher

Omnibus Höher GmbH

 **Larcher**
Touristik GmbH
Ansbacher Str. 26 - 83570 Markt Schwaben
Tel. 08092 / 77 60 oder 98121 / 77 76 20

Herbert Larcher

Larcher Touristik GmbH

 **Urscher**
Omnibusbetrieb

ADOLF URSCHER KG
Münchener Str. 37
Tel. 0 80 92 / 11 22 / Fax 0 80 92 / 3 21 93
85567 Grafing b. München

Adolf Urscher

Adolf Urscher KG

 **Reisberger**
Omnibusverkehr Reisberger GmbH
Haus 4 D - 83553 Frauenneuharting
www.Omnibus-Reisberger.de

Christian Reisberger

Omnibusverkehr Reisberger GmbH

Arbeitsgemeinschaft Zentrale Wasserstofftankstelle im Lkr. EBE, vertreten durch:

Omnibusverkehr Reisberger GmbH
Haus 4
D - 83553 Frauenneuharting
Tel.: 08092 - 1279
Fax.: 08092 - 7176
info@omnibus-reisberger.de
www.omnibus-reisberger.de

Geschäftsführung: Werner und Christian Reisberger
Amtsgericht München
HRB: 175 614
Finanzamt Ebersberg
UID Nr.: DE 26 195 27 32



DER LANDRAT DES LANDKREISES EBERSBERG

An die
Vertreter der ARGE Zentrale Wasserstofftankstelle
im Landkreis Ebersberg

Ebersberg, 7. Oktober 2020

Zentrale Wasserstofftankstelle im Landkreis Ebersberg

Sehr geehrter Herr Höher,
sehr geehrter Herr Urscher,
sehr geehrter Herr Larcher,
sehr geehrter Herr Reisberger,

ich bedanke mich für Ihre Nachricht und freue mich sehr über Ihr Interesse an einer CO₂-freien Mobilität. Nur gemeinsam schaffen wir die Energiewende; Ihr Engagement ist ein wichtiger Beitrag hierzu!

Im Sommer 2019 haben die drei Landkreise Ebersberg, München und Landshut beschlossen, einen gemeinsamen Förderantrag für das von der Bundesregierung ausgeschriebene Programm „Hyland“ zu erarbeiten. Ziel war damals, möglichst viele Unternehmen zum Mitmachen zu bewegen. Dafür notwendig war es, das Interesse zunächst formlos zu bekunden, zur Einreichung des Förderantrags war aber die Abgabe eines, wenn die Rahmenbedingungen eingehalten werden, verbindlichen Lol`s notwendig.

Der Landkreis Ebersberg hat damals über die Presse versucht, Unternehmen mit Projektideen für ein Mitmachen zu interessieren. Der Landkreis München hatte schon damals Busunternehmen als mögliche Partner im Visier und hat diese deshalb direkt angeschrieben. Unter den am 26. August 2019 angeschriebenen Unternehmen waren aus dem Landkreis Ebersberg auch die Firmen Ettenhuber, Larcher und Reisberger. Von allen angeschriebenen Busunternehmen haben damals nur die Betriebe Geldhauser (Landkreis München) und Ettenhuber ihr Interesse bekundet. Zu diesem Zeitpunkt war in unserem Landkreis eigentlich auch unsere große Hoffnung, Fuhrunternehmen für das Projekt zu gewinnen. Dies ist auch gelungen. Es wurden in erheblicher Größenordnung Lol`s unterschrieben. Leider wurde lange nach dem Projektzuschlag klar, dass diese Projekte mangels vorhandener LKW`s in der Projektlaufzeit nicht umgesetzt werden können. Aus diesem Grund konzentrierte sich das Projekt immer stärker auf die Umsetzung von Buslinien für den Wasserstoffbetrieb.

Damit war auch klar, dass in allen drei Landkreisen zunächst jeweils eine Wasserstofftankstelle notwendig wird. Zum wirtschaftlichen Betrieb einer solchen Tankstelle ist es nötig, dass – nach einer gewissen Anlaufzeit - ca. 15 Busse täglich dort tanken. Den teilnehmenden Busunternehmen wird also abverlangt, diese Abnahme zu garantieren. Aufgrund dieser Vorgaben hat sich der Landkreis Landshut entschlossen, derzeit keine H₂-Tankstelle zu bauen.

Die Teilnahme an diesem Projekt ist auch mit der Bereitschaft der teilnehmenden Betriebe verbunden, finanziell erheblich in Vorleistung zu gehen. Wären anfangs mehrere auf den Landkreis verteilte Betriebe mit der erforderlichen Anzahl von Bussen in das Projekt eingestiegen, wäre vielleicht eine Lösung mit einem anderen Tankstellenstandort als Schlacht diskutiert worden. Im jetzigen Projektstadium ist das leider nicht mehr möglich.

Eine Änderung der beim Fördermittelgeber für den Landkreis Ebersberg eingereichten Projektbestände und eine zeitliche Verzögerung durch eine Neusondierung von Tankstellenstandorten würde unweigerlich zu einem Ausscheiden des Landkreises Ebersberg aus dem Projekt führen. Im Übrigen werden die Fördergelder ja nicht direkt dem Landkreis ausbezahlt, sondern den teilnehmenden Betrieben. Das Unternehmen zur Erzeugung und Verteilung von Wasserstoff sowie zum Bau der Wasserstofftankstellen wird derzeit gegründet. Der kalkulierte Businesscase wäre nicht mehr haltbar, schließlich wäre das gesamte Projekt gefährdet. Damit wäre niemandem geholfen.

Dennoch teile ich Ihre im Schreiben geäußerten Bedenken, ob Ihre Betriebe bei der notwendigen und durch die EU vorgegebenen Umstellung auf emissionsfreie Antriebe nicht ins Hintertreffen geraten könnten. Das zu vermeiden ist eine wichtige Aufgabe, der sich der Landkreis Ebersberg auch engagiert stellen wird. Unser bisheriger Klimaschutzmanager Hans Gröbmayer hat dazu ja bereits im Sommer ein Gespräch mit der Firma Reisberger und Vertretern der Gemeinde Frauenneuharting sowie des Kreistages geführt. Wir nehmen die Rückmeldungen sehr ernst und streben selbstverständlich eine gemeinsame Lösung an. Deshalb freue ich mich sehr auf ein baldiges Gespräch mit Ihnen sowie weiteren Beteiligten, z.B. des MVV. Selbstverständlich gilt es, künftig etwaige Wettbewerbsnachteile durch Ausschreibungsverfahren mit ökologischen Auflagen zu vermeiden.

Ich hoffe sehr darauf und bin zuversichtlich, dass die neuen, durch die Bundes- und Staatsregierung aufgelegten Förderprogramme Ihnen und uns einen Weg aufzeigen, wie Sie zu enorm geförderten Wasserstoffbussen kommen können und wir auch gemeinsam Ihrem definierten Ziel als Arbeitsgemeinschaft entsprechend einen bzw. mehrere weitere Tankstellenstandorte in Angriff nehmen können (Grafing-Bahnhof wurde z.B. als Umschlagplatz für Regionalbusse vorgeschlagen), die auf Sicht einen wirtschaftlichen Betrieb ermöglichen, denn große Umwege für einen noch dazu längeren Tankvorgang machen für keinen Betrieb wirtschaftlich Sinn.

Nachdem wir uns aber sehr glücklich schätzen können, zusammen mit den Landkreisen München und Landshut als einzige Wasserstoffregion in Bayern (von nur drei in Deutschland) ausgerufen worden zu sein - und damit zu den Pionieren gehören zu dürfen – sowie finanziell so stark gefördert zu werden, muss klar sein, dass es am Anfang leider „nur“ einen Tankstellen-Startpunkt geben wird, dem dann hoffentlich sehr schnell weitere Tankstellenstandorte folgen werden.

Mit den besten Grüßen



Robert Niedergesäß
Landrat



08.10.2020

Projektkonsortium HyBayern

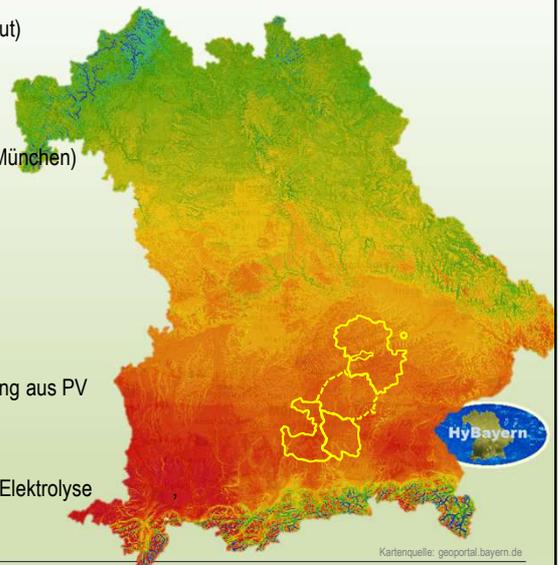
Hyperformer H₂ Modellregion HyBayern

Grüne Wasserstoffmodellregion der Landkreise Landshut, Ebersberg, München,
Vorstellung Investitionsplan

Projekt H₂ Modellregion „HyBayern“ Landshut – Ebersberg - München

Grüner Wasserstoff für emissionsfreie Mobilität in der Metropolregion München

- regional**
- **Grüner Wasserstoff: 400 – 600 t pro Jahr** (LK Freising / LK Landshut)
 - aus Grünstrom: Wasserkraft, PV- und Windstrom
 - Megawatt-Elektrolyse für grünen Wasserstoff in Bayern
 - Wasserstofflieferung an Tankstellen in der gesamten Region
 - **H₂ Tankstellen für Busse und Lkw** (LK Landshut, LK Ebersberg, LK München)
 - 2 öffentliche 35 MPa Tankstellen für Busse, Lkw, m.E. Pkw
 - **Brennstoffzellenfahrzeuge: 35 Busse und 31 Pkw, ggf. Lkw**
(LK Ebersberg, LK München, perspektivisch Stadt und LK Landshut)
 - Regionalbusse, ggf. Lkw
 - Fuhrpark Pkw für lokale Unternehmen und Flotten
 - **Dezentrales Wasserstoff-Autohaus** (LK Landshut)
 - emissionsfreies Autohaus mit Betriebshoftankstelle, Wasserstoffherstellung aus PV und Anlieferung grünen Wasserstoffs aus der regionalen Elektrolyse
 - **Dezentrale Wasserstoff Tankstelle** (LK München / LK Landshut)
 - H2Here Solarhaussystem: Integrierte Wasserstoffherzeugung aus PV mit Elektrolyse Speicher und Betankungsoption für 3-5 Brennstoffzellenfahrzeuge in der dezentralen Solarhaussiedlung
- dezentral**



Kartenquelle: geoportal.bayern.de

⇒ mind. 4.500 t CO₂-Einsparung im Jahr in der Region

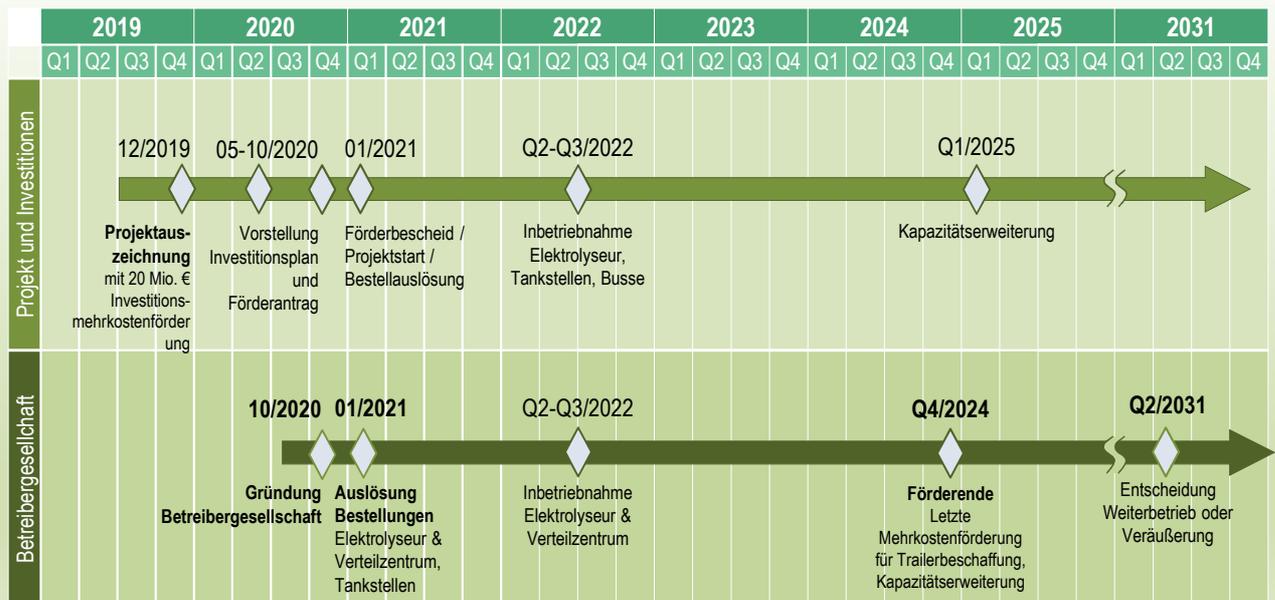
⇒ neue Geschäftsmodelle und Arbeitsplätze in der Wasserstoffmodellregion „HyBayern“

Gründe für die Teilnahme des Landkreises

- Klimaziel: Klimaneutraler Landkreis bis 2030
- Kosten Klimaschutz deutlich geringer als Kosten der Klimafolgen
- Clean Vehicle Directive: bis 2025 mind. 45% saubere Fahrzeuge, bis 2030 mind. 65%
- Zukunftsweisendes Projekt, Wasserstoff wird zukünftiger Energieträger
- Chance auf hohe Fördermittel zugreifen zu können
- Verfügbarkeit von möglichst günstigem grünen Wasserstoff für den Landkreis sicherstellen
- Als Innovationstreiber und Vorreiter mit dabei sein

Projekt H₂ Modellregion „HyBayern“ Landshut – Ebersberg - München

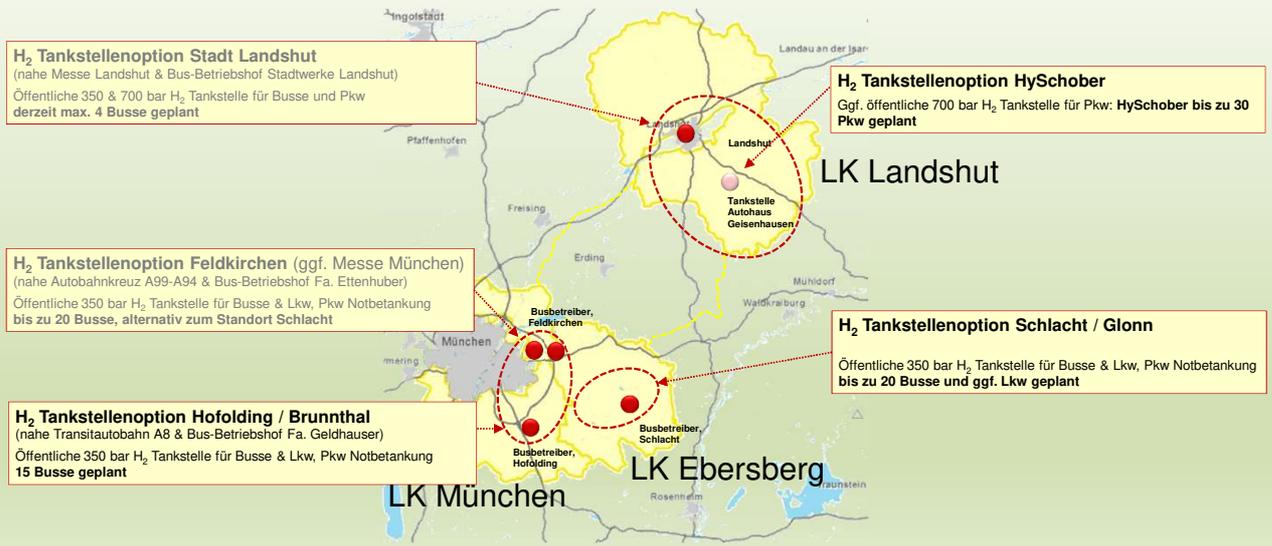
Zeitplan



Projekt H₂ Modellregion „HyBayern“ Landshut – Ebersberg - München

Zielkorridore für Wasserstoff Tankstellen für Busse (350 bar) und ggf. Lkw

- Öffentliche 350 bar Wasserstoff Tankstelle für Busse, Lkw und m.E. Pkw ● Dezentrale (nicht-öffentliche 350 bar und / oder 700 bar Wasserstoff Tankstelle



Oktober 2020

HyPerformer Projekt HyBayern der Landkreise Landshut, Ebersberg und München

Seite 9

Projekt H₂ Modellregion „HyBayern“ Landshut – Ebersberg - München

Anschaffung von bis zu 35 Brennstoffzellenbussen für den Einsatz im MVV (Münchner Verkehrsverbund im LK München & Ebersberg)

Fahrzeuge	Anzahl	Firmen / Betreiber	Linien	Busanbieter
H₂ Brennstoffzellenbusse <ul style="list-style-type: none"> Niederflurbusse Low Entry Busse (ab 2024) 	35 10 in Q2/2022 +2 in Q4/2023 + 23 in Q4/2024	<ul style="list-style-type: none"> Fa. Geldhauser (LK-M) Fa. Ettenhuber (LK-EBE) 	<ul style="list-style-type: none"> Linien des MVV in den Landkreisen München und Ebersberg 	<ul style="list-style-type: none"> Van Hool (Belgien) Solaris (Polen) Caetano (Portugal) Ggf. Hyundai (Korea)



Caetano



Van Hool



Solaris

Bildquelle Van Hool, Solaris, Caetano

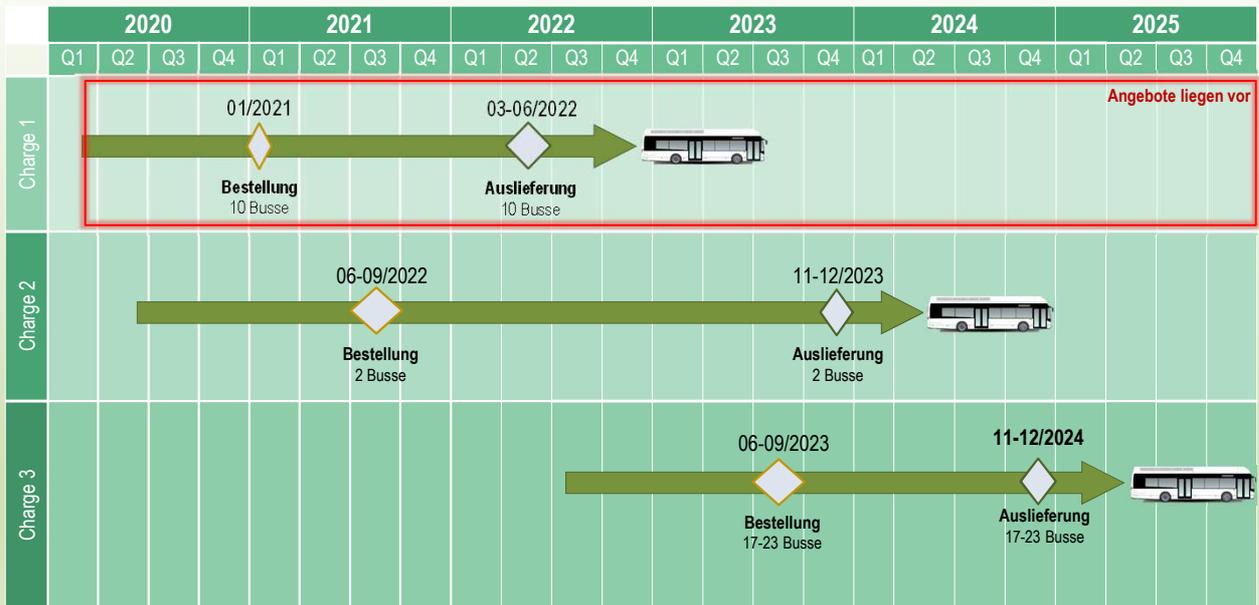
Oktober 2020

HyPerformer Projekt HyBayern der Landkreise Landshut, Ebersberg und München

Seite 11

Projekt H₂ Modellregion „HyBayern“ Landshut – Ebersberg – München

Zeitplan Brennstoffzellenbusse



Oktober 2020

HyPerformer Projekt HyBayern der Landkreise Landshut, Ebersberg und München

Seite 12

Zeit für Ihre Fragen

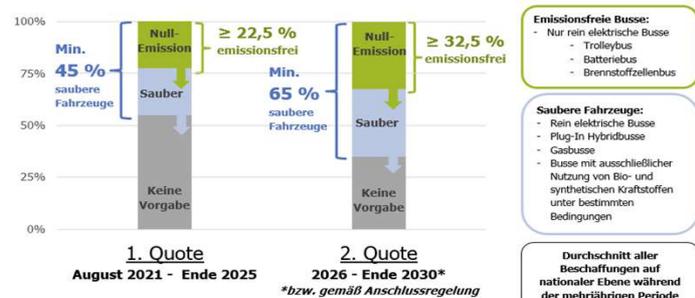


Einsatz von Wasserstoffbussen im Landkreis Ebersberg

Wasserstoffbusse im LK EBE

Ziele:

- Dekarbonisierung des ÖPNV
- Erfahrungsgewinn im Einsatz von Wasserstofftechnologie
- Technologieführerschaft im emissionsfreien Verkehr
 - Batterieelektrisch & Brennstoffzelle
- Einhaltung Clean Vehicle Directive (EU)
- Einsatz von Brennstoffzellenbussen im Regionalbusverkehr



Quelle: KCW GmbH

Linienauswahlkriterien

- Vertragspartner (Ettenhuber)
- Entfernung Betriebshof / Tankstelle → Einsatzort
- Niederflerbus (12m)
- Umlauflänge je Bus max. 350 km (ohne Zwischentanken)
- Vertragslaufzeit des Verkehrsvertrags
- Laufleistung je Bus und Jahr (ca. 80.000km)
- Öffentlichkeitswirksamkeit
- 5 Fahrzeuge je Verkehrsunternehmer



3

Linienauswahl Ettenhuber

Einsatz von B2-Bussen im MVV-Regionalbusverkehr → Datenerhebung für Busumläufe

Linie	Verkehrszeit Mo-Fr, Sa, So/FH	Umlauf- bzw. Bus-Nr.	Standort Satzfahrplan	Linienart/ -endgültige Uhrzeit	Umlauflänge inkl. Aus-Ertüchen in km pro Tag	Linienart (je oder nein)	Bemerkung (z.B. Linienwechsel, längere Standzeiten...)
211	Mo-Fr	21111	Glohn	Start 5:30 Ende 14:00 Pulsbrunn	147	ja	
211	Mo-Fr	21112	Glohn	Start 14:15 Ende 21:30 Pulsbrunn	128	ja	
211	Mo-Fr	21121	Glohn	Start 5:37 Ende 15:00 Pulsbrunn	144	ja	
211	Mo-Fr	21122	Glohn	Start 12:58 Ende 21:00 Montsepp-Steinweg	200	nein	Mit zweimal Schulbus Montsepp-Steinweg
212	Mo-Fr	21210	Glohn	Start 7:00 Ende 13:00 Pulsbrunn	140	ja	
211	Mo-Fr	21113	Glohn	Start 16:20 Ende 0:15 Pulsbrunn	128	ja	
211	Mo-Fr	21141	Glohn	Start 8:45 Ende 13:00 Pulsbrunn			Siehe Umlauf 44020
212	Mo-Fr	21212	Glohn	Start 13:15 Ende 19:00 Pulsbrunn	225	ja	
212	Mo-Fr	21221	Glohn	Start 4:30 Ende 14:00 Pulsbrunn	105	ja	
212	Mo-Fr	21222	Glohn	Start 14:15 Ende 21:00 Pulsbrunn	105	ja	
212	Mo-Fr	21223	Glohn	Start 14:15 Ende 21:00 Pulsbrunn	105	ja	
212	Mo-Fr	21224	Glohn	Start 14:15 Ende 21:00 Pulsbrunn	105	ja	
212	Mo-Fr	21225	Glohn	Start 14:15 Ende 21:00 Pulsbrunn	105	ja	
212	Mo-Fr	21226	Glohn	Start 14:15 Ende 21:00 Pulsbrunn	105	ja	
230	Mo-Fr	23011	Glohn	Start 8:00 Ende 15:30 Haur	215	ja	
230	Mo-Fr	23021	Glohn	Start 4:50 Ende 13:45 Haur	192	ja	
230	Mo-Fr	23042	Glohn	Start 15:30 Ende 22:00 Haur	192	ja	
230	Mo-Fr	23052	Glohn	Start 17:15 Ende 22:45 Haur	191	ja	
411	Mo-Fr	41111	Glohn	Start 5:30 Ende 14:00 Anhofing	202	nein	Mit Linie Bären; Stört anschließend in Anhofing
411	Mo-Fr	41122	Glohn	Start 13:00 Ende 17:00 Glohn	252	nein	Mit Umlauf 41324
411	Mo-Fr	41114	Glohn	Start 17:00 Ende 20:00 Glohn			Siehe Umlauf 44031
411	Mo-Fr	41131	Glohn	Start 8:24 Ende 13:00 Glohn	60	ja	
413	Mo-Fr	41312	Glohn	Start 13:30 Ende 18:50 Glohn			Siehe Umlauf 44441
413	Mo-Fr	41321	Glohn	Start 5:24 Ende 14:00 Anhofing	197	nein	Mit Schulbus Anhofing
413	Mo-Fr	41322	Glohn	Start 14:00 Ende 17:00 Glohn			Siehe Umlauf 44031
413	Mo-Fr	41324	Glohn	Start 17:00 Ende 21:00 Glohn			Siehe Umlauf 41112

4

Erster Aufschlag Ettenhuber

Linienauswahl Ettenhuber

Einsatz von BZ-Bussen im MVV-Regionalbusverkehr --- Datenerhebung für Busumläufe am Standort: **Glonn-Schlacht**

Bus	Linie	Verkehrstag	Umlauf-Nr.	Betriebs-hof	Linienstart/-endhaltestelle Uhrzeit	Umlauflänge inkl. Aus-Einrücken in km pro Tag	betriebs-hof Umlauf?	Bemerkung
1	211	Mo-Fr	21111	Glonn	Start 5:30 Neuperlach Süd	167	275	Könnte mittags ca. 30 Minuten am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 19:15 Putzbrunn			
2	211	Mo-Fr	21112	Glonn	Start 6:45 Putzbrunn	109	ja	Könnte mittags früh ca. 10 Minuten am Betriebshof (nach)tanken. Def. Umlauf möglich.
					Ende 18:30 Neuperlach Süd			
3	212	Mo-Fr	21221	Glonn	Start 6:45 Putzbrunn	109	357	Könnte mittags ca. 30 Minuten am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 15:45 Putzbrunn			
4	212	Mo-Fr	21242	Glonn	Start 6:45 Haar	104	330	Könnte mittags ca. 30 Minuten am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 19:45 Haar			
5	211	Mo-Fr	21132	Glonn	Start 6:45 Neuperlach Süd	100	214	Könnte mittags ca. 30 Minuten am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 19:30 Putzbrunn			

Montag - Freitag

6	411	Mo-Fr	41111	Glonn	Start 5:31 Antholzing	102	457	Könnte vormittags am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 19:03 Glonn			
7	413	Mo-Fr	41322	Glonn	Start 6:24 Höhenkirchen	100	271	Könnte vormittags am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 17:00 Glonn			
8	413	Mo-Fr	41314	Glonn	Start 6:24 Höhenkirchen	111	ja	Umlaufänderung notwendig
					Ende 17:00 Glonn			
9	440	Mo-Fr	44021	Glonn	Start 5:25 Plusheim	150	281	Könnte nachmittags am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 14:24 Glonn			
10	440	Mo-Fr	44022	Glonn	Start 5:25 Plusheim	151	ja	Könnte nachmittags am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 14:45 Glonn			

Einsatz von BZ-Bussen im MVV-Regionalbusverkehr --- Datenerhebung für Busumläufe am Standort: **Glonn-Schlacht**

Bus	Linie	Verkehrstag	Umlauf-Nr.	Betriebs-hof	Linienstart/-endhaltestelle Uhrzeit	Umlauflänge inkl. Aus-Einrücken in km pro Tag	Linien-reiner Umlauf?	Bemerkung
1	211	Sa	21111	Glonn	Start 7:00 Neuperlach Süd	210	210	ja
					Ende 19:15 Putzbrunn			
2	211	Sa	21121	Glonn	Start 6:45 Putzbrunn	195	195	ja
					Ende 18:30 Neuperlach Süd			
3	211	Sa	21131	Glonn	Start 7:30 Putzbrunn	146	272	Umlauf müsste geändert werden, um am Betriebshof nachtanken zu können.
					Ende 16:30 Putzbrunn			
4	212	Sa	21132	Glonn	Start 6:15 Putzbrunn	126	ja	ja
					Ende 0:15 Putzbrunn			
4	212	Sa	21211	Glonn	Start 5:30 Putzbrunn	138	291	Kann am Betriebshof tanken
					Ende 13:15 Putzbrunn			
5	212	So	21222	Glonn	Start 15:45 Putzbrunn	153	ja	Kann am Betriebshof tanken
					Ende 0:15 Putzbrunn			
5	212	So	21211	Glonn	Start 7:00 Putzbrunn	138	263	Kann am Betriebshof tanken
					Ende 17:30 Putzbrunn			
5	212	So	21212	Glonn	Start 17:30 Putzbrunn	125	ja	Kann am Betriebshof tanken
					Ende 0:30 Putzbrunn			

Samstag, Sonn- und Feiertage

1	440	Sa-So	44051	Glonn	Start 7:00 Plusheim	231	471	ja	km inkl. Rufbus. Kann am Betriebshof tanken
					Ende 14:15 Plusheim				
2	413	Sa-So	41351	Glonn	Start 15:30 Plusheim	240	490	ja	km inkl. Rufbus. Kann am Betriebshof tanken
					Ende 22:51 Plusheim				
3	444	Sa	44451	Glonn	Start 6:45 Höhenkirchen	343	343	ja	km inkl. Rufbus. Kann am Betriebshof tanken
					Ende 19:12 Schalldorf				

Linienauswahl Ettenhuber

Montag - Freitag

Bus	Linie	Verkehrstag	Umlauf-Nr.	Betriebs-hof	Linienstart/-endhaltestelle Uhrzeit	Umlauflänge inkl. Aus-Einrücken in km pro Tag	Linien-reiner Umlauf?	Bemerkung	
1	411	Mo-Fr	41111	Glonn	Start 5:31 Antholzing	202	457	ja	Könnte vormittags am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 10:45 Glonn				
	411	Mo-Fr	41112	Glonn	Start 13:03 Glonn	115			
					Ende 17:00 Glonn				
2	440	Mo-Fr	44011	Glonn	Start 17:00 Glonn	218	352	ja	Könnte nachmittags am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 14:00 Plusheim				
3	413	Mo-Fr	41311	Glonn	Start 6:24 Höhenkirchen	60	271	ja	Könnte vormittags am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 8:15 Höhenkirchen				
	413	Mo-Fr	41322	Glonn	Start 12:57 Glonn	100			
					Ende 17:00 Glonn				
4	440	Mo-Fr	44021	Glonn	Start 17:00 Glonn	111	281	ja	Könnte nachmittags am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 20:00 Glonn				
5	230	Mo-Fr	23021	Glonn	Start 5:25 Haar	192	330	ja	Könnte mittags ca. 30 Minuten am Betriebshof (nach)tanken
					Ende 13:41 Haar				
5	212	Mo-Fr	21242	Glonn	Start 14:45 Putzbrunn	138	ja	Könnte mittags ca. 30 Minuten am Betriebshof (nach)tanken	
					Ende 21:15 Neuperlach Süd				

Aufgabenträger
LK EBE

Aufgabenträger
LK M

Linienauswahl Ettenhuber

Samstag, Sonn- und Feiertag

Bus	Linie	Verkehrstag	Umlauf-Nr.	Betriebs-hof	Linienstart/-endhaltestelle Uhrzeit		Umlauflänge inkl. Aus-Einrücken in km pro Tag		Linien-reiner Umlauf?	Bemerkung
					Start	Ende	Start	Ende		
1	413	Sa-So	41351	Glonn	6:45	Höhenkirchen	215	490	ja	km inkl. Rufbus. Kann am Betriebshof tanken
	413	Sa-So	41352	Glonn	13:45	Glonn	275			
2	440	Sa-So	44051	Glonn	7:00	Piusheim	231	471	ja	km inkl. Rufbus. Kann am Betriebshof tanken
	440	Sa-So	44052	Glonn	14:15	Piusheim	240			
3	444	Sa	44451	Glonn	7:19	Schalldorf	343	343	ja	km inkl. Rufbus
					19:12	Schalldorf	343			
4	211	Sa	21131	Glonn	7:30	Putzbrunn	146	272	ja	
	211	Sa	21132	Glonn	15:45	Putzbrunn	126			
5	212	Sa	21211	Glonn	5:30	Putzbrunn	138	291	ja	
					13:15	Putzbrunn	138			
	212	Sa	21222	Glonn	15:45	Putzbrunn	153		ja	
					0:15	Putzbrunn	153			
	212	So	21211	Glonn	7:00	Putzbrunn	138	263	ja	
					15:30	Putzbrunn	138			
212	So	21212	Glonn	17:30	Putzbrunn	125		ja		
				0:30	Putzbrunn	125				

Aufgabenträger
LK EBE

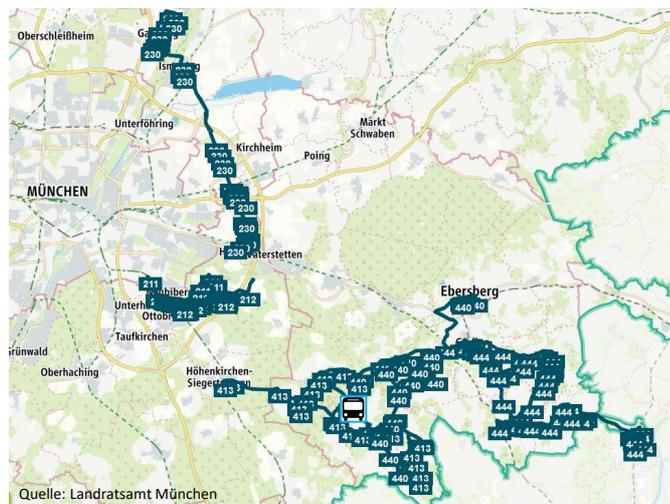
Aufgabenträger
LK M

7

Linienauswahl Ettenhuber

- **Bus 1**
 - Linie: 411 & 413
 - Umlauflänge: max. 490 km/Tag
 - Laufleistung: 163.250 km/Jahr
 - Verbrauch*: 13.060 kg H2/Jahr
- **Bus 2**
 - Linie: 440
 - Umlauflänge: max. 471 km/Tag
 - Laufleistung: 135.100 km/Jahr
 - Verbrauch*: 10.808 kg H2/Jahr
- **Bus 3**
 - Linie: 411, 413 & 444
 - Umlauflänge: max. 343 km/Tag
 - Laufleistung: 84.900 km/Jahr
 - Verbrauch*: 6.792 kg H2/Jahr
- **Bus 4**
 - Linie: 211 & 440
 - Umlauflänge: max. 291 km/Tag
 - Laufleistung: 83.850 km/Jahr
 - Verbrauch*: 6.708 kg H2/Jahr
- **Bus 5**
 - Linie: 212 & 230
 - Umlauflänge: max. 330 km/Tag
 - Laufleistung: 110.200 km/Jahr
 - Verbrauch*: 8.816 kg H2/Jahr

*8kg H2/100km bei 50 Einsatzwochen/ Jahr



8

Mehrkosten

- On-Top Einsatz:
 - BZ-Fahrzeuge ersetzen konventionelle Dieselbusse ohne notwendige Anpassungen im Linieneinsatz
 - Reservefahrzeuge werden vorgehalten
- Zusätzliche Fahrzeuge und Betriebskosten
- Langfristig deutlich geringere Mehrkosten durch Skaleneffekte werden insbesondere erwartet bei:
 - Betrieb
 - Tankstelle
 - Kraftstoff

9

Mehrkosten

- Bei einer Förderquote von **0%** würden sich die Mehrkosten für den Landkreis Ebersberg auf **588.000 € bis 974.000€ p.a.** belaufen.
- Bei einer Förderquote von **50%** würden sich die Mehrkosten für den Landkreis Ebersberg auf **509.000 € bis 844.000€ p.a.** belaufen.
- Bei einer Förderquote von **80%** würden sich die Mehrkosten für den Landkreis Ebersberg auf **461.000 € bis 766.000€ p.a.** belaufen.

*Die Förderquote bezieht sich auf die Investitionsmehrkosten der Busse

10

Beschlussvorschlag

2. Die Mehrkosten für diese On-Top-Busse werden vom Landkreis Ebersberg vorbehaltlich einer Förderquote von 80 % getragen. Sie betragen zwischen 461.000 € und 766.000 €.

Alternativer Beschlussvorschlag:

2. Die Mehrkosten für diese On-Top-Busse werden vom Landkreis Ebersberg vorbehaltlich einer Förderung getragen.

Protokollanlage 10 zu TOP 10 ö der 06. Sitzung des ULV-Ausschusses am 08.10.2020

Tischvorlage

Jochen Carl

Glonn / Grafing, 29.09.2020

Hans Gröbmayer

Olaf Rautenberg

Herrn Landrat Robert Niedergesäß

Damen und Herren Mitglieder im ULV-Ausschuss des Kreistages Ebersberg,

Ilke Ackstaller

Niklas Fent

Magdalena Föstl

Roland Frick

Franziska Hilger

Martin Lechner

Thomas Lechner

Ludwig Maurer

Josef Oswald

Bianka Poschenrieder

Thomas von Sarnowski

Antonia Schüller

Karl Schweisfurth

Leonhard Spitzauer

Herrn Bürgermeister Michael Eisenschmid, Moosach

Herrn Bürgermeister Josef Oswald, Glonn

Herrn MdL Thomas Huber

Frau MdL Doris Rauscher

Offener Brief

zum Thema Fahrradstraße auf der St 2351 zwischen Glonn und Moosach / Erhalt des Bahndammes als geschlossene Biotop-Verbindungsachse

Sehr geehrte Damen und Herren,

in der Sitzung des ULV-Ausschusses des Kreistages Ebersberg am 08.10.2020 lautet der Tagesordnungspunkt Ö 10:

Radltauglicher Naturerlebnispfad Grafing-Bahnhof - Moosach - Glonn;

a) Sachstandsbericht Umsetzung

b) Umstufung der ST 2351 zur Kreisstraße

c) Gemeinsamer Antrag von Bündnis 90/Die Grünen, AuG ÖDP/Die Linke und SPD vom 13.09.2020

In dem zu beratenden Antrag geht es darum, den Streckenabschnitt zwischen Moosach (Abzweigung Esterndorf/Oberpfammern) und Glonn auf der aktuellen Staatsstraße 2351 als Fahrradstraße auszuweisen. Dies soll im Rahmen eines auf zwei Jahre ausgelegten

Protokollanlage 10 zu TOP 10 ö der 06. Sitzung des ULV-Ausschusses am 08.10.2020
Tischvorlage

Verkehrsversuchs nach STVO § 45 Abs. 1 erfolgen und bei positiven Ergebnissen für die Verkehrssicherheit verstetigt werden.

Dadurch würde hier der Bau eines Radweges bzw. eines „radtauglichen Naturerlebnispfades“ auf dem parallel verlaufenden alten Bahndamm vermieden.

Die Vorgaben sind bekannt; zwei Komplexe sind eng miteinander verbunden und bieten damit die einmalige Gelegenheit, eine **richtungsweisende Entscheidung** zu treffen.

1.) Bahndamm von Glonn über Moosach nach Grafing Bahnhof

Seit der Stilllegung der Zugverbindung zwischen Grafing und Glonn und ihrem Rückbau im Jahre 1971 entwickelte sich auf dem Bahndamm ein artenreicher Bestand. Diese zusammenhängende ca. 14 ha große Fläche ist seit dem 04.11.1994 **nach dem Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) unter Schutz gestellt**. Sie stellt eine exzellente, überregional bedeutsame, Verbindungsachse zu einzelnen Biotopen und ökologischen Flächen dar und ist in Teilbereichen ein Puffer zur umliegenden Agrarlandschaft.

Der alte Bahndamm wird von Spaziergänger*innen genutzt und nur von einzelnen Radler*innen befahren; die Begegnungen mit den Fußgänger*innen sind dabei nicht selten problematisch.

Bei einer Ausgestaltung zu einem Radweg (radltauglichen Naturerlebnispfad), wäre hier ein entspanntes Wandern nicht mehr möglich, insbesondere nicht mit Kindern!

Es gilt, dieses Biotop zu erhalten, mit dem darauf befindlichen Wanderweg, der großteils aus einem Trampelpfad besteht, auf dem man besser hintereinander geht. Hier ist der Erholungswert in einer intakten Natur groß – ohne jeglichen Aufwand!

2.) Staatsstraße 2351, „Moosacher Straße“

Die St 2351 zwischen Glonn und Moosach ist für überörtlichen Verkehr nicht relevant und für den örtlichen kaum; evtl. wird in der Sitzung ja schon die Herabstufung zur Kreisstraße beschlossen.

Die kurvige Strecke ist ein Anziehungspunkt für Motorradfahrer*innen aus dem näheren und weiteren Umkreis (München, Rosenheim, Erding, Freising, ...); sie wird auch im Internet beworben; Biker*innen befahren die Strecke teilweise mehrmals hin und her, wobei sie die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h sicherlich häufig überschreiten.

Aufgrund der Schönheit der Strecke fahren hier auch zahlreiche Radler*innen, darunter auch viele Kinder. Dies haben Verkehrszählungen im Sommer 2020 bestätigt. Dass dabei Gefahrensituationen entstehen ist unvermeidlich.

Der Lärm ist inzwischen für die Anwohner*innen unerträglich, fahren hier doch an schönen Sommertagen mehr als 250 Motorräder.

Am 17.09.2020 wurde deswegen Herrn Bürgermeister Oswald eine Liste übergeben, auf welcher alle erreichten Anwohner*innen der Straße – und das waren fast alle – einen Aufruf an ihn unterzeichneten, sich für ihre Belange und gegen den Verkehrslärm einzusetzen – als Bürgermeister, Kreisrat und Mitglied im ULV-Ausschuss!

Vorschlag zur Lösung beider Sachlagen (siehe Antrag)

Auf der St 2351 bzw. der neuen Kreisstraße könnte ohne großen Aufwand eine Fahrradstraße eingerichtet werden. Die Zulassung von motorisiertem Verkehr wäre weiterhin möglich – unter Beachtung der Verkehrsregeln (Höchstgeschwindigkeit 30 km/h, Vorrang für Radfahrer*innen).

Der gesamte motorisierte Verkehr zwischen Glonn und Moosach könnte ohne Weiteres über die nahezu parallel verlaufende (derzeitige) Kreisstraße EBE 13 stattfinden, einer breiten, gut ausgebauten Straße, auf der bereits der weitaus größte Verkehr zwischen den beiden Orten abgewickelt wird. Der „Umweg“ beträgt dabei 600 Meter – gemessen ab der Abzweigung der Wolfgang-Koller-Straße (St 2351) von der Zinneberger Straße in Glonn bis zur Einmündung der Doblachstraße in die Grafinger Straße (St 2351) in Moosach.

Der Bahndamm bliebe damit unberührt als Biotop und Fußweg erhalten; erforderliche Pflegemaßnahmen könnten natürlich auch hier durchgeführt werden.

Behauptungen / Klarstellungen

=> Sperrung

Ein ständig wiederholter Einwand lautet, dass eine Sperrung einer Staatsstraße bzw. einer Kreisstraße für den motorisierten Verkehr nicht möglich sei.

Richtig ist: Eine Sperrung soll nicht erfolgen!

Bei der Einrichtung einer Fahrradstraße (evtl. nach einer Herabstufung zur Kreisstraße) – wäre **motorisierter Verkehr weiterhin möglich** (siehe oben!). **Dies ist so auch vorgesehen!**

=> Herabstufung zur Gemeindestraße nötig

Ebenso falsch ist die **Behauptung**, für die Einrichtung einer Fahrradstraße wäre eine Herabstufung der Staatsstraße (Kreisstraße) zur Gemeindestraße erforderlich!

Richtig ist: Verkehrsrechtlich ist die **Klassifizierung** einer Straße **nicht entscheidend**, um darauf eine Fahrradstraße einrichten zu können (Auskunft durch die Rechtsabteilung des ADFC Deutschland) – auch außerorts.

=> Der Mischverkehr auf einer Fahrradstraße ist gefährlich

So lautet ein weiterer Einwand.

Richtig ist: Ein Radweg auf dem Bahndamm würde **keine alltagstaugliche Alternative** darstellen – und eine „freizeittaugliche“ auch nicht. Sportliche Radler*innen würden sicherlich nicht auf dem Bahndamm fahren, sondern weiterhin auf der Straße. Das trifft sicher auch auf Berufspendler*innen nach Grafing (Bahnhof) oder Ebersberg zu, die häufig mit E-Bikes unterwegs sind – und wohl auch auf Freizeitfahrer, die nicht zwischen Fußgängern herumfahren wollen.

Der **Mischverkehr würde also trotz des Radweges auf dem Bahndamm bestehen bleiben** und wäre wegen der unverändert höheren Geschwindigkeitsunterschiede weiterhin erheblich gefährlicher als auf der Fahrradstraße.

Protokollanlage 10 zu TOP 10 ö der 06. Sitzung des ULV-Ausschusses am 08.10.2020
Tischvorlage

=> **einzig** „ebene“ **Strecke zwischen Glonn und Moosach**

Richtig ist: Das stimmt – aber daran würde sich nichts ändern, da **keine Sperrung** vorgesehen ist. Auch im Winter bräuchte die Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/ zusätzliche Sicherheit.

=> **Aufwand / Kosten**

Behauptung: Durch die Einrichtung einer Fahrradstraße würden höhere Kosten entstehen.

Richtig ist: Das Gegenteil ist der Fall; Der Umbau des Bahndammes würde wesentlich teurer, als das Aufstellen von einigen Schildern auf der Straße!

Wir appellieren an Sie als Entscheidungsträger*innen: Verschließen Sie sich nicht den nochmals dargelegten Argumenten und beachten Sie dabei: Es soll ein **VERSUCH** sein!

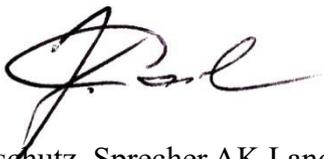
Sehen und ergreifen Sie die Chance, dieses Projekt zum Erfolg zu bringen und den Landkreis Ebersberg damit zum **Vorreiter einer neuen Verkehrspolitik** zu machen; mit einer **echten Förderung** des Fahrradverkehrs – als **Beitrag zum dringend notwendigen konsequenten Vorgehen gegen den Klimawandel und zum Schutz der Natur.**

Bitte stimmen Sie dem Verkehrsversuch zu!

An Sie, sehr geehrte Damen und Herren,

die nicht unmittelbar in die Entscheidung eingebunden sind, richten wir die dringliche Bitte: **Setzen auch Sie sich noch für diesen in Bayern und Deutschland zukunftsweisenden Verkehrsversuch ein!**

Ihnen allen vielen Dank,
mit freundlichen Grüßen



Jochen Carl
Bund Naturschutz, Sprecher AK Landschafts- und Artenschutz der Kreisgruppe Ebersberg



Hans Gröbmayr
Vorsitzender Aktionskreis Energiewende Glonn



Olaf Rautenberg
Bund Naturschutz, Vorsitzender Landkreis Ebersberg



Gemeinde MOOSACH

Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Glonn

Gemeinde Moosach - Rathausstr. 4 – 85665 Moosach

An

Herrn Landrat Robert Niedergesäß,
Damen und Herren Mitglieder im ULV-Ausschuss
des Kreistages Ebersberg,
Frau MdL Doris Rauscher,
Herrn MdL Thomas Huber

Michael Eisenschmid
Erster Bürgermeister

Telefon 08091.9636
bgm@moosach.info
<http://moosach.info>

Moosach, den 06.10.2020

Stellungnahme

Betr.: Zukünftige Nutzung der St2351 zwischen Moosach und Glonn, sowie des alten Bahndamms

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Bezug auf den Tagesordnungspunkt Ö10 der Sitzung des ULV-Ausschusses des Kreistags gibt die Gemeinde Moosach vertreten durch den Bürgermeister und den Gemeinderat folgende Stellungnahme ab:

Wie im vergangenen Sommer zu beobachten war, hat der Radverkehr von und nach Moosach deutlich zugenommen. Das lag an der zunehmenden Zahl von E-Bikes, Corona-bedingt vermehrt sportlicher Betätigung mit der Familie im Freien und dem Wunsch, die Natur bewusster zu erleben.

Wir begrüßen in Moosach, dass die Verbindung zwischen Moosach und Glonn fahrradfreundlicher gestaltet werden soll!

Die Staatsstraße St2351 ist an vielen Stellen kurvenreich, hügelig und unübersichtlich. Radfahrerinnen und Radfahrer, insbesondere Familien mit kleinen Kindern, unbegleitete Jugendliche und Senioren fühlen sich auf der Straße nicht sicher, wenn Autos oder Motorräder plötzlich auftauchen. Wegen der eingeschränkten Sicht können Radfahrer auf der schmalen Straße schlecht überholt werden. Daher fahren Kraftfahrzeuge für längere Zeit dicht auf. Dieser geringe Abstand führt zu einer gefühlten Bedrohung der schwächeren Verkehrsteilnehmer.

Der alte Bahndamm wird heute von Spaziergängern, Joggern und Mountainbikern genutzt. Rennradfahrer, Berufspendler mit Fahrrad und E-Bike-Fahrer nutzen den

Bahndamm dagegen heute nicht. Diese Gruppen bevorzugen eine asphaltierte Straßendecke. Ein Radweg aus befestigtem Kies auf dem Bahndamm ist für sie keine Alternative und würde die heutige Situation nicht verbessern.

Den alten Bahndamm sähen wir gerne weiterhin so, wie er heute ist. Er ist das längste Biotop im Landkreis und sollte weiter so naturnah erlebt werden können.

Um die Verkehrssituation für Radfahrer auf der St2351 zu verbessern, halten wir eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 km/h für erforderlich!

Eine Einschränkung der Durchfahrt für unterschiedliche Verkehrsteilnehmer halten wir für kritisch, da Straßen nicht nur Orte, sondern auch Menschen miteinander verbinden. Unser wesentliches Anliegen ist das Sicherheitsbedürfnis auf dieser Strecke zu verbessern. Dies ist durch eine Beschränkung auf Tempo 30 km/h möglich.

Alternativ wäre es auch denkbar, nicht die ganze Strecke von der Abzweigung nach Niederseeon bis zum Beginn der Wolfgang-Koller-Straße auf 30 km/h zu begrenzen. Außerhalb des Waldes ist die Strecke übersichtlicher, und eine Geschwindigkeit von 50km/h wäre vielleicht ausreichend für die Sicherheit.

Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann auch saisonal vom 15. März bis 15. Oktober gelten. In den Wintermonaten sind deutlich weniger Radfahrer unterwegs. Die Strecke wird auch bei Glätte genutzt, da sie weniger Steigung hat als andere Verbindungen zwischen Moosach und Glonn.

Das Ziel der Gemeinde Moosach ist es, die gefühlte und reale Sicherheit im Verkehr zu erhöhen. Mit diesem Brief möchten wir unsere Position als betroffene Gemeinde darstellen.

Mit freundlichen Grüßen aus Moosach



Michael Eisenschmid
1. Bürgermeister

LANDKREIS EBERSBERG



UNTERSUCHUNG DER MACHBARKEIT EINES
RAD- UND WANDERWEGS VON
GRAFING-BAHNHOF NACH GLONN ENTLANG
DER ACHSE DES EHEMALIGEN BAHNDAMMS.

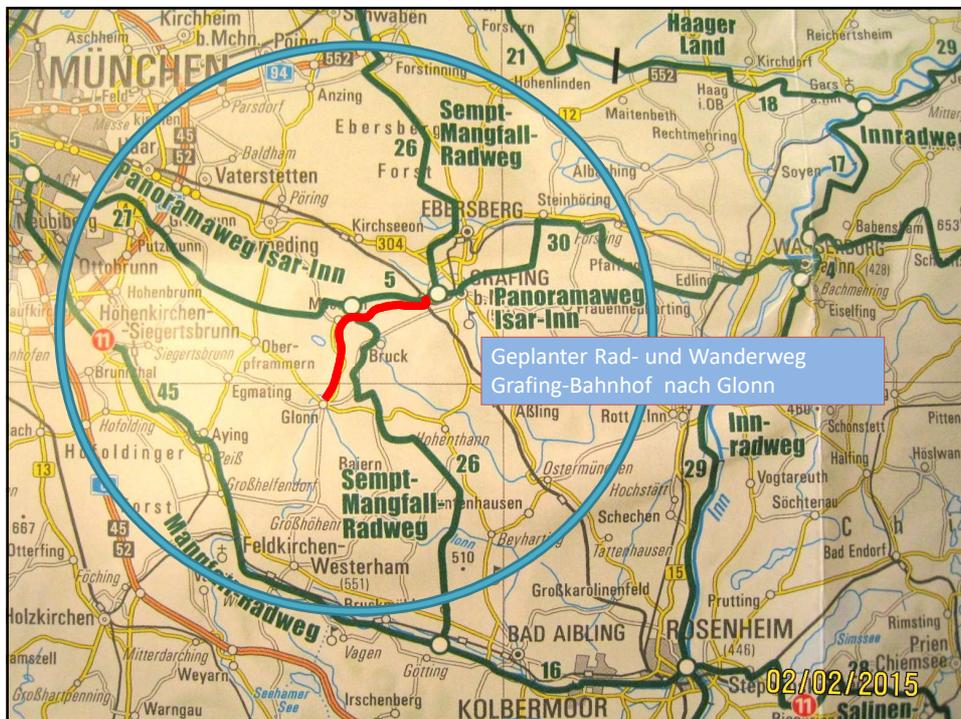
Aufgrund einer Verordnung aus den frühen 1990-er Jahren ist der
ehemalige Bahndamm ein „geschützter Landschaftsbestandteil“



Der Landkreis Ebersberg beabsichtigt, durch den Bau einer Radwegeverbindung zwischen Grafing-Bahnhof und Glonn, das Radwegenetz in diesem Teil des Landkreises auszubauen und den Bereich dadurch aufzuwerten.

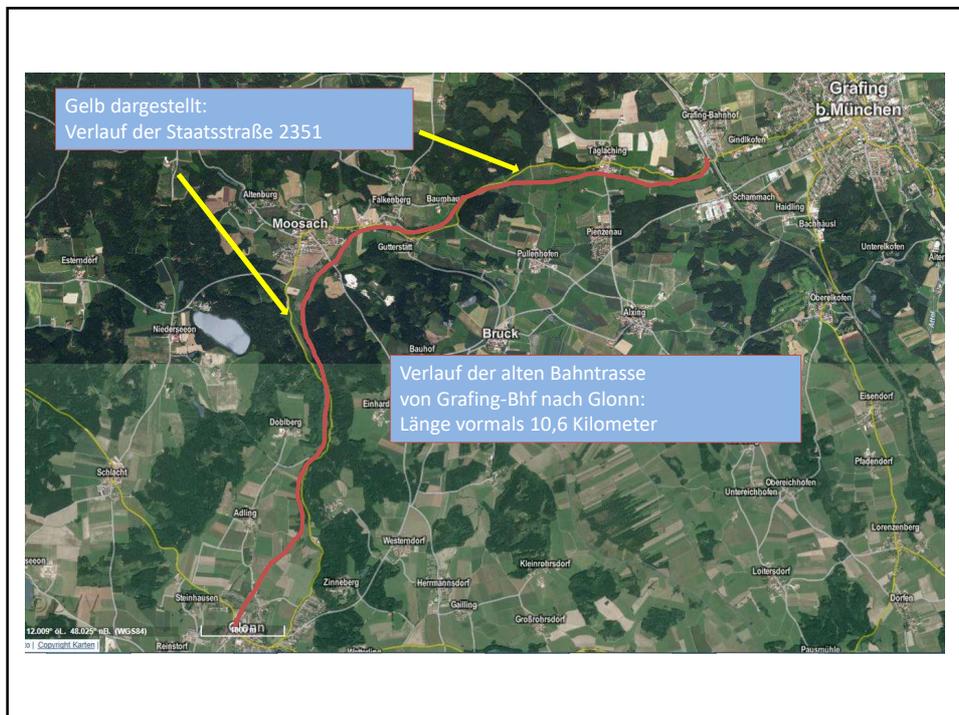
Das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel soll bestmöglich gefördert werden.

Die bereits bestehenden Fernradwege Panoramaweg Isar-Inn und der Sempt-Mangfall-Radweg verlaufen in West-Ost-Richtung und in Nord-Süd-Richtung durch den Landkreis Ebersberg und kreuzen sich bei Moosach.

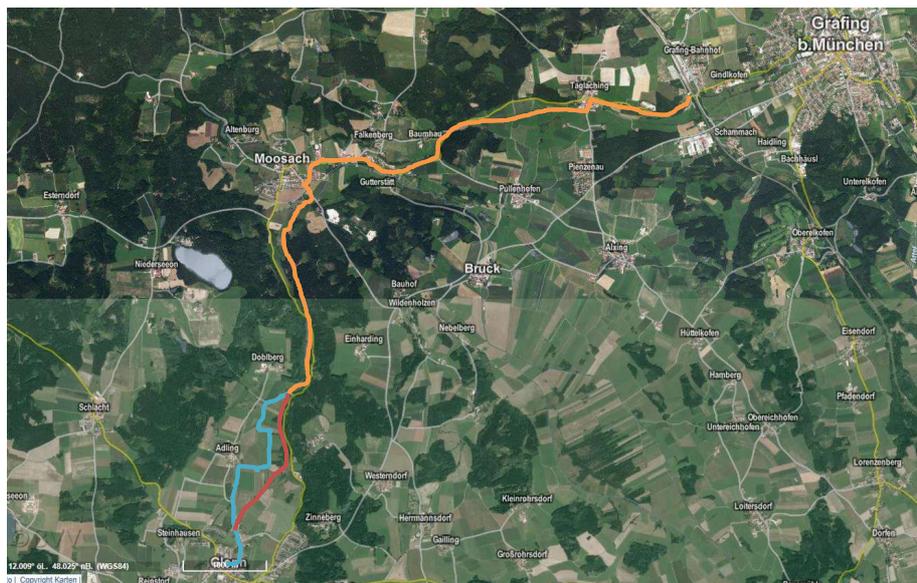


Nachfolgend im Überblick der Bereich zwischen Grafing-Bahnhof und Glonn.

Zunächst Darstellung der bestehenden Staatsstraße 2351 und den ehemaligen Verlauf der Bahntrasse.

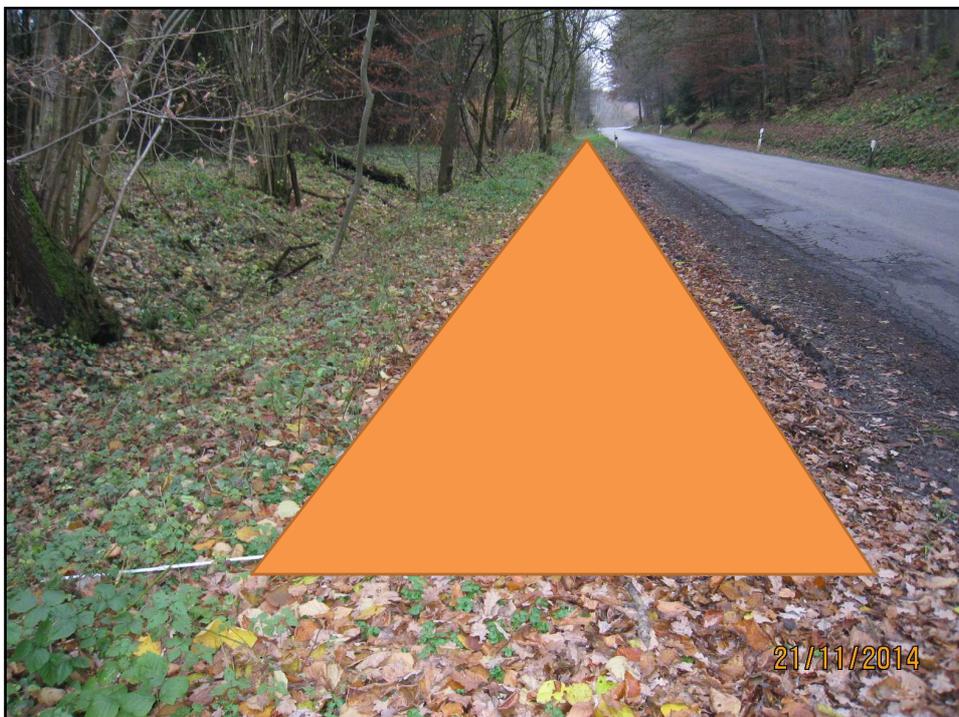


Und im Überblick kurz dargestellt der von uns vorgeschlagene
Verlauf eines Geh- und Radwegs / Naturerlebnisweg zwischen
Grafring-Bahnhof und Glonn.

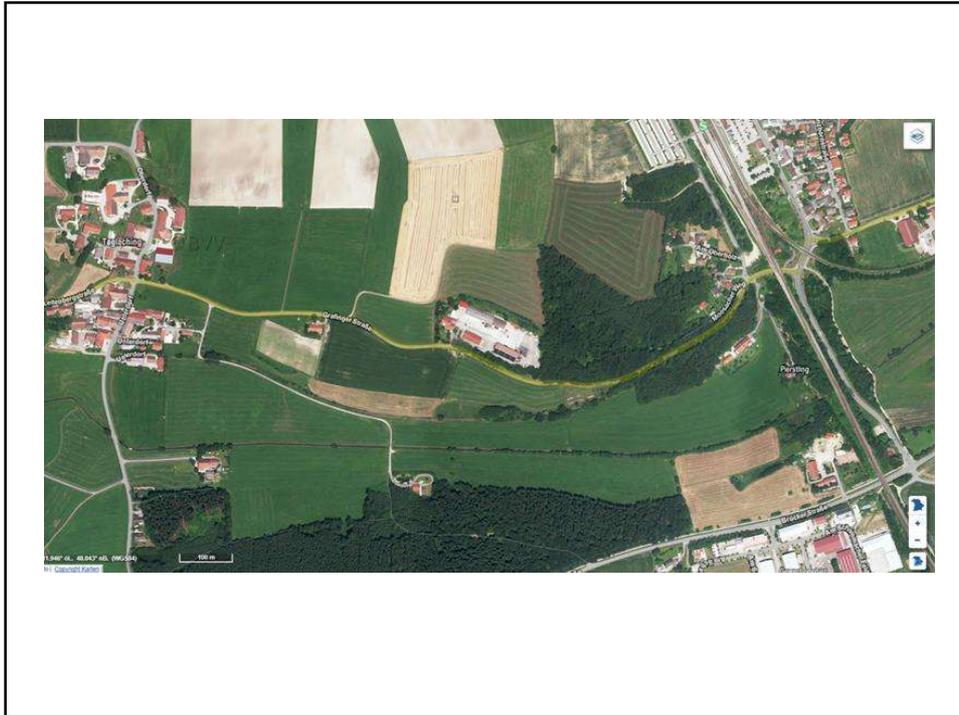


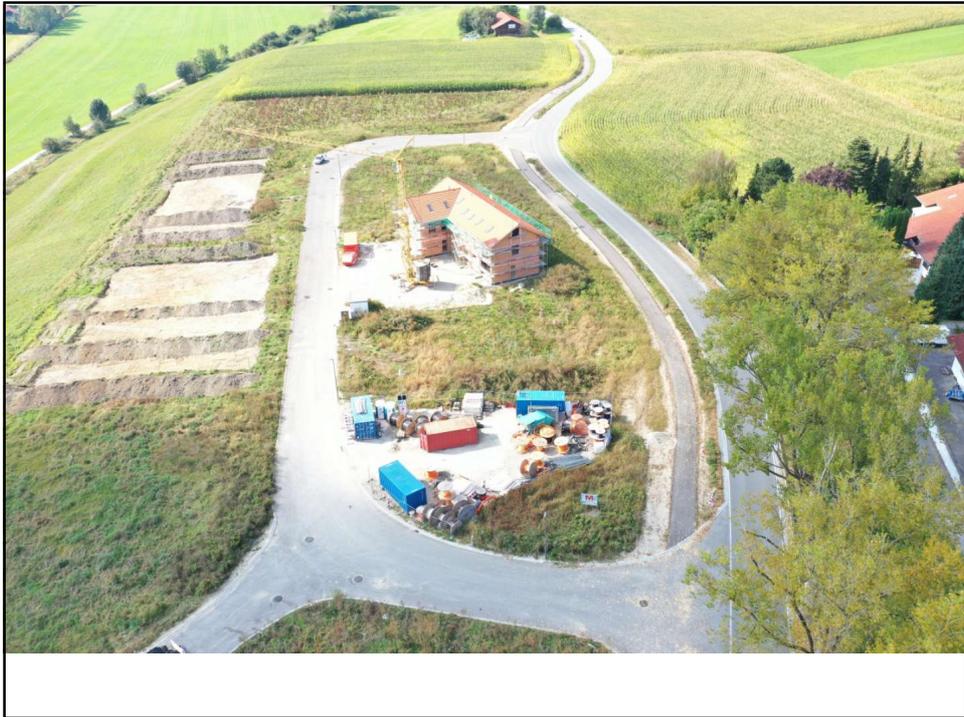
Von Grafing Bahnhof bzw. Pierstling bis zum
Gewerbegebiet Taglaching

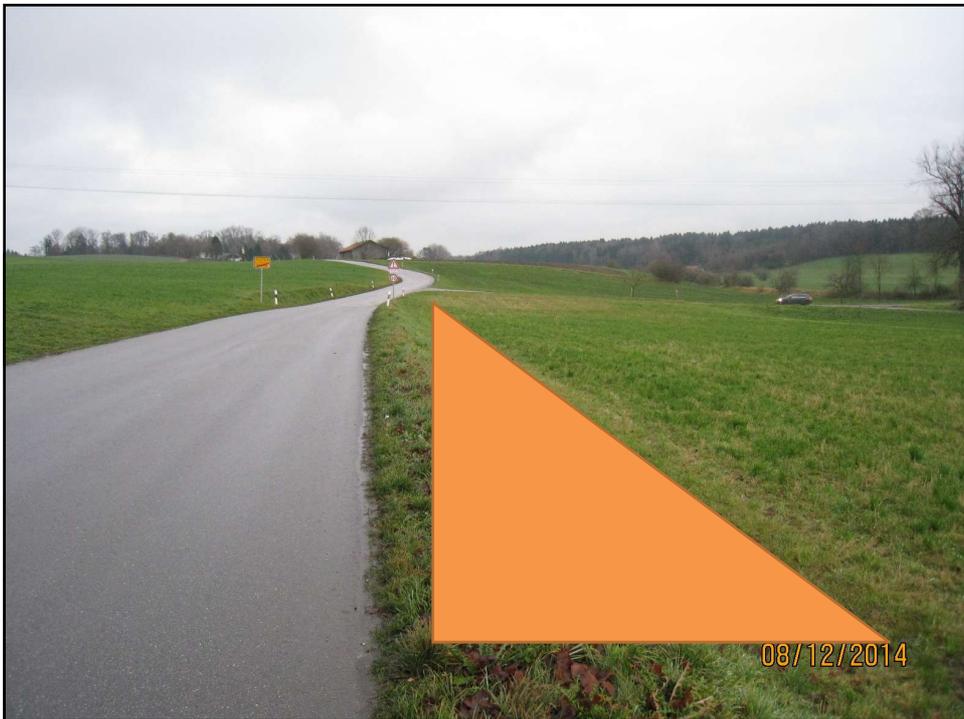
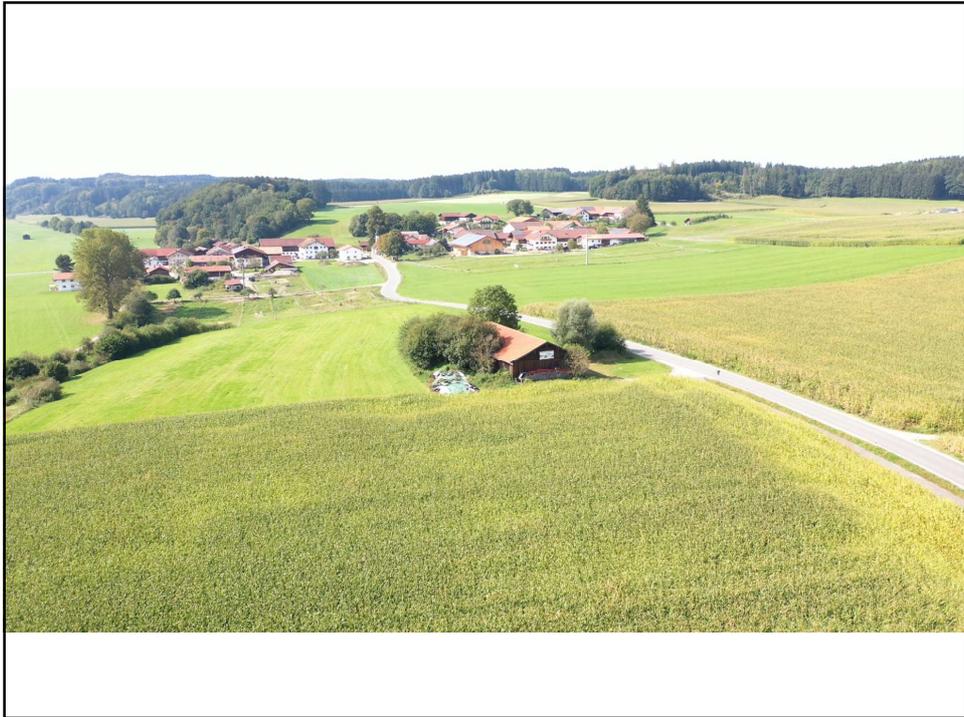






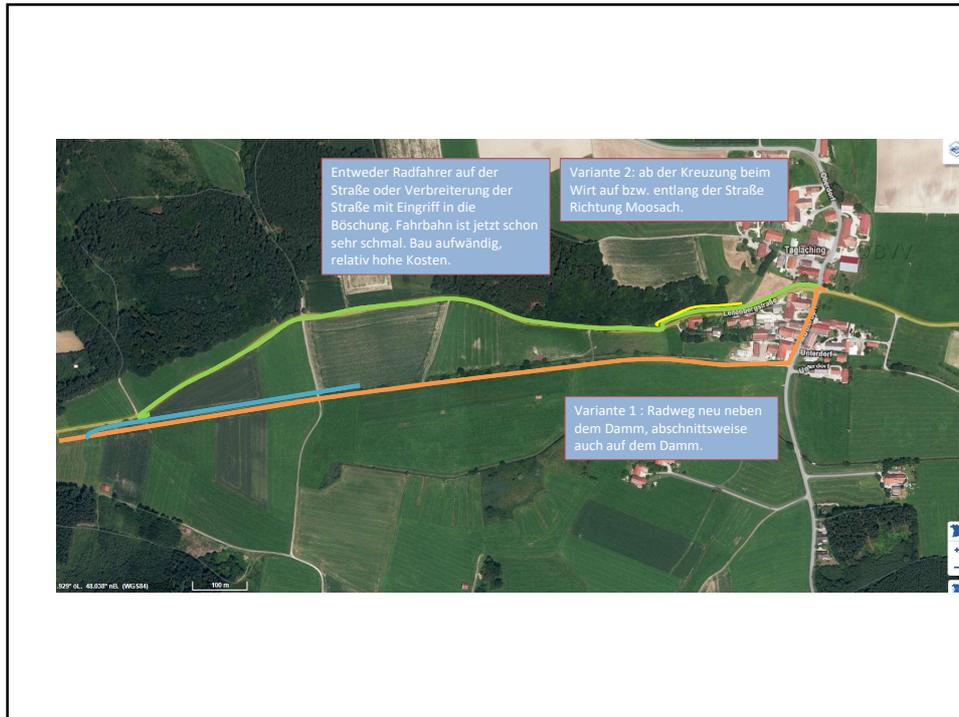








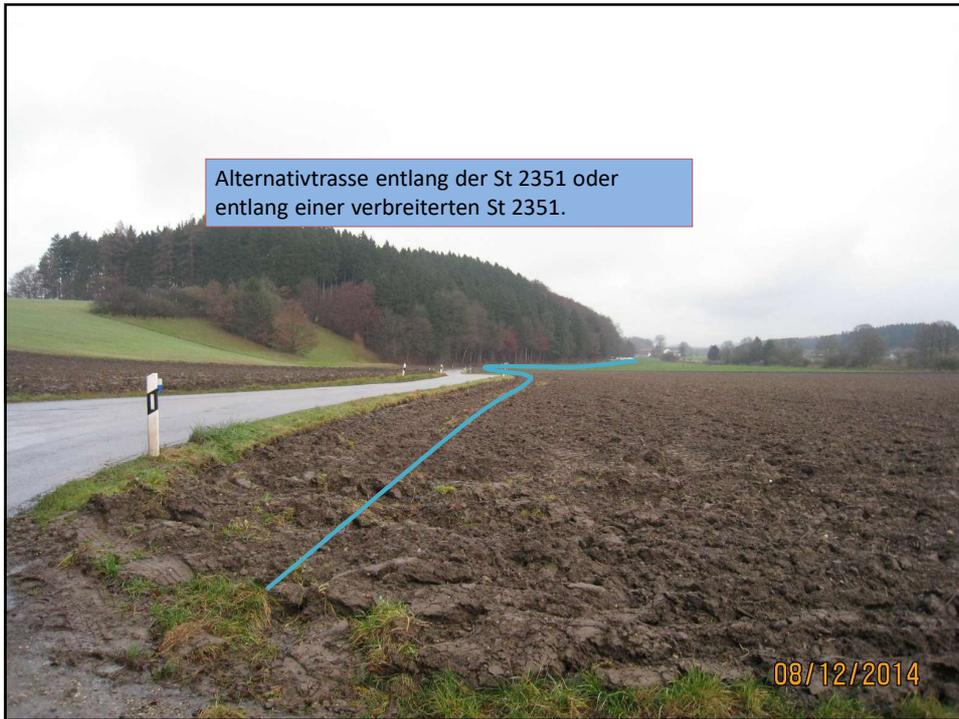
2. Von Taglaching Richtung Moosach









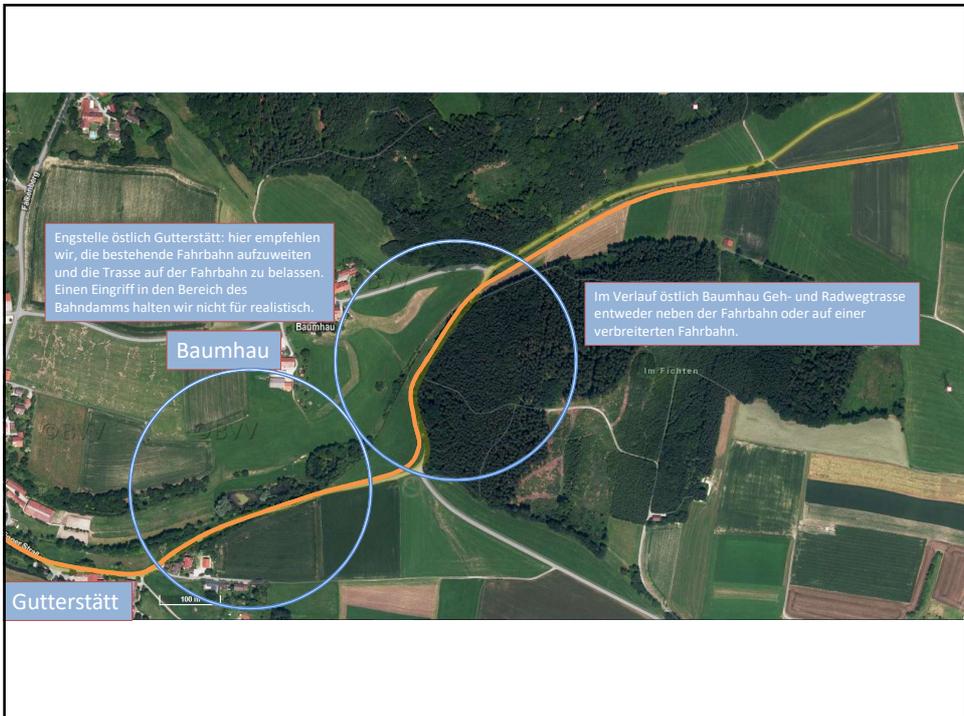
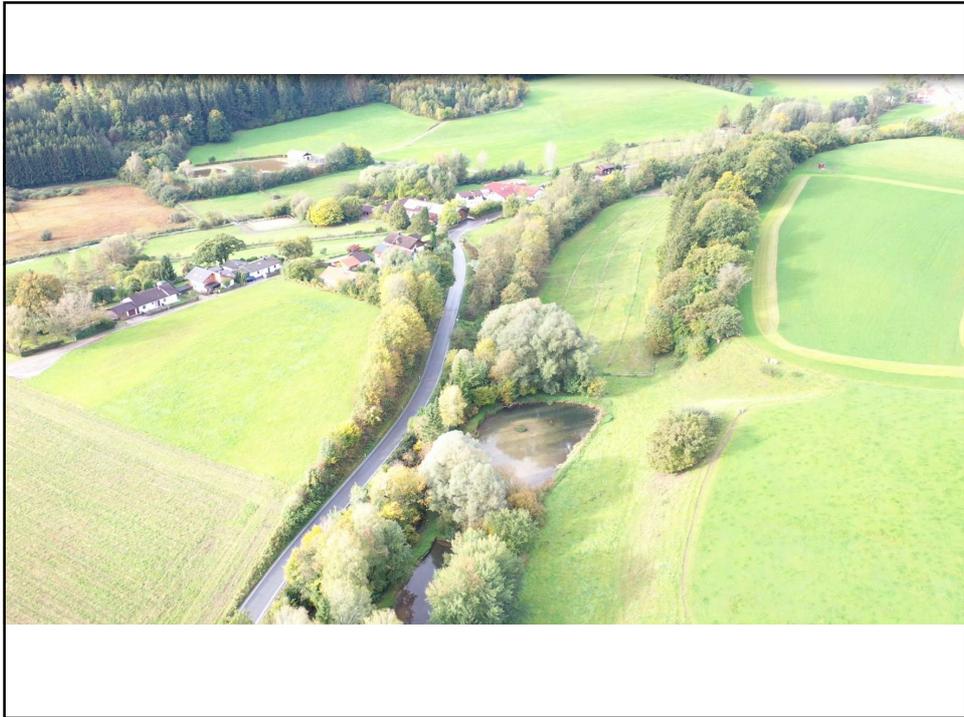




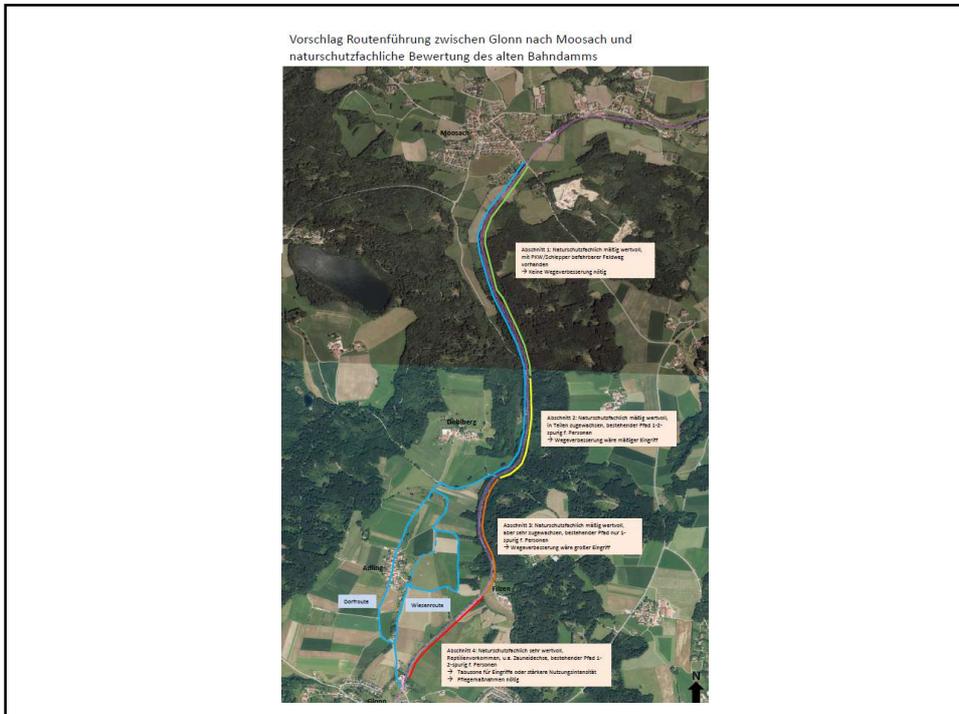


3. Nähe Baumhau bis Gutterstätt











In einer Begehung am 21.10.2019 gemeinsam mit den Vertretern des Landratsamts Ebersberg hatte Frau Seifert vom Sachgebiet 51 - Naturschutz - bei der Regierung von Oberbayern die Situation vor Ort begutachtet.

Frau Seifert hat zum untersuchten Streckenabschnitt eine Aussage in ihrer Aktennotiz gemacht und dies noch einmal in einem Luftbild eingetragen. Ihre Bewertung und ihre Anmerkungen werden noch einmal auszugsweise dargestellt:

„In diesem Abschnitt (gelb) wären auf dem Bahndamm aus naturschutzfachlicher Sicht maßvolle Wegeverbesserungen möglich. Derzeit besteht dort ein schmaler einspuriger Pfad für Fußgänger, ab und zu breiter.“

Für Arbeiten am alten Bahndamm zur Wegeverbesserung wäre eine Befreiung aus der LB-VO nötig, da gegen mehrere Verbote der Schutzgebiets-VO verstoßen wird. Da es voraussichtlich nach wie vor das kommunalpolitische Ziel ist, auf diesem „Naturerlebnisweg“ das Radfahren zu ermöglichen, muss dies auch rechtlich behandelt und geprüft werden.

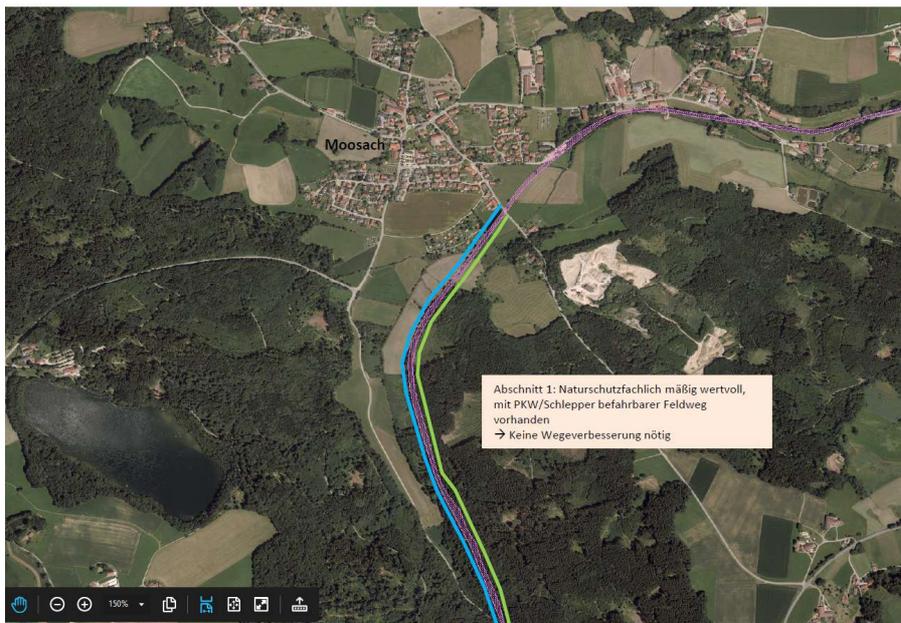
Benennung des Weges als Naturerlebnisweg, Naturradweg, Naturstrecke, etc..., um später keine Begehrlichkeiten nach einem besseren Ausbau des Radwegs zu wecken.

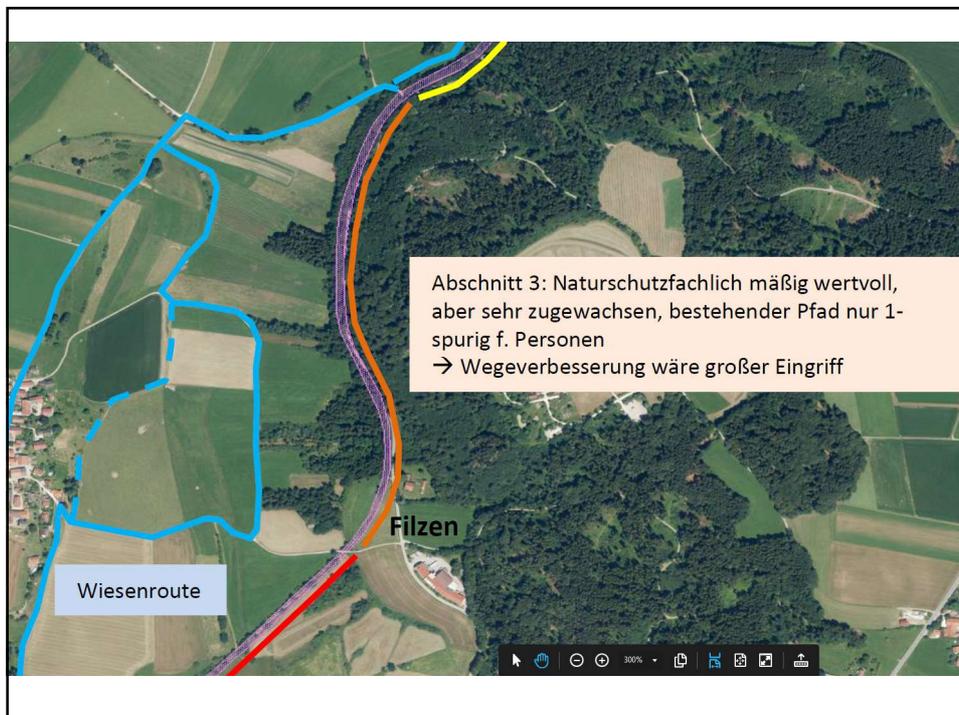
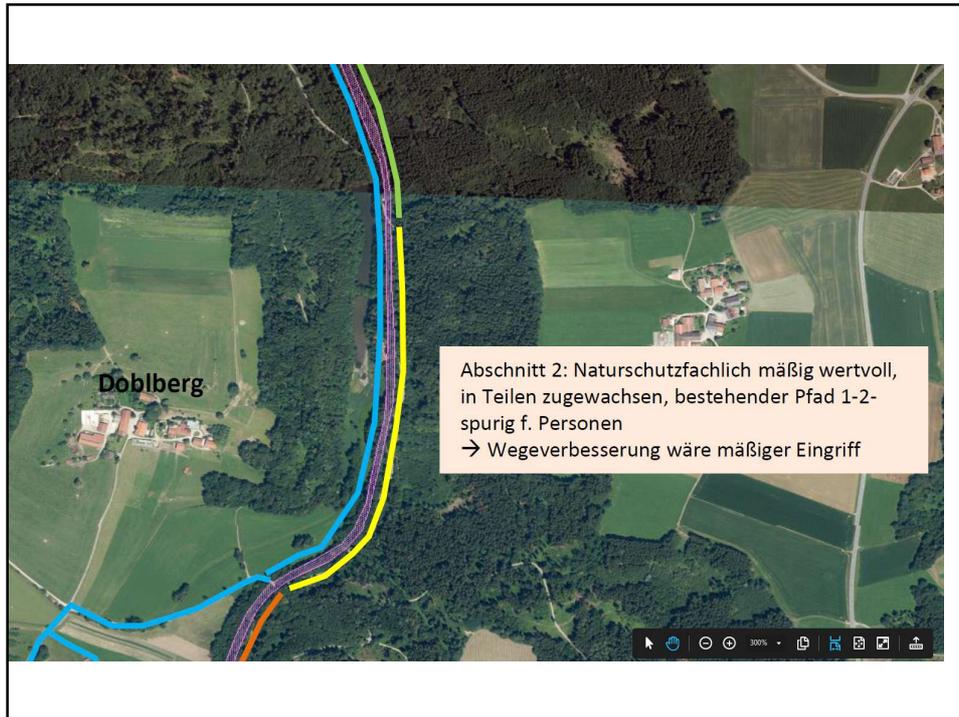
Konsens besteht, dass die Verkehrssicherungspflicht mit dazugehöriger Haftung für die bestehenden und verbesserten, evtl. ausgeschilderten Wege vom Naturschutzfonds an den Landkreis übertragen werden muss. Verkehrssicherungsmaßnahmen sind immer in Abstimmung mit UNB und NF durchzuführen.

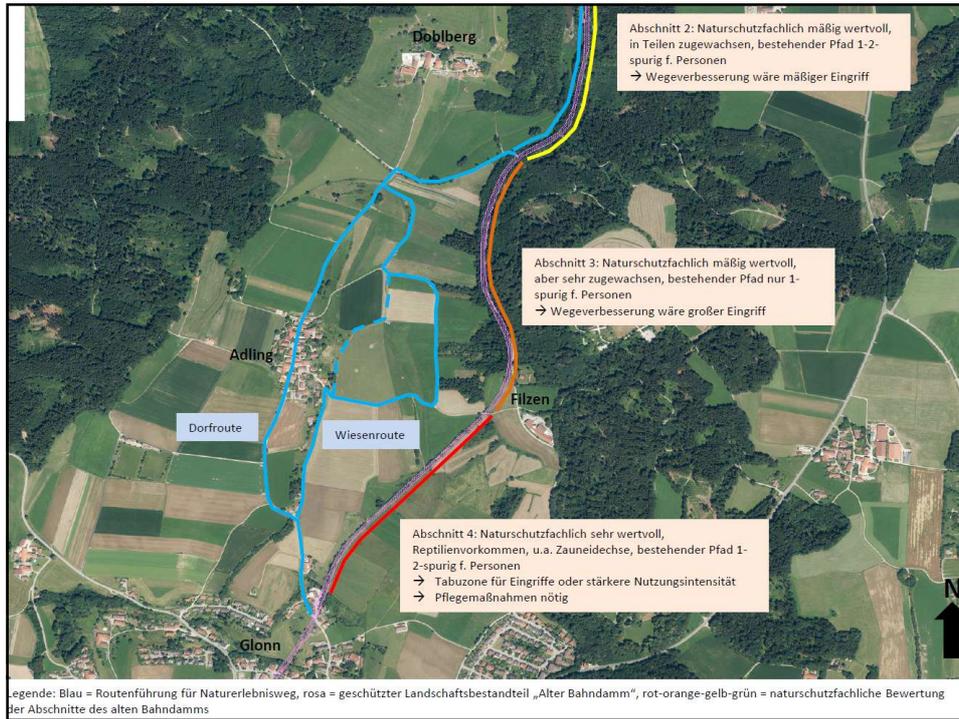
Nächster Schritt ist die Erarbeitung und Einreichung von Unterlagen durch den Landkreis für einen Antrag auf naturschutzrechtliche Befreiung aus der LB-VO. Bestandteile: Gesamtübersicht zur Wegeführung zwischen Glonn u Moosach, Lageplan zu Maßnahmen der Wegeverbesserung, Schnitte, Baubeschreibung.

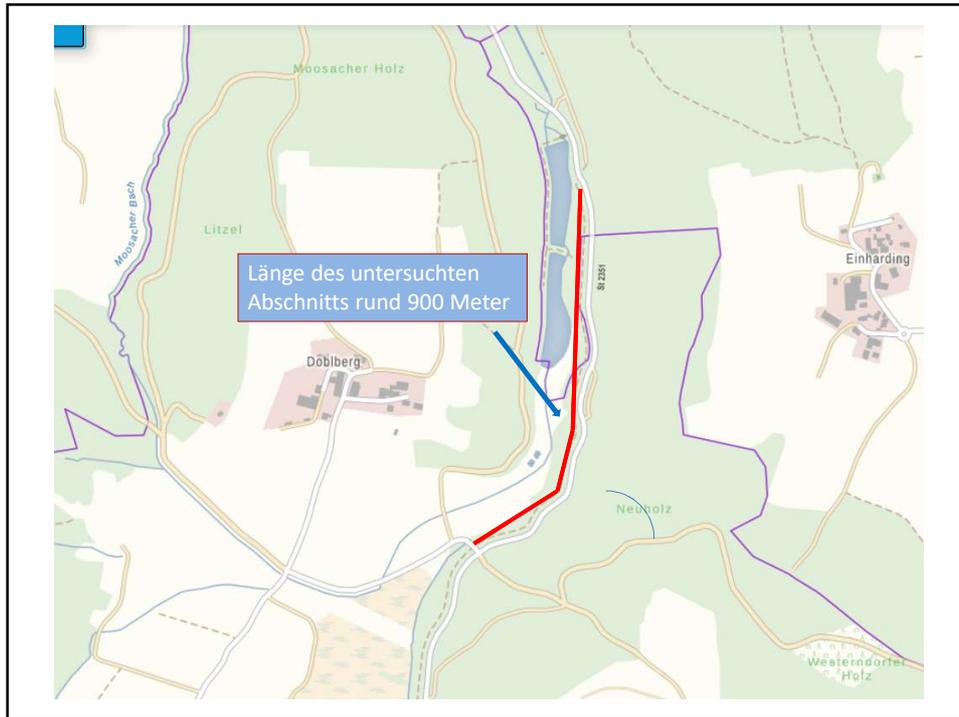
Beim Bau wäre zwingend eine ökologische Baubegleitung durch die UNB oder LPV erforderlich.

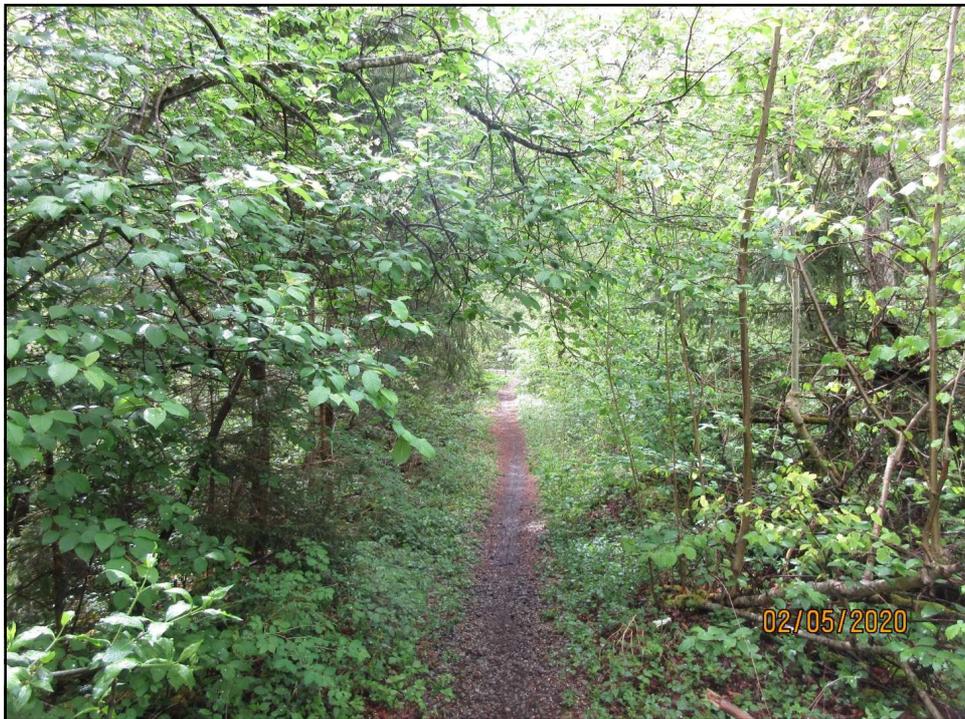
Vorschlag Routenführung zwischen Glonn nach Moosach und naturschutzfachliche Bewertung des alten Bahndamms





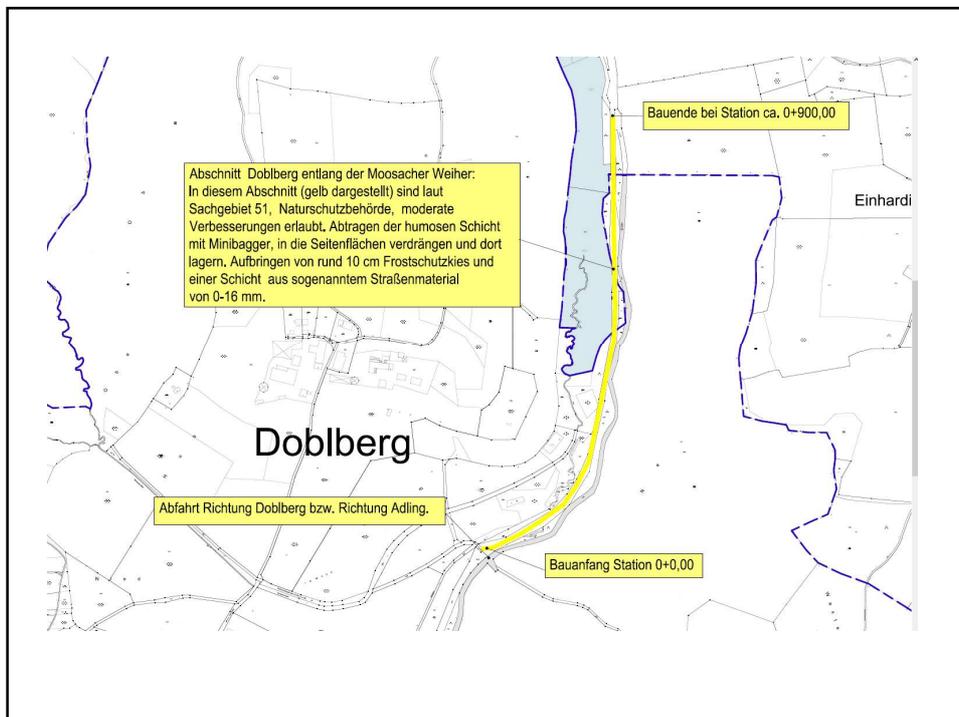


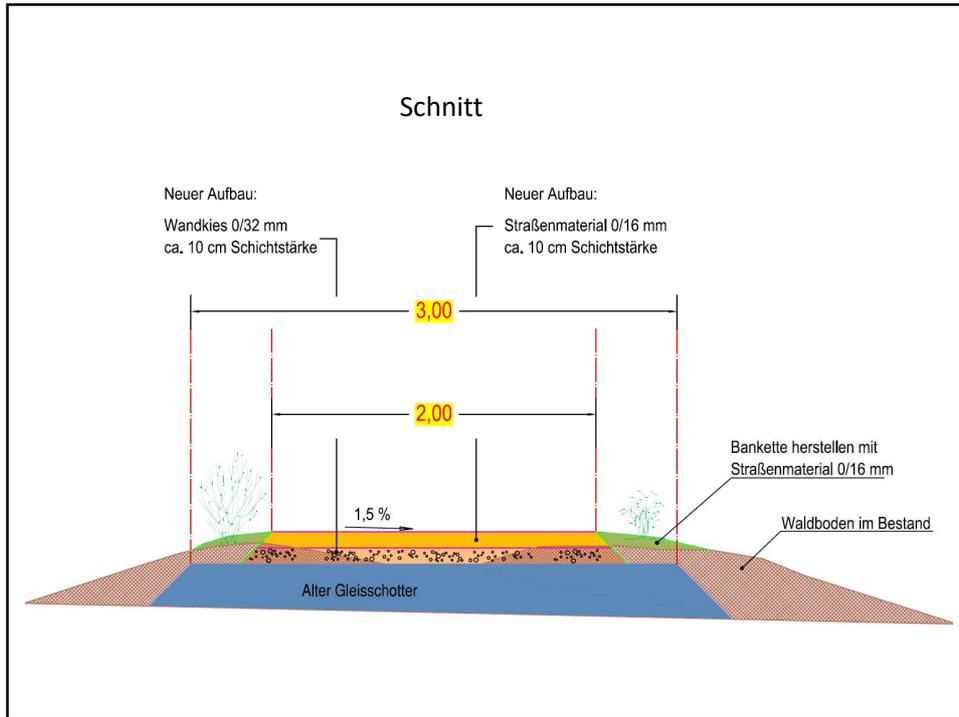






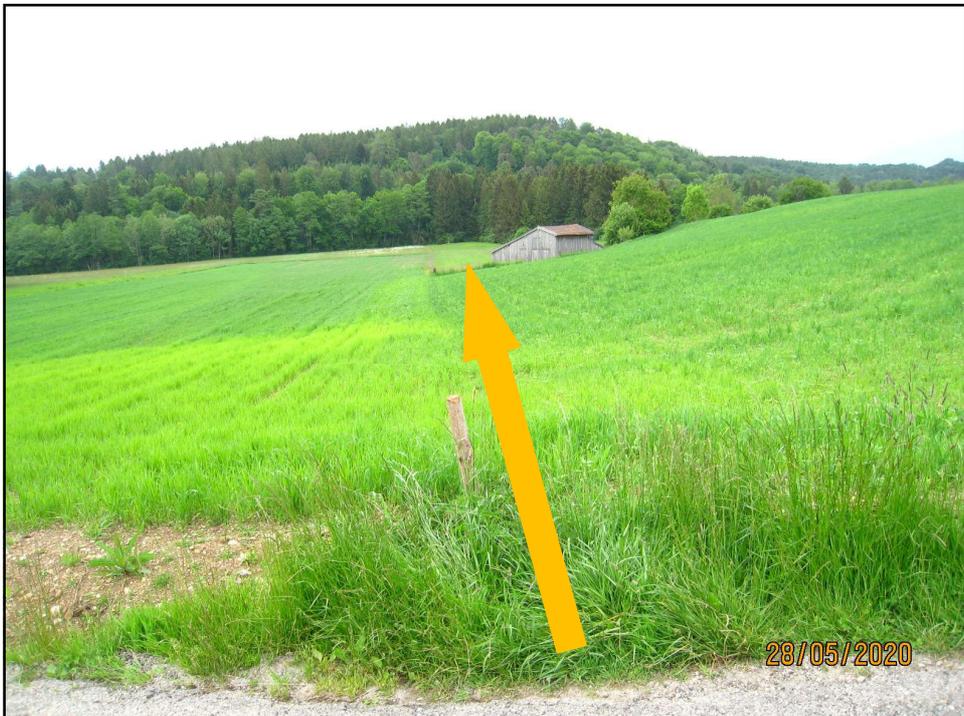
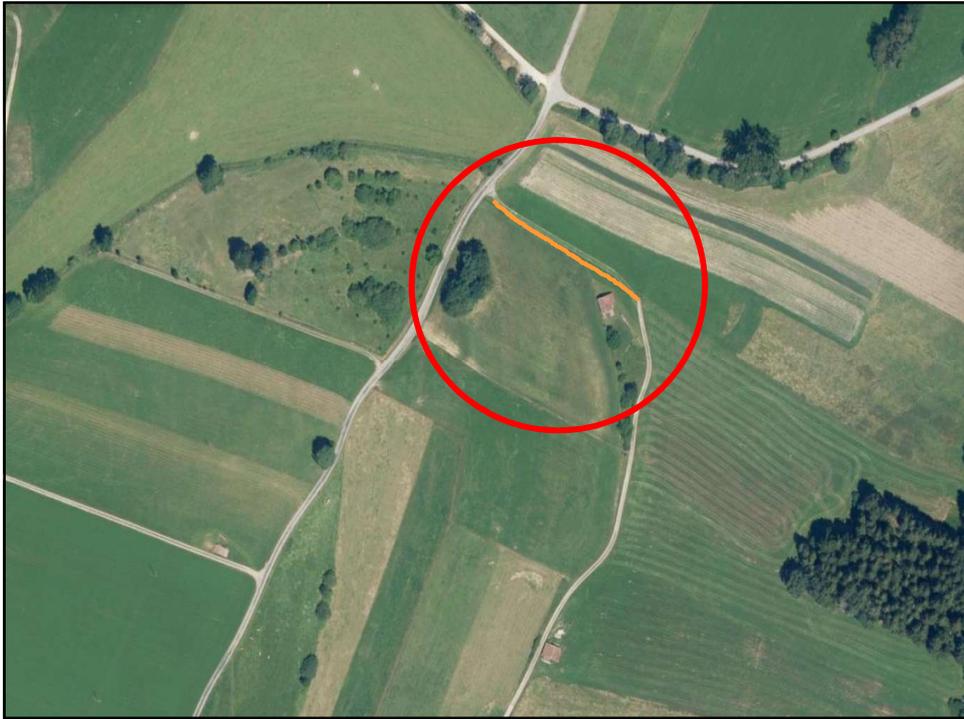






Kostenschätzung

LV-Zusammenfassung			LRA EBE: Erlebnispfad Doblberg - Weiher (20038)	
Nr.	Bezeichnung	Seite	Gesamt in EUR	
01	01 LRA EBE: Erlebnispfad Doblberg-Weiher			
01	Titel Baustelleneinrichtung	3	.....	7.193,00
02	Titel Baufeld freimachen	5	.....	9.820,00
03	Titel Oberbodenarbeiten	8	.....	11.900,00
04	Titel Erdarbeiten	10	.....	6.380,00
05	Titel Tragschichten	10	.....	11.850,00
06	Titel Deckschichten	11	.....	2.580,00
07	Titel Sonstige Arbeiten	11	.....	700,00
08	Titel Stundenlohnarbeiten	12	.....	4.232,96
Gesamtsumme: LV 01 LRA EBE: Erlebnispfad Doblberg-Weiher				
			Gesamtsumme, Netto:	54.655,96 EUR
			zzgl. MwSt. (19,0 %):	10.384,63 EUR
			Gesamtsumme, Brutto:	65.040,59 EUR



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.



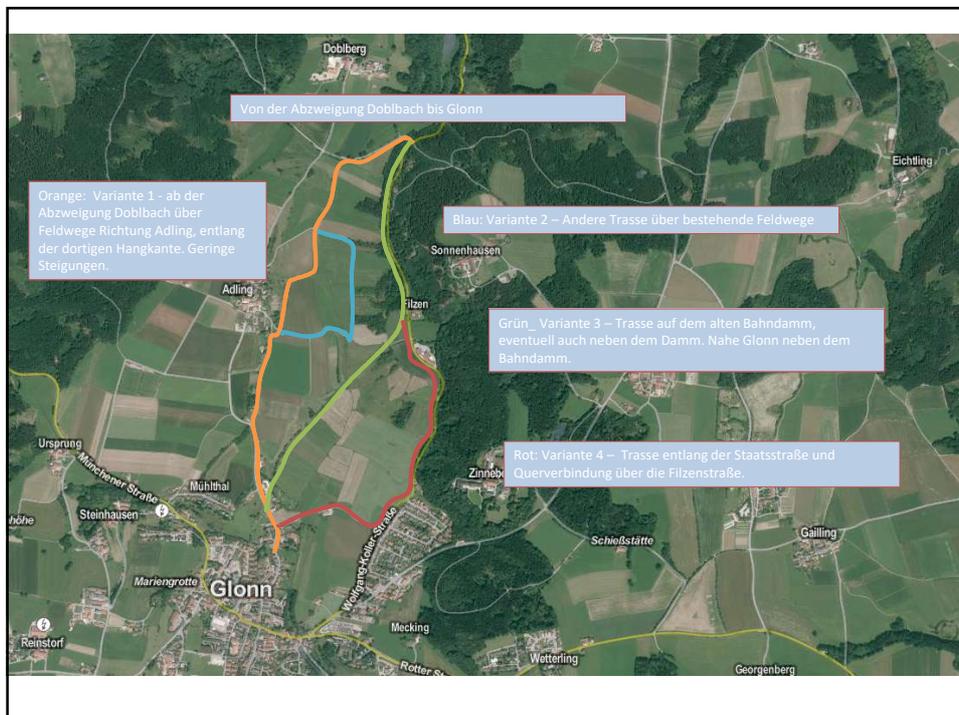
**Ingenieurplanung
Erschließungsplanung - Tiefbau - Straßenbau
Ingenieurvermessung
Geographische Informationssysteme**

Ingenieurbüro Dipl.-Ing. Univ.

Josef GRUBER-BUCHECKER

**Münchener Straße 14
85560 Ebersberg
Tel.: 08092 / 85 07 95 - 0**

- zum gestrigen Ortstermin (28.10.2019) im Landschaftsbestandteil „Alter Bahndamm“ zwischen Moosach und Glonn wird folgendes Ergebnis festgehalten:
-
- Es bestehen zum alten Bahndamm alternative Wegeführungen: über Adling in zwei Varianten sowie über die parallele Kreisstraße, früher St2351.
-
- Es werden keinerlei Wegeverbesserungen oder sonstige wegebauliche Maßnahmen im Abschnitt zwischen Glonn und Filzen durchgeführt, da dies der naturschutzfachliche wertvollste Bereich des alten Bahndamms zwischen Moosach und Glonn ist. Neben artenschutzrechtlichen Konflikten liegen für eine Befreiung die rechtlichen Voraussetzungen nicht vor, da Alternativen bestehen. Es besteht dagegen hohes landschaftspflegerisches Potential und die Notwendigkeit zur Optimierung der Reptilienhabitate.
-
- Eine sinnvolle Wegeführung geht stattdessen von Glonn über Adling und führt erst ab dem Abzweig Kreisstraße Richtung Adling auf dem alten Bahndamm weiter nach Moosach (s. Karte, blaue Routen). In diesem Abschnitt (gelb) wären auf dem Bahndamm aus naturschutzfachlicher Sicht maßvolle Wegeverbesserungen möglich. Derzeit besteht dort ein schmaler einspuriger Pfad für Fußgänger, ab und zu breiter. Bei Adling führt eine Passage über einen derzeit recht matschigen Grünweg (Fl.Nr. 3601, Gmk. Glonn), welcher ebenfalls verbessert werden müsste. Hr. Erl fragt wegen einer möglichen Zustimmung des Eigentümers nach.
-
- Unter maßvollen Wegeverbesserungen wird folgendes verstanden: max. 1,2 m Breite, mit Minibagger über Kopf arbeiten, wenn vorhanden humoses Material in dieser Breite abziehen und abfahren, groben Granitschotter wenn nötig aufbringen, abwalzen nicht abrütteln, einzelne Gehölze am Rand entfernen.
-
- Für Arbeiten am alten Bahndamm zur Wegeverbesserung wäre eine Befreiung aus der LB-VO nötig, da gegen mehrere Verbote der Schutzgebiets-VO verstoßen wird. Da es voraussichtlich nach wie vor das kommunalpolitische Ziel ist, auf diesem „Naturerlebnisweg“ das Radfahren zu ermöglichen, muss dies auch rechtlich behandelt und geprüft werden.
-
- Benennung des Weges als Naturerlebnisweg, Naturradweg, Naturstrecke, etc..., um später keine Begehrlichkeiten nach einem besseren Ausbaus des Radwegs zu wecken.
-
- Auf eine Beschilderung am besten verzichten. Jedoch noch offen inwieweit Landrat u Bgm einverstanden sind.
-
- Konsens besteht, dass die Verkehrssicherungspflicht mit dazugehöriger Haftung für die bestehenden und verbesserten, evtl ausgeschilderten Wege vom Naturschutzfonds an den Landkreis übertragen werden muss. Verkehrssicherungsmaßnahmen sind immer in Abstimmung mit UNB und NF durchzuführen.
-
- Nächster Schritt ist die Erarbeitung und Einreichung von Unterlagen durch den Landkreis für einen Antrag auf naturschutzrechtliche Befreiung aus der LB-VO. Bestandteile: Gesamtübersicht zur Wegeführung zwischen Glonn u Moosach, Lageplan zu Maßnahmen der Wegeverbesserung, Schnitte, Baubeschreibung.
-
- Beim Bau wäre zwingend eine ökologische Baubegleitung durch die UNB oder LPV erforderlich.





Landratsamt Ebersberg

Antrag auf eine Fahrradstraße Stellungnahmen der Fachstellen

Stellungnahme Regierung v. OBB

Abteilung Straßenverkehrsrecht Fr. Breitenberger vom 24.09.2020

- Nach Herabstufung der Staatsstraße 2351 in eine Kreisstraße handelt es sich weiterhin um eine klassifizierte Straße. Diese muss dem überörtlichen Verkehr dienen und fließend laufen können.
- Verkehrsrechtliche Anordnungen, insbesondere solche, die sich auf den fließenden Verkehr auswirken, dürfen nach dem Willen des Bundesgesetzgebers nur unter sehr eng begrenzten Voraussetzungen angeordnet werden (§ 45 Abs. 9 StVO). Insbesondere muss aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage bestehen, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung, z. B. der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, erheblich übersteigt. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit ist dabei stets zu beachten.

Stellungnahme Regierung v. OBB

- Die Anordnung von Tempo 30-Zonen (VZ 274.1) oder auch 30 km/h nach VZ 274-30 (analog Fahrradstraße) auf klassifizierten Straßen (Bundes-, Staats-, und Kreisstraßen) ist nach § 45 Abs. 1c Straßenverkehrsordnung außerorts nicht zulässig, was auch für die St 2351 als Staatsstraße gilt. Wenn in der Nähe eine Schule, ein Kindergarten oder ein Altenheim mit direktem Eingang zur Straße liegt, ist eine streckenbezogene Geschwindigkeitsreduzierung auf 30 km/h möglich. Dies ist hier jedoch nicht der Fall.
- Sofern die betroffenen Gemeinden die Straße in ihre Baulast nehmen und zur Gemeindeverbindungsstraße erklären, könnte über die Anordnung einer Fahrradstraße – hier darf der Kfz-Verkehr (z. B. Anliegerverkehr) nur gering sein und die zugelassene Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h betragen) erneut nachgedacht werden.

Stellungnahme Regierung v. OBB

- Bei einer Erprobung eines Verkehrsversuches nach § 45 Abs. 1 Nr. 6 StVO muss in der Anordnung dargelegt werden, was erprobt werden soll und mit welchem Ziel. (Erprobung für maximal 1 Jahr, wenn der Verkehrsversuch auf eine dauerhafte Lösung ausgelegt ist.) Dies ist i.d.R. der Fall wenn eine Straße eine hohe Unfallhäufigkeit hat, kann diese für z.B. für Motorradfahrer versuchsweise für 1 Jahr gesperrt werden.
- Ein Verkehrsversuch darf aber nicht die Regeln der StVO aushebeln (30 km/h außerorts!).

Stellungnahme Bayer. Staatsministerium

Ministerium für Wohnen, Bau u. Verkehr Hr. Neuendorff vom 24.09.2020

- Die geplante Abstufung zur Kreisstraße bedeutet, dass die Straße weiterhin Bedeutung für den überörtlichen Verkehr haben soll. Ob die Kreisstraße diese Funktion noch für alle Benutzungsarten, für die sie gewidmet ist, erfüllen kann, wenn für einen ihrer Abschnitte die Anordnung einer Fahrradstraße (Zeichen 244.1/244.2 StVO) ergeht, oder vielmehr eine Abstufung angezeigt ist, ist aus straßenrechtlicher Sicht eine Frage des Einzelfalls.
- In den Empfehlungen für die Anlage von Radverkehrsanlagen (ERA), wird die Fahrradstraße im Kapitel „Radverkehr in Erschließungsstraßen“ behandelt. Ausführungen zum Einsatz von Fahrradstraßen außerorts finden sich darin nicht, weil implizit davon ausgegangen wird, dass sie in der Regel ein Instrument für die Verkehrsführung innerorts darstellen.



Folie 5 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Stellungnahme Bayer. Staatsministerium

- Die Einrichtung und Kennzeichnung von Fahrradstraßen (Zeichen 244.1/244.2 StVO) kann nur streckenbezogen und nur dann und nur dort erfolgen, wo dies auf Grund besonderer Umstände zwingend geboten ist (vgl. §§ 39 Abs. 1, 45 Abs. 9 StVO), insbesondere wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist. Eine Beschränkung auf den Bereich innerhalb geschlossener Ortschaften ist weder durch die StVO noch die VwV-StVO vorgegeben.
- Gibt es bereits ähnliche Fahrradstraßen in Bayern, die ebenfalls außerorts liegen und als Präzedenzfall dienen könnten? Solche Präzedenzfälle gibt es für die von der Staatsbauverwaltung betreuten Straßen nicht. Ob es im kommunalen Bereich derartige Fälle gibt, ist hier nicht bekannt.
- Auf einen Verkehrsversuch nach §45 Abs. 1 wird in der Stellungnahme nicht eingegangen



Folie 6 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Stellungnahme des AGFK Bayern

Geschäftsführung Frau Guttenberger vom 24.09.2020

- In zahlreichen unserer Mitgliedskommunen existieren bereits Fahrradstraßen. Diese nehmen dort eine wichtige Verbindungsfunktion für den Radverkehr im Netz ein. Die Fahrradstraßen liegen in erster Linie in bebauten Gebieten, außerorts sind derzeit keine Fahrradstraßen bekannt. In fast allen Fahrradstraßen sind Kraftfahrzeuge zugelassen, es gibt kaum „echte“ Fahrradstraßen.
- Die Erfahrungen zeigen, dass die Einrichtung von Fahrradstraßen durch eine gute Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden soll, um alle Verkehrsteilnehmer über die richtige Verhaltensweise und Regelungen zu informieren. Ein häufiges Problem sind zu hohe Kfz-Geschwindigkeiten, hier kann mit baulichen Maßnahmen entgegengewirkt werden.
- Erfahrungen mit Fahrradstraßen gibt es beispielsweise in München, Nürnberg, Bamberg, Regensburg, Memmingen, Sonthofen, Augsburg, Garching.



LANDKREIS
EBERSBERG



Landratsamt
Ebersberg

Folie 7 von ##

Titel der Präsentation und Datum

Stellungnahme des AGFK Bayern

- Zu Fahrradstraßen an Kreisstraßen liegen uns bislang keine Erfahrungen vor, auch eine Abfrage bei unseren Mitgliedslandkreisen hat ergeben, dass es dort aktuell keine Kreisstraßen gibt, die als Fahrradstraße ausgewiesen wurden. Eine verbindliche Aussage hinsichtlich der Rechtslage kann der AGFK leider nicht tätigen. Ggf. könnte aber das Bayerische Straßen- und Wegegesetz gegen eine Ausweisung als Fahrradstraße sprechen (Art. 3 und Art. 53/ Abs. 2 BayStrWG).



LANDKREIS
EBERSBERG



Landratsamt
Ebersberg

Folie 8 von ##

Titel der Präsentation und Datum

Stellungnahme vom Markt Glonn

vom 30.09.2020 Auszüge:

- Wir sind verwundert, dass von den Fraktionen ein Antrag an den Landkreis gerichtet wird, ohne vorab mit den betroffenen Gemeinden zu sprechen.
- Gemäß amtlicher Verkehrszählung von 2015 nutzen die ST2351 zwischen Moosach und Glonn 530 Fahrzeuge täglich.
- Bei einer gemeindlichen Zählung im Juli 2020 lag das Verkehrsaufkommen bei knapp 1000 Fahrzeugbewegungen am Tag (incl. etwa 200 Radfahrer).
- Durch eine Sperrung der Staatsstraße rechnet man mit zusätzlichen 500 Fahrzeugen von und in Richtung Zorneding, die den Marktplatz Glonn und den Ortsteil Schlacht belasten würden.
- In einer Mehrheitsentscheidung im Dezember 2019 hat der Marktgemeinderat Glonn die Übernahme der Straße abgelehnt. Entsprechend dem BayStrWG müssen die Gemeinden nur Straßen übernehmen, die technisch ordnungsgemäß hergestellt sind, was hier nicht der Fall ist.



Folie 9 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Stellungnahme vom Markt Glonn

- Nach unseren Informationen ist eine Fahrradstraße auf Kreis- und Staatsstraßen nach dem BayStrWG nicht möglich.
- Der Bahndamm wurde 1994 durch einen Verwaltungsakt unter Schutz gestellt. Seitdem hat sich die Situation für Amphibien kontinuierlich verschlechtert. Da der Bahndamm bereits jetzt in der Freizeit durch Fußgänger und Radfahrer genutzt wird, werden weitere Einschränkungen abgelehnt.
- Bei einer naturnahen Verbesserung der Oberfläche des Bahndamms und einer Rücknahme des Bewuchses, ließe sich eine deutliche Verbesserung für die Freizeitnutzung erzielen. Außerdem würde die Auslichtung auch einen ökologischen Mehrwert z.B. auch für Amphibien, bringen.



Folie 10 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Stellungnahme der Gemeinde Moosach

vom 06.10.2020 Auszüge:

- Der Radverkehr hat im Sommer 2020 von und nach Moosach deutlich zugenommen. Es wird daher begrüßt, dass die Verbindung zwischen Moosach und Glonn fahrradfreundlicher gestaltet werden soll.
- Die ST2351 ist an vielen Stellen kurvenreich, hügelig und unübersichtlich. Radfahrer insbesondere Familie mit Kindern und Senioren fühlen sich auf der Straße nicht sicher.
- Der alte Bahndamm wird heute von Spaziergängern, Joggern und Mountainbikern genutzt. Rennradfahrer, Berufspendler mit Fahrrad und E-Bike-Fahrer nutzen Bahndamm dagegen heute nicht. Diese bevorzugen asphaltierte Straßen, ein Radweg auf befestigtem Kies auf dem Bahndamm stellt daher für diese Gruppen keine Alternative dar.
- Der Bahndamm sollte deshalb unberührt bleiben.



Folie 11 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Stellungnahme der Gemeinde Moosach

- Für eine Verbesserung der Verkehrssituation für Radfahrer, wird im Waldbereich eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 30 für erforderlich gehalten. Außerhalb des Waldes wäre auch Tempo 50 vorstellbar. Diese Begrenzungen evtl. eingeschränkt von März bis Oktober.
- Eine Benutzungseinschränkung für den übrigen Verkehr nur für Anlieger wird kritisch gesehen.



Folie 12 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Offener Brief von BN und Aktionskreis Energiewende Glonn

Brief vom 29.09.2020 Auszüge:

- Es gilt den alten Bahndamm als Biotop zu erhalten. Derzeit sind Begegnungen zwischen Fußgängern und Radfahrern nicht selten problematisch. Bei einer Ausgestaltung zu einem radltauglichen Naturerlebnispfad, wäre ein entspanntes wandern, insbesondere mit Kindern nicht mehr möglich.
- Die ST2351 zwischen Glonn und Moosach ist für den überörtlichen Verkehr nicht relevant und für den örtlichen kaum. Die kurvige Strecke ist ein Anziehungspunkt für Motorradfahrer, aber auf Grund ihrer Schönheit wird sie auch von Radfahrern (mit Kindern) genutzt. Dabei sind entstehende Gefahrensituationen unvermeidlich.
- Auch der Lärm ist für die Anwohner mittlerweile unerträglich, fahren doch an schönen Sommertagen mehr als 250 Motorräder am Tag. Es wurde dagegen eine Unterschriftenaktion gestartet und Bgm. Oswald übergeben.



Folie 13 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Offener Brief von BN und Aktionskreis Energiewende Glonn

- Der Antrag der Fraktionen Bündnis 90/ Die Grünen, ÖDP/ Linke und SPD für eine Fahrradstraße wird vollumfänglich unterstützt.
- Die Behauptung sei falsch, für die Errichtung einer Fahrradstraße wäre eine Herabstufung der Staatsstraße (Kreisstraße) zur Gemeindestraße erforderlich.
- Laut Auskunft der Rechtsabteilung des ADFC Deutschland, sei die Klassifizierung einer Straße nicht entscheidend, um darauf eine Fahrradstraße zu errichten, auch außerorts.



Folie 14 von ##

Titel der Präsentation und Datum



BayStrWG zum Thema Fahrradstraße

Telefonische Auskunft von ROB, Fr. Wastl am 07.10.2020:

- Eine Fahrradstraße ist ein beschränkt- öffentlicher Weg nach Art. 53 Abs.2 BayStrWG und ist nach Art. 3 BayStrWG unter Klasse 4 als sonstige öffentliche Straße einzustufen.

Auszug BayStrWG nachfolgende Folien:



Folie 15 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Auszug aus dem BayStrWG

Art. 3 Einteilung der Straßen, Verordnungsermächtigung

(1) Die Straßen werden nach ihrer Verkehrsbedeutung in folgende Klassen eingeteilt:

1. Staatsstraßen;

das sind Straßen, die innerhalb des Staatsgebiets zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sind.

2. Kreisstraßen;

das sind Straßen, die dem überörtlichen Verkehr innerhalb eines Landkreises, dem Verkehr zwischen benachbarten Landkreisen und kreisfreien Gemeinden oder dem erforderlichen Anschluß von Gemeinden an das überörtliche Verkehrsnetz dienen oder zu dienen bestimmt sind; sie sollen mindestens an einem Ende an eine Bundesfernstraße, Staatsstraße oder andere Kreisstraße anschließen.



Folie 16 von ##

Titel der Präsentation und Datum



Auszug aus dem BayStrWG

3. Gemeindeverbindungsstraßen, Ortsstraßen (Gemeindestraßen nach Art. 46).

4. Öffentliche Feld- und Waldwege, beschränkt-öffentliche Wege, Eigentümerwege (sonstige öffentliche Straßen nach Art. 53).

Auszug aus dem BayStrWG

Art. 53 Einteilung der sonstigen öffentlichen Straßen

Sonstige öffentliche Straßen sind:

1. die öffentlichen Feld- und Waldwege;

das sind Straßen, die der Bewirtschaftung von Feld- und Waldgrundstücken dienen;

2. die beschränkt-öffentlichen Wege:

das sind Straßen, die einem beschränkt-öffentlichen Verkehr dienen und eine besondere Zweckbestimmung haben können. Hierzu zählen die Friedhof-, Kirchen- und Schulwege, die Wanderwege (Art. 141 Abs. 3 Satz 2 der Verfassung), die Geh- und Radwege, soweit diese nicht Bestandteile anderer Straßen sind (selbständige Geh- und Radwege), sowie die Fußgängerbereiche.

Lenkungskreis Fahrradfreundl. LKR

Auszug aus dem Sitzungsprotokoll vom 21.11.2019

- Es wurde kritisiert, dass der Inhalt der für den ULV vorgesehenen Sitzungsvorlage völlig von dem abweicht, was in den bisherigen Beratungen aller Gremien als Zweck dieses Radweges definiert war, nämlich eine alltagstaugliche Verbindung zu schaffen, d.h. insbesondere denen ein Angebot zu machen, die täglich mit dem Rad zur Arbeit/ zum Bahnhof Grafing fahren. Nun sei ein Naturerlebnisweg vorgeschlagen, der ausschließlich am Freizeitverkehr orientiert ist.
- Die ursprüngliche Version (abschnittsweise Nutzung des Bahndammes, Teilsperrung der Straße oder straßenbegleitender Radweg) sollte weiterhin gefordert werden. Zudem würde der Grund für den Straßentausch EBE13/St2351 wegfallen, da dies auch zur Umsetzung der Radwegeverbindung vorgesehen war.

RTR Runder Tisch Radfahren

Auszug aus dem Sitzungsprotokoll vom 28.09.2020

- Zur Radachse Grafing Bhf. – Glonn:
Über das Ergebnis aus dem ULV wird in nächster Sitzung berichtet. Der RTR wird sich mit diesem „politischen“ Radweg im Moment nicht weiter beschäftigen.
- RTR besteht aus Mitgliedern des ADFC, Vertreter vom LRA und der Kommunen

Fahrradschutzstreifen an der ST2351

Prüfung einer möglichen Verwirklichung:



Fahrradschutzstreifen an der ST2351

Prüfung einer möglichen Verwirklichung:

- Dieser ist nur innerorts zulässig vgl. VwV StVO zu § 2, Absatz 4, Nr. 5:
- 5. „Ein Schutzstreifen ist ein durch Zeichen 340 gekennzeichnete und zusätzlich in regelmäßigen Abständen mit dem Sinnbild „Fahrräder“ markierter Teil der Fahrbahn. Er kann innerhalb geschlossener Ortschaften auf Straßen mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h markiert werden, wenn die Verkehrszusammensetzung eine Mitbenutzung des Schutzstreifens durch den Kraftfahrzeugverkehr nur in seltenen Fällen erfordert. Er muss so breit sein, dass er einschließlich des Sicherheitsraumes einen hinreichenden Bewegungsraum für den Radfahrer bietet. Der abzüglich Schutzstreifen verbleibende Fahrbahnteil muss so breit sein, dass sich zwei Personenkraftwagen gefahrlos begegnen können. Schutzstreifen sind in Kreisverkehren nicht zulässig.“

Fahrradschutzstreifen an der ST2351

Prüfung einer möglichen Verwirklichung:

- Die Staatsstraße zwischen Glonn und Moosach hat eine ca. Fahrbahnbreite von 4,90 mtr bis 5,20 mtr., wenn man außen vorlassen würde, dass ein Schutzstreifen nur innerorts zulässig ist, dann bräuchte man in beiden Fahrrichtungen je einen Streifen von 125 cm Breite, dann würden für die eigentliche Fahrbahn nur noch 2,40 bis 2,70 mtr übrig bleiben, was definitiv nicht zulässig wäre.
- Die Stadt Köln beteiligt sich an einem bundesweiten Modellversuch für Fahrradschutzstreifen außerorts teil: „Modellversuch zur Abmarkierung von Schutzstreifen außerorts und zur Untersuchung der Auswirkungen auf die Sicherheit und die Attraktivität im Radverkehrsnetz“.
- Die geforderte Mindestbreite einer Fahrbahn beträgt dort aber 7,50 mtr.