

## **Niederschrift**

über den **öffentlichen** Teil der Sitzung des Ausschusses für Energie, Bau und Verkehr

von Donnerstag, 17.03.2022,  
im großen Sitzungssaal des Landratsamtes Miltenberg

Beginn der Sitzung: 14:00 Uhr

Ende der Sitzung: 15:53 Uhr

**Den Vorsitz führte Herr Landrat Jens Marco Scherf.**

**Für den in der Zeit von 16:02 Uhr bis 18:00 Uhr stattgefundenen nichtöffentlichen Teil dieser Sitzung wurde eine gesonderte Niederschrift gefertigt.**

### **Anwesend waren:**

#### **Ausschussmitglieder**

Herr Dr. Armin Bohnhoff	bis 17:13 Uhr
Herr Roland Eppig	
Herr Dr. Hans Jürgen Fahn	
Herr Cornelius Faust	
Herr Thomas Köhler	bis 17:38 Uhr
Frau Hannelore Kreuzer	von 14:10 Uhr
Herr Rudi Schuck	
Herr Stefan Schwab	
Frau Sabine Stellrecht-Schmidt	
Herr Dietmar Wolz	

### **Entschuldigt gefehlt haben:**

#### **Ausschussmitglieder**

Frau Helga Raab-Wasse	
Herr Siegfried Scholtka	entschuldigt

### **Von der Verwaltung haben teilgenommen:**

Frau Seidel, UB 1	
Herr Wosnik, UB 5	TOPs 1, 2, 3, 4, 6, 7
Herr Haas, UB 5	TOPs 5
Herr Usta	Schriftführer

### **Ferner haben teilgenommen:**

Herr Kocholl	TOP 4
--------------	-------

### **Tagesordnung:**

- 1 Bekanntgabe aus nichtöffentlicher Sitzung
- 2 Schulbauprogramm III  
Akt. Maßnahmenstand: Zweifachturnhalle an der Main-Limes-Realschule Obernburg,  
Berufsschule Standorte Miltenberg und Obernburg, Sanierung der Sporthallen Johannes-  
Butzbach-Gymnasium Miltenberg, Hermann-Staudinger-Gymnasium Erlenbach
- 3 Einbau dezentraler Lüftungsgeräte in weiterführenden Schulen des Landkreises  
Sachstandsinformation
- 4 Güterverkehrskonzept auf der Schiene  
Sachstandsinformation
- 5 Aktuelle Themen ÖPNV Landkreis Miltenberg  
Sachstand und Beschlussfassung
- 6 Radwegebau und Förderung Radverkehr  
Informationen
- 7 Künftiges Vorgehen bei der Beschaffung Energie – Strom  
Beratung und Beschlussfassung
- 8 Anfragen

Herr Scherf begrüßt die Ausschussmitglieder und stellt fest, dass der Ausschuss für Energie, Bau und Verkehr ordnungsgemäß geladen und beschlussfähig ist.

Tagesordnungspunkt 1:

**Bekanntgabe aus nichtöffentlicher Sitzung**

Herr Wosnik, der Kreisbaumeister, trägt vor.

Im nichtöffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Energie, Bau und Verkehr am 07.12.2021 wurden folgende Aufträge vergeben:

**Neubau Geh- und Radweg Röllbach-Schmachtenberg:**

Straßenbauarbeiten einschl. Verlegung einer neuen Wasserleitung in Höhe von insgesamt 326.600,32 €. Hiervon entfallen Kosten in Höhe von 115.408,03 € auf die Wasserleitung, welche von der Gemeinde Röllbach zu zahlen ist.

**ÖPNV**

Zusatzfahrten zur Schülerbeförderung zum Karl-Ernst-Gymnasium Amorbach mit (Netto-) Kosten von 2.480 Euro pro Woche.

**Beschluss:**

Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 2:

### **Schulbauprogramm III**

**Akt. Maßnahmenstand: Zweifachturnhalle an der Main-Limes-Realschule Obernburg, Berufsschule Standorte Miltenberg und Obernburg, Sanierung der Sporthallen Johannes-Butzbach-Gymnasium Miltenberg, Hermann-Staudinger-Gymnasium Erlenbach**

Herr Wosnik, der Kreisbaumeister, trägt zum Thema Schulbauprogramm III den aktuellen Maßnahmenstand vor:

#### **Zweifachturnhalle an der Main-Limes-Realschule Obernburg**

Die Entwurfsplanung (Leistungsphase 3) wurde im Dezember 2021 abgeschlossen. Die Planung wurde bei der Regierung von Unterfranken zum Förderantrag KIP-S im Januar 2022 eingereicht.

Gegenüber dem bereits vorgestellten Planungsstand wurden keine wesentlichen Änderungen vorgenommen.

#### **Berufsschule Standorte Miltenberg und Obernburg**

Die Ermittlung der Flächenbedarfe aller Fachbereiche wurde mit Unterstützung einer Fachkraft für Arbeitssicherheit der Mainsite AG abgeschlossen. Auf Basis dieser Erkenntnisse sowie der erfolgten Workshops im Rahmen des Schulentwicklungstages wurde das gesamte Raumprogramm zusammengetragen. Zum Teil haben sich erhebliche Steigerungen beim Flächenbedarf abgezeichnet. Diese werden derzeit konsolidiert und plausibilisiert sowie die optimale Verortung der Fachbereiche an den Standorten Miltenberg und Obernburg erörtert.

#### **Sanierung der Sporthallen**

Seit der letzten Ausschusssitzung keine neuen Sachverhalte.

#### **Beschluss:**

Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 3:

### **Einbau dezentraler Lüftungsgeräte in weiterführenden Schulen des Landkreises Sachstandsinformation**

Herr Wosnik, der Kreisbaumeister, berichtet über den Fortschritt beim Einbau dezentraler Lüftungsgeräte in weiterführenden Schulen des Landkreises.

Der Landkreis hat sich in ausführlichen Beratungen im Herbst 2021 dazu entschieden, die Schulen in seiner Trägerschaft, in denen sich Kinder unter 12 Jahren befinden, soweit wie finanziell möglich, mit dezentralen Lüftungsgeräten auszustatten, um zum einen eine Verbesserung der Lufthygiene in Bezug auf die Corona-Lage zu schaffen, um weiterhin eine gute Raumluftqualität in Bezug auf das Lernverhalten zu sichern und drittens den Energieverlust durch Lüften zu begrenzen.

Hierzu hat die Kreisverwaltung im Winter 2021 für insgesamt 7 weiterführende Schulen Förderanträge bei der BAFA im Programm „Bundesprogramm Corona-gerechte stationäre raumluftechnische Anlagen und Zu-/Abluftventilatoren“ gestellt.

Alle Anträge wurden mit dem jeweils höchstmöglichen Fördersatz für die jeweilige Maßnahme/Schule genehmigt. Die Förderrichtlinien erfordern ein Ausschreibungsverfahren für die weitere Planung. Dieses wurde ebenfalls vom UB 5 durchgeführt.

Folgende Fördersummen wurden dem Landkreis Miltenberg zugesagt:

<b>Lfd.</b>		<b>Gesamtkosten (brutto)</b>	
<b>NR</b>	<b>Bezeichnung der Liegenschaft</b>	<b>Schätzung</b>	<b>Fördersumme</b>
1	Karl-Ernst-Gymnasium	1.394.424 €	500.000 €
2	Julius-Echter-Gymnasium	1.833.558 €	500.000 €
3	Johannes-Butzbach-Gymnasium	350.087 €	320.000 €
4	Johannes-Hartung Realschule	1.616.682 €	500.000 €
5	Staatliche Realschule Elsenfeld	724.059 €	500.000 €
6	Heinrich-Ernst-Stötzner-Schule	594.277 €	500.000 €
7	Janusz-Korczak-Schule	831.249 €	500.000 €
		<b>7.344.337 €</b>	<b>3.320.000 €</b>

Die Darstellung der Vergabe der weiteren Planungsleistungen erfolgt im nichtöffentlichen Teil der Sitzung.

Herr Bohnhoff fragt nach, ob bei den dezentralen Lüftungsgeräten nur einmalige Anschaffungskosten oder auch laufende Kosten für Wartung, Filterwechsel oder ähnliches anfallen. Er moniert, dass diese Informationen nicht im Vorfeld zur Verfügung gestellt wurden.

Herr Scherf weist darauf hin, dass aufgrund der derzeitigen personellen Besetzungssituation Sitzungsunterlagen – gerade wenn es sich um keine Beschlussvorschläge handelt – sehr kurzfristig eingestellt werden. Für die Zukunft werde versucht, die Informationen zeitiger einzupflegen.

Herr Wosnik berichtet, dass die Förderung max. 500.000 € pro Schule beträgt.

Herr Scherf bittet Herrn Wosnik zu erläutern, wie hoch die Wartungskosten der hier vorgesehenen Lüftungsanlagen im Vergleich zu den Luftreinigungsgeräten seien.

Herr Wosnik stellt die Wartungskosten von Lüftungsanlagen und Luftreinigungsgeräten grob gegenüber. Bei der Vorstellung der Lüftungsvarianten in einer der vorhergehenden Sitzungen habe er die Unterschiede detailliert herausgearbeitet. Nach seiner Erinnerung falle bei Lüftungsanlagen in der Regel einmal im Jahr ein sogenannter Vorfilterwechsel an. Bei den Luftreinigungsgeräten dagegen seien die Filterwechsel aufgrund der hohen Materialkosten extrem teuer und schlagen mit ca. 1.000 Euro zu Buche; die jährlichen Betriebskosten lägen zwischen 300 und 400 Euro. Den Stromverbrauch von Luftreinigungsgeräten schätze er auf 6-mal höher als den von Lüftungsanlagen. Bei beiden Varianten kämen die Personalkosten für den Filterwechsel hinzu. Zusätzlich sei festzuhalten, dass durch die zunehmende Technisierung von Geräten die Wartungskosten der Anlagen immer höher werden. Dem stehe jedoch eine deutliche Einsparung von Heizenergie gegenüber.

Aufgrund einer Nachfrage aus dem Gremium erläutert Herr Wosnik, dass die staatlichen Förderungen nur für die Anschaffung der Geräte gewährt werde. Die Kosten der anschließenden Wartung und Unterhaltung der Geräte obliege generell dem Besteller.

Herr Scherf macht klar, dass eine Lüftungsanlage dem Austausch der Luft und damit der Sauerstoffversorgung diene. Ein Luftreinigungsgerät dagegen reinige nur die Luft und ersetze nicht das Stoßlüften. Aufgrund des damit einhergehenden Wärmeverlustes werde jedoch keine Energie gespart. Ein dezentrales Lüftungssystem ersetze das ca. alle 25 Minuten erforderliche Stoßlüften, wodurch Heizungs- und auch Wartungskosten eingespart werden.

Herr Wosnik ergänzt, dass eine Lüftungsanlage zwischen 95%-98% der Abwärme aus der Luft heraushole und dadurch Wärme zurückgewinne. Die Heizkosten reduzieren sich dementsprechend. Zur Bestätigung der geringeren Heizkosten bei Einbau einer Lüftungsanlage schlägt er vor, den Verbrauch beim nächsten Energiebericht ablesen zu lassen. Erfahrungswerte gäbe es schon bei drei Schulen vor, bei denen Lüftungsanlagen verbaut wurden.

Auf Nachfrage bestätigt Herr Wosnik, dass das Hermann-Staudinger-Gymnasium bei der vorgestellten Übersicht nicht dabei sei, da dort die Lüftung bereits umgestellt ist. Es würden nur Schulen angeführt, die in absehbarer Zeit saniert werden. Die Berufsschule sei ebenfalls nicht enthalten, da die Schüler:innen über 12 Jahre seien und die Schule einer Generalsanierung unterzogen werden müsse. Kurzfristige Investitionen für Lüftungstechniken, die hinterher nur bedingt verwendbar wären, seien nicht angebracht.

Herr Scherf ergänzt, dass das JBG in der Kostenübersicht mit nur einem geringen Aufwand für den älteren Abschnitt, der nicht in der Generalsanierung enthalten war, eingestellt sei. Ebenso werde die Main-Limes-Realschule Obernburg nicht angeführt, die bis 2015 general-saniert worden sei und als erste Schule eine Lüftungsanlage erhalten habe.

Auf die Frage, ob die Lüftungsanlage im Winter weiterlaufe, antwortet Herr Wosnik, dass die Anlagen CO<sub>2</sub>-gesteuert sind. Sobald ein voreingestellter CO<sub>2</sub>-Wert überschritten werde, lüften die Anlagen. Allerdings erfolge kein Stoßlüften, sondern nur eine angemessene Luftzufuhr, so dass der vordefinierte Grenzwert eingehalten und die Luftqualität im Zimmer beibe-

halten wird. Dementsprechend sind diese Anlagen das ganze Jahr in Betrieb. Die Anlagen verfügen zudem über ein Steuerungssystem, so dass die Lüftung z.B. pandemiebedingt und nach Absprache mit dem UB 5 auf eine Dauerlüftung von z.B. 70 % eingestellt werden könnte.

Herr Scherf betont, dass durch Lüftungsanlagen die Situation im Winter, Klassenzimmer werden wegen des damit verbundenen Wärmeverlustes nicht gelüftet, entschärft werde. Negative Auswirkungen durch stickige Luft auf Konzentration und Wohlbefinden der Schüler:innen würden damit reduziert. Aus diesem Grund sei der Einsatz von dezentralen Lüftungsanlagen gerade im Winter sinnvoll, da diese für eine gute Luftqualität ohne Wärmeverlust Sorge.

Herr Schuck merkt an, dass bei Einbau einer Photovoltaikanlage der Eigenstrom der Lüftungsanlage erzeugt werden könnte, so dass zusätzlich Geld gespart werden könnte.

Herr Wosnik erläutert hierzu, dass die Errichtung einer Photovoltaikanlage immer auf den Eigenverbrauch ausgerichtet sei. Sie werde so ausgelegt, dass die Grundlast des Stromverbrauchs über die Photovoltaik abgedeckt wird und Spitzenlasten aus dem Netz genommen werden. In den derzeit laufenden Bauprogrammen, zwei bis drei Schulen wurden bereits photovoltaiktechnisch aufgerüstet, seien die Lüftungsanlagen nicht berücksichtigt worden. Bei künftigen Projekten fließe der Nutzstrom der Lüftungsanlage in die Berechnung der Grundlast mit ein, so dass die Photovoltaik so ausgelegt werden könne, dass die Grundlast abgedeckt und nur Spitzenlasten aus dem Netz entnommen werden.

**Beschluss:**

Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 4:

### **Güterverkehrskonzept auf der Schiene Sachstandsinformation**

Herr Scherf leitet zum Thema „Güterverkehrskonzept auf der Schiene“ über. Hintergrund des Konzeptes sei, dass der landkreiseigene Schwerlastverkehr aufgrund der stark industriellen Prägung des Landkreises zugenommen habe. Viele Unternehmen hätten ihr Interesse bekundet, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern. Die Umsetzung scheitere jedoch daran, dass die DB mangels entsprechender Infrastruktur keine geeigneten Angebote unterbreiten könne, wie die Güter aus dem Landkreis heraustransportiert werden können. Ab Aschaffenburg sei ein Weitertransport ohne Probleme möglich. In Kooperation mit dem Freistaat Bayern soll daher eine Machbarkeitsstudie zur Verlagerung des Güterverkehrs aus Industriebetrieben des Landkreises auf die Schiene erstellt werden.

Herr Scherf begrüßt zum Thema Herrn Kocholl von der Railistics GmbH, der per Video zugeschaltet ist.

Herr Wosnik erläutert, dass die Beratungsleistungen zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie für den schienengebundenen Güterverkehr im Landkreis Miltenberg inhaltlich zuletzt in den Sitzungen des Ausschusses für Energie, Bau und Verkehr am 08.12.2020 und 02.03.2021 beraten wurden. Über die Vergabe der Leistungen an das Konsortium aus Railistics und SSP wurde in der Sitzung des Ausschusses vom 05.10.2021 berichtet. Der vorgesehene Kick-Off-Workshop fand am 12.10.2021 statt. Das Protokoll dieser Veranstaltung wurde als Anlage zu diesem Tagesordnungspunkt zur Verfügung gestellt. Mittlerweile liege ein erster Zwischenbericht vor. Dessen wesentliche Inhalte werden nachfolgend kurz dargestellt.

Herr Kocholl, Consultant bei Railistics GmbH, stellt das Güterverkehrskonzept auf der Schiene gemäß Präsentation vor.

### **Bedarfsanalyse**

Die Bedarfsanalyse ist weitgehend abgeschlossen und zeigt ein erhebliches Potential für eine Verlagerung von Transporten auf die Schiene.

### **Klärung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur**

Die vorhandene Infrastruktur wird, was den Gleiskörperzustand und die bestehenden Bahnhöfe angeht, als gut konstatiert. Auch die möglichen Gleisanschlussbedingungen für einige Firmen mit größerem Bedarf an Transporten werden in erster Abschätzung positiv beurteilt. Hingegen wird in den bisherigen Ergebnissen deutlich, dass es an Aufstell- und Servicegleisen für das Handling verschiedener Güter und an entsprechenden Verlademöglichkeiten fehlt.

### **Mülltransporte der Müllumladestation Erlenbach**

Eine erste Abschätzung zum Thema Mülltransport in die Müllverbrennungsanlage in Schweinfurt führt zu dem Ergebnis, dass dies unter den gegebenen Umständen nicht wirtschaftlich umsetzbar wäre.



## Infrastruktur

Eine Kreuzung könnte am Haltepunkt Sulzbach am Main realisiert werden.

Für weitere regelmäßige Güterzüge von Unternehmen mit Sitz in Miltenberg, Amorbach, Kleinheubach ergibt sich nach ersten Erkenntnissen die Notwendigkeit für ein Gleis, um die Wagengruppen zusammenzuführen (Servicegleis). Das Gleis sollte im Bereich Miltenberg angeordnet werden und über eine Nutzlänge für einen Ganzzug verfügen. Ob dafür die Notwendigkeit besteht, kann erst nach Auswertung der Befragungsergebnisse festgestellt werden.

Ob weitere Ausweich- und Überholmöglichkeiten zwischen Freudenberg und Miltenberg erforderlich wären, ergibt sich erst in der weiteren Bearbeitung. Vor allem ist hier der Fahrzeugverwerter in Faulbach ausschlaggebend. Die Infrastruktureingabe in zwei Szenarien ist bereits abgeschlossen. Im Szenario I wurde die bestehende Infrastruktur als Basis herangezogen. Im Szenario II wurde eine Elektrifizierung des Abschnittes Miltenberg – Aschaffenburg angenommen und die Geschwindigkeiten gemäß den Vorgaben aus dem Deutschlandtakt angehoben.

Die Ergebnisse dieser Szenarien liegen bislang der Kreisverwaltung noch nicht vor.

## Weiteres Vorgehen

Im weiteren Verfahren wird angeregt, dass sich die Steuerungsgruppe mit den nächsten Schritten in der Erstellung der Machbarkeitsstudie befassen sollte.

Die Steuerungsgruppe besteht aus:

- Landrat Scherf
- Herrn Brückner, Reg Ufr.
- Herr Schmitt, Bgm. Amorbach
- Hr. Münig, Bgm. Kleinheubach
- Hr. Klag, OWA
- Hr. Schneider, ICO
- Herrn Greber, IHK
- Herrn Wosnik, Landratsamt UB 5
- Herr Schuck, Kreisrat
- Herr Dr. Bohnhoff, Kreisrat
- Herr Dr. Fahn, Kreisrat

Die nächste Zusammenkunft der Steuerungsgruppe ist für den 29.März geplant. Zusätzlich soll es in einem größeren Kreis eine Ideenschmiede zu diesem Thema geben, bei der weitere Meinungen und Stellungnahmen eingeholt werden.

Bereits jetzt sei erkennbar, dass in dieser Untersuchung Potential für den Landkreis und die Kreisentwicklung stecke. Dies treffe umso mehr vor dem Hintergrund der letzten zwei Wochen zu Tage getretenen Problematik der Energieversorgung für den Güterverkehr zu. Betrachtet man sich die Effizienz des Schienengüterverkehrs in Bezug auf den CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Treibhausgasausstoß, so ist dieser beim Tonnen- und Güterkilometer beim Lkw elfmal so hoch wie bei der Bahn. Damit liegt die Bahn auch noch vor dem Binnenschiffsverkehr.

Herr Fahn bedankt sich für den Zwischenbericht. Er wecke die Hoffnung, den Mülltransport

doch noch auf die Schiene verlagern zu können. Dies sei schon 1994 vom Kreistag beschlossen worden. Lt. Präsentation handelt es sich um eine Gesamtmüllmenge von 48.000 t p/a aus Stadt Aschaffenburg und den Landkreisen Aschaffenburg und Miltenberg. Das bedeute für ihn, dass das Konzept gemeinsam entwickelt und in den entsprechenden Gremien behandelt werden müsse. Die Studie habe auch erbracht, dass tagsüber keine Transportkapazitäten frei seien. Eine Verlagerung in die Nachtstunden von 0:35 bis 4:41 Uhr sei daher denkbar. Wie bekannt ist, wurde der Vertrag für den Mülltransport per Lkw verlängert und laufe am 31.12.2023 aus. Es müssten aus seiner Sicht Anstrengungen unternommen werden, damit der Mülltransport nach Ablauf dieses Zeitraums auf die Schiene verlagert werden könne.

Herr Bohnhoff weist darauf hin, dass die Steuerungsgruppe in Sachen Mülltransport den kompletten Entsorgungsweg im Blick haben sollte. Es reiche nicht aus, Zwischenlagerkapazitäten zu schaffen, die Müllmengen zu bündeln und zum Müllheizkraftwerk zu verbringen. Auch dort müssten entsprechende Lagerkapazitäten vorhanden sein, damit das Vorhaben an den Gegebenheiten vor Ort nicht scheitere.

Herr Wosnik erläutert zu den von Gremiumsmitgliedern aufgeworfenen Themen, dass Stadt und Landkreis Aschaffenburg bereits im Vorfeld Interesse gezeigt haben, an dem Konzept mitzuwirken. Er gehe daher davon aus, dass bei Erarbeitung entsprechender landkreisübergreifender Ergebnisse diese auch in den dortigen Gremien behandelt werden. Der Hinweis auf freie Kapazitäten in der Nacht sei zwar richtig, erfasse aber nicht die gesamte Problematik. Es seien nicht nur die Fahrzeiten, sondern auch der Einsatz geeigneter Transportmittel zu klären, damit man sich nicht den Unmut sämtlicher Anwohner wegen Lärmbelästigung zuziehe. Die Studie umfasse letztendlich auch die Frage der Ausgestaltung eines Mülltransports auf der Schiene, damit dieser technisch bis zum Entsorger funktioniere. Der Kontakt zum GKS bestehe bereits. Allerdings müsse an dieser Stelle auch erwähnt werden, dass es sich nur um eine Machbarkeitsstudie handele. Eine Machbarkeitsstudie sei ein Blick in die Zukunft und nicht ein konkretes Umsetzungskonzept, damit in zwei Jahren der Müll auf der Schiene nach Schweinfurt komme. Bei solchen Konzeptprojekten sei oftmals Geduld vonnöten.

Herr Eppig bemängelt, dass die Studie zwar visionär die Möglichkeit der Verlagerung von Gütern auf die Schiene sehe, aber zu wenig auf erforderliche Umschlagseinrichtungen eingehe. Aus seiner Sicht könne der Schienenverkehr nur dann attraktiver gestaltet werden, wenn dezentrale Umschlagseinrichtungen angeboten werden. Für Josera und Acordis, die bereits über Gleisanschlüsse verfügen, stelle sich diese Frage nicht. Andere Unternehmen ohne Gleisanschluss müssten per Lkw anliefern, was wieder zu einer gewissen Verkehrsdichte und damit einhergehend zu Schwierigkeiten führen könne. Die Umschlagplätze müssten deshalb dezentral, d.h. nicht in Aschaffenburg oder Miltenberg, sondern „auf der grünen Wiese“ eingerichtet werden, damit keine Anwohner durch Lkw-Verkehr und CO<sub>2</sub>-Ausstoß belastet würden. Auch stelle sich zumindest beim Mülltransport die Frage, ob nicht analog der früheren Autozüge künftig Lkw- bzw. entsprechende Containerzüge nach Schweinfurt fahren könnten. Diese Themen seien in der Studie bislang zu wenig berücksichtigt worden.

Herr Wosnik bestätigt, dass Unternehmen, die über keinen eigenen Gleisanschluss verfügen, Lösungen angeboten werden müssen. Die bislang aus dem Gremium angesprochenen Punkte seien bereits in der Steuerungsgruppe in der Diskussion. Allerdings sollen noch die Ideen aus dem Ideenworkshop abgewartet werden, bei der die Firmen eingebunden sind. Aufgrund der derzeitigen Energiepreisentwicklung zeigen diese ein großes Interesse an der

Studie. Zudem handele es sich bei der heutigen Information nur um einen Zwischenbericht. Herr Kocholl ergänzt, dass Umschlageinrichtungen für alle Firmen öffentlich zugänglich sein werden. In Abhängigkeit von den zu transportierenden Gütern müsse der Umschlagplatz ausgebaut werden. Zum Thema Mülltransporte nach Schweinfurt sei noch anzumerken, dass in der Nacht zwar ein Zeitfenster für Fahrten zur Verfügung stehe. Dieses sei aber so begrenzt, dass aufgrund der Lokomotiv- und Wagenbindung die Mülltransporte irgendwo auf der Strecke „zwischenparken“ müssten, um das nächste Zeitfenster für eine Weiterfahrt abzuwarten. Dies wirke sich natürlich auch auf die Kosten der Mülltransporte aus. Herr Scherf fasst zusammen, dass zuerst ermittelt werden müsse, welche Nachfrage bestehe und dann könne die Infrastruktur dafür geschaffen werden.

Herr Schuck fragt nach, ob in das Gutachten auch eingeflossen sei, dass je nach Transportgut unterschiedliche Transportmöglichkeiten vorgehalten werden müssen, z.B. Zellstoff in einem trockenen Behälter, Müll in einem Großraumcontainer, Futtermittel in Silos. Sehe man die in der Präsentation genannten Gesamtmengen an transportierten Gütern, müssten Logistiker diese Mengen hinsichtlich des Transports kombinieren. Das Gutachten lasse die Einbeziehung dieser Thematik nicht unbedingt erkennen.

Herr Wosnik erläutert kurz, dass das Gutachten natürlich auf die verschiedenen angefragten Fraktionen sowie die hierfür erforderlichen Umschlageinrichtungen eingehen werde. Man werde aber nur die Güter näher betrachten, deren Bedarf mittelfristig am realistischen umzusetzen sind.

Herr Bohnhoff fragt an, ob für einen CO<sub>2</sub>-neutralen Gütertransport die Elektrifizierung der Bahn in das Gutachten einbezogen wurde.

Herr Scherf bestätigt, dass dies im Konzept berücksichtigt sei. Denn solange auf der Strecke Miltenberg – Aschaffenburg dieselbetriebene Fahrzeuge eingesetzt würden, führe dies aufgrund des Traktionswechsel von Diesel auf Strom in Aschaffenburg zu einem Zeitverlust und zu Mehrkosten. Die CO<sub>2</sub>-Berechnung, die Herr Wosnik dargelegt habe, berücksichtige den Anteil des Dieselverkehrs auf der Schiene insgesamt. Die Elektrifizierung der Maintal-Bahn sei momentan Gegenstand in einer entsprechenden, vom Freistaat Bayern finanziell geförderten Untersuchung durch die bayerische Eisenbahn Gesellschaft. Der Auftrag für die Studie sei bereits vergeben. Eine Elektrifizierung der Maintal-Bahn wäre nicht nur eine deutliche Erleichterung für mehr Güterverkehr, sondern diene auch der Realisierung des Deutschlandtaktes, der ab 2030 gefahren werden soll. Infrastrukturelle Hemmnisse auf der Maintal-Bahn seien u.a. das fehlende Ausweichgleis bei Sulzbach sowie die ausstehende Elektrifizierung an sich.

**Beschluss:**

Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 5:

## **Aktuelle Themen ÖPNV Landkreis Miltenberg Sachstand und Beschlussfassung**

Herr Haas, UB 5, stellt zum aktuellen Themen ÖPNV Landkreis Miltenberg vor.

### **1. Neugestaltung des Verkehrs am Schulzentrum Elsenfeld**

Die verkehrliche Situation am Schulzentrum Elsenfeld wurde schon in der Vergangenheit mehrfach bemängelt. Die starke Nutzung der Dammsfeldstraße mit unterschiedlichsten Verkehrsteilnehmern sorgt für eine unübersichtliche und teils gefährliche Gesamtsituation: Im Zusammenspiel von PKW-Verkehr, Lieferverkehr, Busverkehr, Radfahrern und Fußgängern kommt es regelmäßig zu kritischen Begegnungen. Ein wesentlicher Faktor für die auftretenden Nutzungskonflikte ist die Vielzahl an sich überlagernden Interessen. Neben den Schulen wird die Straße zur Andienung der Untermainhalle, des Kindergartens und des Schwimmbads genutzt. Darüber hinaus dient das SZE als Umstiegsplatz für den örtlichen Busverkehr, welchen hauptsächlich Schüler verwenden.

Um der unübersichtlichen Situation entgegenzutreten, wurde im Dezember vergangenen Jahres, in einem Gesprächstermin mit den Beteiligten eine Bestandsaufnahme durchgeführt. Vertreter des Landkreises, des Marktes Elsenfeld, der Schulen, der Busunternehmen sowie der Polizei sammelten die in einer Umplanung zu beachtenden Aspekte. Dabei wurden die nachfolgenden Zielsetzungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie zur Verbesserung der Verkehrsabläufe festgesetzt:

- Eine Entmischung der Verkehre soll erreicht werden. Hierzu Einrichtung separater Bereiche für Elterntaxis, Busverkehr und Parkraum
- Befahren des Haltebereichs für Busse durch Elterntaxis unterbinden, da diese zwischen Bussen halten, unberechenbar fahren, oft zu schnell sind
- Schaffung einer sicheren Querung der Dammsfeldstraße
- Schaffung adäquater Wartebereiche für ÖPNV-Nutzer.

Zur Realisierung dieser Zielsetzungen sind zunächst umfangreiche Abstimmungs- und Planungsarbeiten notwendig.

Auf Nachfrage aus dem Gremium verdeutlicht Herr Haas, dass nicht die einzelnen Verkehrsarten wie Busverkehr oder Pkw-Verkehr das Problem seien. Aufgrund der fehlenden räumlichen Trennung der Verkehrsarten funktioniert das Zusammenspiel jedoch nicht. Dies bestätigt sich überall durch die Unberechenbarkeit der Elterntaxis.

Frau Stellrecht-Schmidt meint, dass Ansätze zur Verringerung der Elterntaxis bereits zu einer Verbesserung der Situation führen dürften.

Herr Wosnik bestätigt, dass die Reduzierung einer Verkehrsart das Problem insgesamt verringere. Verbote seien jedoch keine Lösung. Es gebe schließlich auch Gründe, weshalb die Eltern ihre Kinder zur Schule bringen oder abholen können müssen, z.B. bei Krankheiten. Der Ansatz zur Lösung des Problems sei daher die Entzerrung bzw. Entflechtung der Ver-

kehrsströme und nicht das Verbot. Er gibt auch zu bedenken, dass Elsenfeld nicht nur ein Schulbusbahnhof, sondern auch ein Umstiegspunkt für den ÖPNV sei. Wenn dieser für andere attraktiver bzw. ein Hauptzentrum werden sollte, dann müssten ähnlich wie bei Güterverkehr Möglichkeiten geschaffen werden, damit man leichter mit Fahrzeugen hinkommen, diese abstellen und dann auf den ÖPNV umsteigen könne.

Herr Scherf ergänzt, dass bei dem Projekt auch der Radverkehr und die bessere Erschließung des Schulzentrums bzw. des Umstiegspunktes auf den ÖPNV einzubeziehen sei. Die staatsstraßenbegleitende Radwegführung von Erlenbach bzw. Hausen/Hofstetten seien daher wichtige Punkte im Radwegkonzept des Landkreises.

Von Seiten weiterer Gremienmitglieder wird ein mobiles Leitsystem nur für Busse bzw. eine Schrankenregelung zur Regelung der Zufahrt zu bestimmten Zeiten – vor allem zu Stoßzeiten - in den Raum gestellt.

Herr Wosnik führt hierzu aus, dass derartige Ideen bereits angedacht, aber wegen der gleichzeitigen Nutzung der Dammsfeldstraße als Zufahrt für den in räumlicher Nähe befindlichen Kindergarten nicht weiterverfolgt wurden.

Frau Stellrecht-Schmidt meint, dass zur Entschärfung der Problematik der Elterntaxis die Gemeinden im Rahmen der Verkehrsbildung in Kindergärten und Schulen verstärkt an die Eltern appellieren sollten, damit diese ihre Kinder mehr loslassen und ihnen auch den Schulweg auf dem Fahrrad oder zu Fuß zutrauen.

Herr Schötterl hält dem entgegen, dass in seiner Gemeinde seit 10 Jahren Überzeugungsarbeit bzgl. der Verkehrssituation am Kindergarten geleistet werde. Bitten, gutes Zureden, Zettel anbringen usw. hätten nichts gebracht. Lediglich die massive, tägliche Verkehrskontrolle mit anschließender Ahndung eines Verstoßes und ggfs. Abschleppen der Fahrzeuge helfe die Situation zu entschärfen. Aus seiner Sicht handele es sich um ein gesellschaftliches Problem.

Herr Scherf weist abschließend darauf hin, dass Eltern ihren Kindern mit den üblichen Taxifahrten nichts Gutes tun. Für die Entwicklung der Kinder sei es von großem Wert, ihnen den Freiraum für das Miteinander mit Gleichaltrigen, das Vorbereiten und Nachbereiten zu bieten.

Anschließend setzt Herr Haas seinen Bericht fort.

## **2. Neugestaltung ZOB Miltenberg**

Eine ähnlich prekäre Verkehrs- und Sicherheitslage herrscht im Busbereich des Bahnhofs Miltenberg vor. Dieser dient als zentraler Umstiegspunkt für den Busverkehr und übernimmt besonders für die Schüler des Miltenberger Schulzentrums eine zentrale Funktion.

Im aktuellen Zustand fehlen grundlegende Ausstattungsmerkmale eines zeitgemäßen ZOBs. Die notwendige Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit sind nicht gegeben, außerdem herrscht ein Mangel an Haltepunkten, sowie Warteplätzen für Busse, sowie eine Echtzeit-Fahrgastinformationsanzeige. Auch fehlt ein durch die öffentliche Hand definiertes Betriebskonzept des ZOBs.

Seit vielen Jahren wurde auf diese Missstände hingewiesen, diese konnten allerdings nicht angegangen werden, da nicht ausreichend Fläche zur Verfügung steht. Das an

den Berliner Platz angrenzende Grundstück befindet sich im Eigentum der Bahn. Bis vor kurzem wurde das darauf befindliche Gebäude für den technischen Dienst des Bahnhofs genutzt. Mit der Erweiterung und Sanierung des Bahnhofsgeländes durch die Bahn konnten diese Dienste allerdings verlegt werden. Somit besteht die Möglichkeit, dass die Stadt Miltenberg ein Kaufgesuch an die Bahn richtet, um mit der gewonnenen Fläche einen ZOB einzurichten. Es wurde ein Gutachten erstellt, aus dem u.a. der anzusetzende Kaufpreis ermittelt wurde.

Um die durchzuführenden Schritte mit den Beteiligten zu koordinieren, wurde zu einem Abstimmungstermin ins LRA geladen. Im Januar versammelten sich Vertreter des Landkreises, der Stadt, der Busunternehmen, der Bahn und der Polizei. Dabei wurden die oben aufgeführten Zielsetzungen erarbeitet und zur weiteren Bearbeitung des Vorhabens die Arbeitsgruppe „Berliner Platz“ gegründet. Sie besteht aus Busunternehmen, Stadt und Landkreis und soll zunächst die Anforderungen und Qualitätsstandards an eine erste Beratung durch ein Fachbüro erarbeiten. Dabei wird eine enge Einbeziehung des Nahverkehrsplans erfolgen, welcher 2022 weiterentwickelt wird und somit eine gegenseitige Abstimmung bedingt. In einem nächsten Schritt soll ein Anforderungsworkshop mit den weiteren Interessensgruppen in räumlicher Nähe zum ZOB durchgeführt werden (Unternehmen, Polizei, Bahn, Tourismus, Anlieger, Taxiunternehmung, etc.). Auf Grundlage der somit gewonnenen Kenntnisse über die Rahmenbedingungen soll schließlich die Ausschreibung der Planungsleistungen erfolgen.

Herr Schuck erkundigt sich, ob bereits konkrete Konzepte für den Bahnhof entwickelt wurden.

Herr Wosnik führt aus, dass es derzeit noch keinen Planungsauftrag gebe. Das Bahnhofprojekt befinde sich in der sog. Leistungsphase 0. Die mittlerweile eingerichtete Arbeitsgruppe diene der Bedarfsermittlung und lege grob fest, um was es gehen soll. In den nächsten Schritten folge dann die Grundlagenermittlung, Vorentwurfsplanung sowie die Entwurfsplanung. Bevor eine Planungsleistung vergeben wird, werde das hiesige Gremium informiert.

Herr Scherf ergänzt, dass jetzt erst einmal analysiert werden müsse, welchen Bedarf Bus-, Bahn- und Radverkehr sowie die Taxiunternehmen haben. Bei Busunternehmen sind hierbei u.a. die Wartezeiten und Antriebstechniken in den Blick zu nehmen. Aufgrund der Bedeutung des Berliner Platzes als Ortseingang von Miltenberg ist auch der touristische Aspekt in die Überlegungen miteinzubeziehen. Danach könne man das politische Gremium über die Ergebnisse informieren.

**Es wird folgender Beschluss einstimmig gefasst:**

Der Ausschuss für Energie, Bau und Verkehr nimmt die Ausführungen zustimmend zur Kenntnis und

1) beauftragt die Verwaltung die Neugestaltung des Verkehrs am SZE weiter zu bearbeiten. Zunächst Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes und Beauftragung eines Planers;

2) beauftragt die Verwaltung die Neugestaltung des Verkehrs am ZOB Miltenberg weiter zu bearbeiten. Zunächst Erarbeitung eines umfassenden Konzeptes und Beauftragung eines Planers.

Tagesordnungspunkt 6:

## Radwegbau und Förderung Radverkehr Informationen

Herr Haas, UB 5, trägt vor:

### I. Neubau landkreiseigener Radwege

#### 1. Amorbach – Kirchzell

Um für das Projekt eine Förderung im Sonderprogramm Stadt und Land zu erhalten, ist die Einhaltung der ERA-Standards notwendig. Sie fordern u.a. eine Mindestbreite von 2,5 m Wegbreite. Zusätzlich zur Wegbreite werden beidseitig ein Bankett von 30 cm Breite sowie ein Abstand zu den vorhandenen Stützmauern der Hangbefestigung von 75 cm benötigt. Durch die topographischen Gegebenheiten ist dies allerdings an vielen Stellen des angedachten Routenverlaufs nicht möglich. In einem Abstimmungstermin mit dem Büro Eilbacher wurde daher beschlossen, zunächst Querschnitte an 10 Positionen des bestehenden Radwegs mit wassergebundener Decke südlich der Staatsstraße 2311 zu erstellen.

Außerdem soll ein Alternativenvergleich mit einer Route nördlich der Staatsstraße 2311 vorgenommen werden.



Sobald die Ergebnisse der Prüfung mitsamt dem Grunderwerbsplan vorliegen, sollen in Abstimmung mit den Kommunen die Eigentümer auf Verkaufsbereitschaft befragt werden.

Außerdem muss eine Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde eingeholt werden und das Projekt bei der Regierung von Unterfranken (als Bewilligungsbehörde der Förderung) offiziell vorgestellt werden. Des Weiteren ist mit dem Staatlichen Bauamt der Anschluss zum Hauptort Kirchzell abzustimmen.

## 2. Elsenfeld – Hofstetten

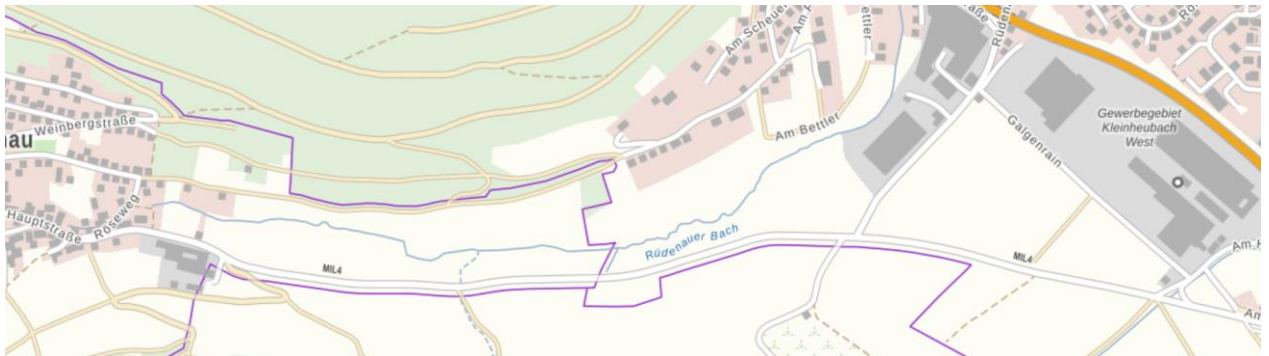
Im Projekt Elsenfeld – Hofstetten befinden sich aktuell die Kommunen in der Verkaufsabfrage mit den Grundstückseigentümern.

## 3. Rüdenu – Kleinheubach

Das Staatliche Bauamt befindet sich aktuell in der Vorbereitungs- und Planungsphase zum Ausbau der MIL 4 zwischen Rüdenu und Kleinheubach. Im Zuge dieser Maßnahme soll eine alltagstaugliche Radwegeverbindung errichtet werden. Auch hier fand ein Abstimmungstermin mit den beteiligten Kommunen und dem StBA statt. Zunächst wurde eine Routenführung südlich der Kreisstraße (Bergseite) bevorzugt, da hier mit geringeren Eingriffen in den Naturschutz gerechnet wurde. Nach Rücksprache des StBA mit dem Wasserwirtschaftsamt, wurde allerdings auch die nördliche Variante (Talseite) als umsetzbar befunden. Diese wird aus radverkehrlicher Sicht eindeutig bevorzugt, da somit eine Querung der Straße vermieden werden kann, was besonders bei Querungen auf offener Strecke ein erhebliches Gefahrenpotential darstellt.

Im kommenden Bearbeitungsschritt wird durch das StBA die Vorplanung inklusive Erstellung eines Grunderwerbsplans durchgeführt. Mit diesem wiederum kontaktieren die Gemeinden die Eigentümer, um deren Kaufbereitschaft abzufragen.

Für die Baumaßnahmen ist es notwendig, den Radweg und die Straße niveaugleich zu errichten. Somit wird im Endzustand ein kreisstraßenbegleitender Radweg errichtet.



## II. Bestandsaufnahme und Kataster der Radwege im Landkreis

Aktuell existiert kein landkreisweites Verzeichnis über vorhandene Radwege, deren Zustand und Beschilderung. Dies ist dem Zusammenwirken von vielen Akteuren im Bereich der Wegweisung und des Bauunterhalts geschuldet. Der Landkreis, das Staatliche Bauamt, die Kommunen sowie Interessensverbände wie der ADFC weisen eigene Radwege aus. Um eine vollständige Kartierung des Bestandes vorzunehmen, wurde vom Planungsbüro VIA die Erstellung eines entsprechenden Katasters in einer Geodatenbank vorgeschlagen.



Da hier auch die Landkreiskommunen direkt betroffen sind, wird im Zuge einer Bürgermeisterdienstbesprechung am 21. Juni zunächst die Möglichkeit der Katastererstellung durch einen Mitarbeiter des Planungsbüros vorgestellt und Fragen beantwortet.

### III. Stadtradeln

Wie in den Vorjahren wird der Landkreis auch 2022 an der Aktion Stadtradeln teilnehmen. Hierfür wurde in Absprache mit dem Landkreis Aschaffenburg der gemeinsame Zeitraum vom 1. bis 21. Juli 2022 festgelegt.

Ziel der Aktion ist es, möglichst viele Alltagswege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückzulegen, um so einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten und Verantwortung vor Ort zu übernehmen. Im Veranstaltungszeitraum notieren die Radfahrerinnen und Radfahrer aus den Kommunen ihre zurückgelegten Radstrecken, um in Teams ein möglichst hohes Ergebnis zu erzielen. Die Teamergebnisse werden in den jeweiligen Kommunen aufsummiert, sodass auch diese untereinander im freundschaftlichen Wettbewerb stehen.

Aktuell befinden sich die Initiatoren der Kampagne in Abstimmungen mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr, um wie bereits in den Vorjahren eine Förderung der Aktion zu erwirken. Sofern hier eine Zustimmung erfolgt, so entfällt die Teilnahmegebühr für die Gebietskörperschaften, welche sich am frühesten anmelden.

In letztem Jahr nahmen 485 Teilnehmer aus 9 Kommunen im Landkreis Miltenberg an der Aktion teil. Dabei wurden 85.000 Fahrrad-Kilometer gesammelt, was einer Steigerung von über 40 % im Vergleich zum Vorjahr entspricht.

Es haben sich zum Stand 25.02.2022 fünf Kommunen zur Teilnahme im Landkreis angemeldet. In der Sitzung wird über den aktualisierten Anmeldestatus berichtet.

#### **Beschluss:**

Der Ausschuss für Energie, Bau und Verkehr nimmt die Ausführungen zustimmend zu Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 7:

### **Künftiges Vorgehen bei der Beschaffung Energie – Strom Beratung und Beschlussfassung**

Herr Wosnik, der Kreisbaumeister, trägt vor.

Der Landkreis Miltenberg hat 2015 einen unbefristeten Dienstleistungsvertrag für Teilnahmen an Bündelausschreibungen für die kommunale Strombeschaffung geschlossen und an der Beschaffung für die Lieferjahre 2020 bis 2022 teilgenommen. Dabei wurde die Alternative „Ökostrom mit Neuanlagenquote“ als Beschaffungsart gewählt.

Nun steht die neue Strombeschaffung ab dem Lieferjahr 2023 an.

Gegen die bislang verfolgte Vorgehensweise sprechen die aktuelle Marktlage mit starken Preisschwankungen, die Gefahr, dass der Zuschlag für die Beschaffung zu einem ungünstigen Zeitpunkt erfolgt und damit unter Umständen ein hoher Preis für einen Zeitraum von mehreren Jahren feststeht.

Weiterhin hat die Verwaltung neue Erkenntnisse bezüglich der Vergabemodalitäten für Energie, deren Preis sich auf einer Börse bildet (wie es z.B. bei Strom der Fall ist). Gemäß einem Schreiben des Bayerischen Kommunalen Prüfungsverbands vom 23.04.2019 besteht für die Energiebeschaffung an der Börse keine Ausschreibungspflicht. Demnach kann nach § 14 Abs. 4 Ziff. 6 VgV lediglich der Händler, der die Beschaffung an der Börse durchführt, ausgeschrieben werden.

Aus den vorliegenden Gründen soll der Strom in Zukunft über ein Tranchenmodell beschafft werden. Das bedeutet, dass der Strom nicht zu einem Fixpreis für einen längeren Lieferzeitraum beschafft wird, sondern in kürzeren Abständen, z. B. 10-mal pro Jahr, eingekauft wird, um damit näherungsweise den mittleren Strompreis im Jahresverlauf abzubilden.

Aktuell bezieht der Landkreis für seine Verbrauchsstellen entsprechend eines Beschlusses des Kreistags vom 05.02.2018 Ökostrom mit Neuanlagenquote. Beim Bezug von Ökostrom mit Neuanlagenquote verpflichtet sich der Auftragnehmer, dass mindestens 50 % des gelieferten Stroms pro Kalenderjahr aus Neuanlagen stammt. Die Erfüllung dieser Vorgaben kann mittels Stromzertifikaten erbracht werden. Da der Landkreis bereits Ökostrom bezieht, sollte nicht auf Normalstrom zurückgestellt werden und weiterhin Ökostrom mit Neuanlagenquote bezogen werden. Auf diese Weise wird der Landkreis seiner Vorbildfunktion gerecht. Des Weiteren sollten alle Abnahmestellen in ein Verfahren eingebracht werden, sodass nur ein Dienstleister den Zuschlag erhält und die Dienstleistungsgebühr nur einmal anfällt.

Die regionalen Energieversorger können den Landkreis bei der Beschaffung von Strom von der Strombörse im Rahmen eines Tranchenmodells unterstützen. Die erwartete Dienstleistungsgebühr für die Leistungen des Stromhändlers lässt eine Unterschwellenvergabe zu. Die Verwaltung schlägt vor, das zuvor genannte Tranchenmodell zunächst für ein Lieferjahr zu beauftragen, um mit dem Verfahren erste Erfahrungen zu sammeln.

Es wird empfohlen, die Beschaffung von „100 % Ökostrom mit Neuanlagenquote“ für das Lieferjahr 2023 in Form eines Tranchenmodells im Rahmen der Beauftragung eines Energiedienstleisters, der Zugang zur Strombörse hat, zu beschließen.

Die Vorgehensweise wird von der Vergabeberatung an der Regierung von Unterfranken mitgetragen.

Herr Schuck fragt an, ob es bei diesem Modell die Möglichkeit gebe, hiesige Kommunen bzw. Stromerzeuger (z.B. mit Windkraft in Mömlingen) zu bevorzugen, damit davon Anreize für die lokale Stromerzeugung ausgehen.

Herr Wosnik erläutert, dass dies nicht möglich sei. Jeder, der Strom erzeuge, könne damit an die Strombörse gehen. Der Landkreis beabsichtige nun, den Strom an der Börse zu kaufen. Eine Einflussnahme, wie der Strom erzeugt werde bzw. von wo er komme, gebe es nicht. Somit gebe es auch keine Anreize, selber Energieerzeuger zu werden. Eine Kooperation mit zugelassenen regionalen Händlern/Versorgungsunternehmen wie z.B. EMB sei natürlich möglich und beabsichtigt.

Herr Schuck fragt angesichts der täglich variablen Dieselpreisentwicklung nach, wie der Prozess der Strompreisgestaltung im Modell ablaufe.

Herr Wosnik erläutert, dass es bei diesem Modell grundsätzlich möglich sei, den Strom dreimal, fünfmal oder zwölfmal im Jahr bzw. auch über ein Jahr hinaus einzukaufen. Momentan werde der Strom einmal für zwei Jahre geordert. Liege der Preis an dem Einkaufstag sehr hoch, gelte die Preisbindung für die vereinbarte Zeit. Bei langfristigen Einkäufen seien somit keine Preisanpassungen bei steigenden Energiepreisen möglich. Bei dem neuen Modell könne der Preis am Einkaufstag mal hoch oder auch mal niedriger liegen, so dass sich der Preis langfristig nivelliere. Die Zeitabstände, in welchen die Käufe getätigt werden sollen, werden gemeinsam mit dem Händler und unter Berücksichtigung dessen Einschätzung zu den Strompreisschwankungen im Voraus festgelegt. Ein spontaner Kauf aufgrund der an diesem Tag günstigen Strompreise sei nicht möglich. Insoweit handele es sich daher um ein automatisiertes Verfahren.

Herr Eppig hinterfragt, ob bereits eine Öffnungsklausel existiere bzw. in den Vertrag aufgenommen werden könne, dass bei extrem günstigen Strompreisen, die Zeitdauer des Einkaufs z.B. von den vorher vereinbarten zwei Monaten auf vier Monate verlängert werden könnte.

Herr Wosnik erwidert, dass dieses Thema noch nicht angesprochen worden sei. Vorerst gehe es darum, aus der bisherigen Bündelausschreibung herauszukommen und das mit der Beschlussfassung beabsichtige Tranchenmodell ein Jahr lang auszuprobieren und dann zu bewerten.

**Es wird folgender Beschluss einstimmig gefasst:**

Der Ausschuss nimmt die vorgeschlagene Vorgehensweise zur Strombeschaffung zustimmend zur Kenntnis und beschließt die Strombeschaffung für das Lieferjahr 2023 in Form eines Tranchenmodells in der Qualität „100 % Ökostrom mit Neuanlagenquote“ an einen Energiedienstleister mit Zugang zur Strombörse zu vergeben.

Tagesordnungspunkt 8:

### **Anfragen**

Herr Fahn möchte weitere Informationen zum Projekt Klimapartnerschaft mit einem Distrikt in Tansania.

Herr Wosnik erwidert, dass nähere Details aufgrund der Erkrankung des Projektleiters noch nicht feststünden.

Herr Scherf gibt an, dass nach derzeitigen Planungen im April eine Präsenzveranstaltung mit Gästen aus dem Distrikt Njombe aus Tansania angedacht sei. Sobald ein Termin und die näheren Details feststünden, würden die Einladungen versendet.

Herr Wosnik gibt als weiteren Punkt bekannt, dass die Bundesanstalt für Verwaltungsdienstleistungen die beantragte Förderung für die Ladestation für E-Autos in der Winterheltstraße mittlerweile bewilligt habe und das Projekt mit 20.800 Euro bezuschusst.

Nachdem keine weiteren Anfragen vorliegen, beendet Herr Scherf den öffentlichen Teil der Sitzung.

Die Mitglieder des Ausschusses nehmen die Ausführungen zur Kenntnis.
--

**Scherf**  
Vorsitzender

**Usta**  
Schriftführer