

## **Newsletter aus der 12. Stadtratssitzung – öffentlicher Teil vom 18.03.2021, 19.30 h bis 21.05 h**

Ort: Bürgerhaus Garching

**Top 1: Eröffnung der Sitzung: ---**

**Top 2: Bürgerfragestunde: ---**

**Top 3: Emissionsfreier Busbetrieb der Stadtbuslinie L290 ab  
Dezember 2023 bzw. Dez. 2025**

### **I. SACHVORTRAG:**

Nachdem die Stadt Garching Anfang 2017 davon Kenntnis erlangt hatte, dass im Jahr 2019 in der Gemeinde Unterföhring auf der MVV-Regionalbuslinie 232 die probeweise Einführung eines Elektrobusbetriebs erfolgen sollte, hat Stadt Garching gegenüber dem Landkreis München mit Schreiben vom 16.01.2017 ihr grundsätzliches Interesse an einem Einsatz von batteriebetriebenen Bussen auf der Stadtbuslinie L290 signalisiert.

Der Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur des Landkreises München hat am 24.04.2017 beschlossen, für vier Landkreisbuslinien ein Umsetzungskonzept zu erarbeiten für den Einsatz weiterer Elektrobusse im Landkreis München (Taufkirchen, Oberhaching, Fürstenried und Stadtbuslinie 290 Garching). Die Landkreisverwaltung wurde beauftragt, bei den auf ihre E-Bustauglichkeit vertieft untersuchten MVV-Regionalbuslinien auf die betroffenen Kommunen zuzugehen, um das Umsetzungskonzept für die jeweilige Linie mit der Gemeinde in Zusammenarbeit mit dem MVV abzustimmen.

Im Falle eines Elektrobusbetriebs würde der Landkreis die Kosten tragen, die bei einem normalen Betrieb von Dieselnissen auf der Basis des Nahverkehrsstandards entstehen würden. Die Gemeinden sollen die Kosten für den Kauf und die Errichtung der Ladeinfrastruktur sowie die laufenden Kosten für einen Vollservicevertrag übernehmen.

Der Stadtrat ist zunächst in seiner Sitzung am 25.10.2018 nicht dem Beschlussvorschlag der Verwaltung gefolgt, die grundsätzliche Bereitschaft gegenüber dem Landkreis zu erklären, die im Schreiben der MVV GmbH vom 19.09.2018 dargestellten

- geschätzten Kosten von einmalig 250.000 Euro für den Kauf und die Errichtung der Ladeinfrastruktur (voraussichtlich Juli 2023), sowie
- geschätzten Kosten von jährlich ca. 8.000 Euro für einen Vollservicevertrag (voraussichtlich ab 2023, insges. 82.000 Euro für 10 Jahre)

zu übernehmen.

Nachdem in der Zwischenzeit die anderen drei Gemeinden ihre grundsätzliche Zustimmung zum Elektrobusbetrieb signalisiert hatten, hat der Landkreis München die Stadt Garching um eine abschließende Mitteilung gebeten, ob es bei der in der Stadtratssitzung am 25.10.2018 geäußerten Ablehnung der Kostenübernahme bleibe. Daraufhin hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 23.05.2019 gegenüber dem Landkreis die grundsätzliche Bereitschaft zur Übernahme der laut MVV-Schreiben geschätzten Kosten, die bei einmaligen Ladeinfrastrukturkosten von 250.000 Euro und jhrl. Kosten für einen Vollservicevertrag von 8.000 Euro, bzw. 82.000 Euro auf Sicht von 10 Jahren, insgesamt mit ca. 332.000 Euro für 10 Jahre, zu Buche schlagen würden. Laut den Ausführungen in dem Schreiben der MVV GmbH handelt es sich bei den ermittelten Kosten um eine „grobe Abschätzung“.

In den letzten Monaten fanden intensive Abstimmungsgespräche statt zwischen Vertretern der Stadt Garching und der vom Landratsamt München eingesetzten Projektleitung, der VCDB VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH. Unter anderem galt es, einen geeigneten Standort für die Ladeinfrastruktureinrichtung der Garchinger Stadtbuslinie zu finden. Im Rahmen der Prüfungen hat sich herausgestellt, dass grundsätzlich die Ladeinfrastruktureinrichtung an einer Endhaltestelle zu positionieren ist. Bei der Garchinger Stadtbuslinie wäre dies grundsätzlich

- a) entweder ein Standort im Bereich der Jahnstraße in Hochbrück, bzw.
- b) alternativ ein Standort im Bereich des geplanten Wendepunktes in der Kommunikationszone.

Der Standort in der Kommunikationszone würde voraussetzen, dass aufgrund der vom Landratsamt vorzunehmenden Ausschreibungsmodalitäten für den Garchinger Stadtbus zwar noch nicht zwingend im Dezember 2023, aber dennoch spätestens im Dezember 2025 der Linienverlauf zur Kommunikationszone sichergestellt werden kann. Da dies aber aus Sicht der Verwaltung seitens der Stadt Garching nicht garantiert werden kann, konnte die Projektleitung die Möglichkeit der dauerhaften Realisierung der Ladeinfrastruktur nur im Bereich der Jahnstraße in Hochbrück näher prüfen. Dies wäre grundsätzlich schon ab Dezember 2023 möglich. Eine eventuelle Verlegung der gesamten Ladeinfrastruktur in die Kommunikationszone zu einem späteren Zeitpunkt wäre grundsätzlich nicht ausgeschlossen.

Da ein formaler Beschluss des Landkreises München zur Umsetzung am 26.07.2021 erfolgen soll, wurde uns mitgeteilt, dass ein abschließender formaler Kostenübernahmebeschluss der Stadt Garching im März 2021 erfolgen müsste.

Das vom Landratsamt eingesetzte Projektteam von VCDB hat zum 17.02.2021 eine Detailprüfung und Kostenschätzung durchgeführt. Nach dieser vorläufigen Schätzung ist für die Dauer von 10 Jahren hinsichtlich der von der Stadt Garching zu tragenden Ladeinfrastruktur mit Kosten in Höhe von 439.250 Euro zu rechnen, wobei nach Auskunft der Projektleitung für die Ladeinfrastruktur nach derzeitigem Stand keine Fördermittel eingeworben werden, da die Fördervoraussetzungen bestehender oder erwarteter Förderprogramme aktuell nicht erfüllt werden. Zwar hat das Projektteam Ende Februar 2021 kurzfristig mitgeteilt, dass „Hoffnungen bestünden, dass eine Förderung von 40 Prozent möglich werden könnte“, dies sei aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht mit hundertprozentiger Sicherheit verifizierbar. Letztlich hat also die Detailprüfung – im Vergleich zur ehemaligen groben Kostenschätzung des MVV mit Schreiben vom 19.09.2018 in Höhe von 332.000 Euro – eine Kostenmehrung auf Sicht von 10 Jahren in Höhe von über 100.000 Euro ergeben. Bei dem übermittelten Betrag von 439.250 Euro handelt es sich um einen Nettobetrag (Brutto: ca. 522.000 Euro).

Die Stadt Garching hat nun eine verbindliche Entscheidung zu treffen, ob sie sich für einen Elektrobusbetrieb ab Dezember 2023 auf der Stadtbuslinie L290 entscheidet und bereit ist, die vom Projektteam ermittelten Nettokosten von 439.250 Euro zu übernehmen.

#### **Kurzfristige Ergänzung für die Stadtratssitzung:**

**Bürgermeister Dr. Gruchmann berichtet in der Stadtratssitzung über eine E-Mail des Projektteams (VCDB) vom 17.03.2021, die die Kostensituation maßgeblich verändert.**

**Demnach geht das Projektteam nach erneuter Rücksprache mit den Stadtwerken München von erheblich reduzierten Kosten für eine Ladeinfrastruktur an der Haltestelle Jahnstraße aus.**

**Während bislang entsprechend der vorstehenden Ausführungen davon ausgegangen worden ist, dass sich die geschätzten Kosten auf 439.250 EUR netto/522.708 EUR brutto belaufen, liegen die Kosten nach der neuen Kostenschätzung bei 165.012 EUR netto/196.364 EUR brutto, entsprechend dem am 17.03.2021 vom Projektteam gelieferten Ausführungen in der nun geänderten Anlage AP3.1 (s. Anhang, nachgelieferte Anlage AP3.1, Stand 17.03.2021). Die erhebliche Kostenreduzierung begründet sich damit, dass nach Aussage des Netzbetreibers SWM der erforderliche elektrische Netzanschluss über die bestehende Trafostation in der Kirchstraße, schräg gegenüber der Haltestelle, hergestellt werden könne. Somit muss die Stadt Garching keine eigene Trafostation für die Versorgung der Ladeinfrastruktur errichten und auch keine Anbindung einer solchen Trafostation an das vorgelagerte Netz vornehmen.**

**Aufgrund der veränderten Kostensituation hat die Verwaltung einen weiteren Beschlussvorschlag (=Beschlussvorschlag 3) eingestellt.**

## **II. BESCHLUSS:**

### **BESCHLUSSVORSCHLAG 1:**

~~Nach Vorlage der Kostenschätzung seitens der VCDB VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH (Nettogesamtkosten Ladeinfrastruktur Strecke: 439.250 Euro, davon Nettoinvestitionskosten: 350.652 Euro, davon Nettobetriebskosten für 10 Jahre: 88.598 Euro) spricht sich der Stadtrat der Stadt Garching gegen die Einführung des Elektrobusbetriebs auf der Garching Stadtbuslinie L290, Standort Jahnstraße, ab 2023 aus.~~

### **BESCHLUSSVORSCHLAG 2:**

~~Nach Vorlage der Kostenschätzung seitens der VCDB VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH (Nettogesamtkosten Ladeinfrastruktur Strecke: 439.250 Euro, davon Nettoinvestitionskosten: 350.652 Euro, davon Nettobetriebskosten für 10 Jahre: 88.598 Euro) spricht sich der Stadtrat der Stadt Garching für die Einführung des Elektrobusbetriebs auf der Garching Stadtbuslinie L290, Standort Jahnstraße, ab 2023 aus.~~

Entsprechende Haushaltsmittel sind im Haushalt 2023 und in den Folgehaushalten einzuplanen.

### **BESCHLUSSVORSCHLAG 3:**

Nach Vorlage der veränderten aktualisierten Kostenschätzung seitens der VCDB VerkehrsConsult Dresden Berlin GmbH vom 17.03.2021, wonach von Nettogesamtkosten für die Ladeinfrastruktur Strecke von 165.012 Euro, davon Nettoinvestitionskosten: 112.184 Euro, davon Nettobetriebskosten für 10 Jahre: 52.598 Euro, auszugehen ist, spricht sich der Stadtrat der Stadt Garching für die Einführung des Elektrobusbetriebs auf der Garching Stadtbuslinie L290, Standort Jahnstraße, ab 2023 aus.

Entsprechende Haushaltsmittel sind im Haushalt 2023 und in den Folgehaushalten einzuplanen.

## **Top 4: Ausschreibung der Stromlieferung für den Zeitraum 2023 - 2025**

### **I. SACHVORTRAG:**

In Kooperation mit dem Bayerischen Gemeindetag bietet die KUBUS GmbH den bayerischen Kommunen und Zweckverbänden aktuell die Teilnahme an der Bündelausschreibung für die kommunale Strombeschaffung in Bayern für die Lieferjahre 2023 bis 2025 an.

Zur Verfahrenserleichterung und Zeitersparnis bei der Organisation der Strombündelausschreibung wurden mit den Teilnehmern der letzten Strombündelausschreibung für die Lieferjahre 2017 bis 2019 und 2020 bis 2022 unbefristete Dienstleistungsverträge mit der KUBUS GmbH geschlossen.

Als Teilnehmer der letzten Strombündelausschreibung für die Lieferjahre 2020 bis 2022 liegt der KUBUS GmbH der Dienstleistungsvertrag der Stadt Garching vor.

Die Stadt Garching ist von Bündelausschreibung zu Bündelausschreibung frei in der Entscheidung zur Frage der Beschaffung von Normalstrom oder Ökostrom und zur Losbildung. Die Entscheidungs-kompetenz der Stadt Garching während der Vorbereitung der anstehenden Bündelausschreibung wird also auch weiterhin umfassend gewährleistet.

Die Teilnehmer der Ausschreibung haben bei der Ausschreibung von Ökostrom die Wahlmöglichkeit zwischen der Ausschreibung von 100 % Ökostrom mit und ohne Neuanlagenquote. Bei Ökostrom mit Neuanlagenquote stammt ein Anteil von mindestens 50 % des gelieferten Stroms pro Kalenderjahr aus Neuanlagen nicht älter als vier Jahre vor dem 01. Januar 2023 bei Einsatz der erneuerbaren Energien Windenergie, Energie aus Biomasse, solare Strahlungsenergie bzw. nicht älter als sechs Jahre vor dem 01. Januar 2023 bei Einsatz der erneuerbaren Energien Wasserkraft und Geothermie.

Die Erfahrungen der KUBUS GmbH haben gezeigt, dass sich die Bieterbeteiligung bei der Ausschreibung von Ökostrom ohne Neuanlagenquote in gleicher Größenordnung bewegt, wie bei der Ausschreibung von Normalstrom. Pro Los haben sich durchschnittlich bis zu 15 Bieter an der Ausschreibung beteiligt.

Entsprechend der Erfahrungen der KUBUS GmbH ist bei dieser Variante der Ökostromausschreibung im Vergleich zur Beschaffung von Normalstrom in der Regel mit Mehrkosten bezogen auf den reinen Energiepreis zu rechnen, wobei sich der Preis für Ökostrom ohne Neuanlagenquote dem Preis für Normalstrom annähert.

Mehrkosten Ökostrom ohne Neuanlagenquote gegenüber Normalstrom: ca. + 0,0 – 0,5 ct/kWh

Die Ausschreibung von Ökostrom mit Neuanlagenquote spielt in der Praxis eine untergeordnete Rolle und wurde bisher nur für eine kleine Teilnehmerzahl von Kommunen durchgeführt. Erfahrungen der KUBUS GmbH

mit dieser Variante: in der Praxis lag nur eine geringe Bieterbeteiligung vor. Entsprechend der Erfahrungen der KUBUS GmbH ist bei dieser Variante der Ökostromausschreibung mit Neuanlagenquote im Vergleich zur Beschaffung von Ökostrom ohne Neuanlagenquote in der Regel mit weiteren Mehrkosten bezogen auf den reinen Energiepreis zu rechnen.

Mehrkosten Ökostrom mit Neuanlagenquote gegenüber Normalstrom: ca. + 0,5 – 1,2 ct/kWh

Bei einem angenommenen Gesamt-Jahresstromverbrauch von 3.500.000 kWh für alle Objekte inkl. Straßenbeleuchtung würden bei einem Aufschlag von 0,5 ct/kWh Mehrkosten bei den reinen Energiekosten von ca. 17.500,- € und ca. 42.000,- € bei einem Aufschlag von 1,2 ct/kWh entstehen.

Der Stadtrat hatte für die letzte Strombündelausschreibung für den Zeitraum 2020 bis 2022 als Signal und konkreten Beitrag zur ökologischen Energiewende am 14.12.2017 den Beschluss gefasst, 100 % Ökostrom mit Neuanlagequote auszuschreiben. Den Zuschlag erhielt die E.ON Energie Deutschland GmbH zu einem Arbeitspreis von 5,07 ct/kWh. Zum Zeitpunkt der damaligen Ausschreibung lag der Börsenpreis bei ca. 5,2 ct/kWh (Dezember 2018) und somit über dem über die Bündelausschreibung erzielten Ergebnis. Die Verwaltung geht davon aus, dass sich an dieser ökologischen Willensbekundung des Stadtrates nichts geändert hat.

Die Ausschreibungsverfahren sollen unter Berücksichtigung der Marktentwicklung durchgeführt werden. Es ist erforderlich, dass die Datenerfassung bzw. Datenergänzung durch die Teilnehmer zügig abgeschlossen wird. Danach erfolgt eine Plausibilitätsprüfung durch die KUBUS GmbH. Die Daten für die leistungsgemessenen Anlagen werden von der KUBUS GmbH zentral beim Stromlieferanten bzw. Netzbetreiber beschafft.

Um in jedem Fall nur einen Stromlieferanten zu erhalten und so den Verwaltungsaufwand zu minimieren, sollen alle Abnahmestellen in ein Standardlos eingebracht werden.

## **II. BESCHLUSS:**

Es soll im Rahmen der Bündelausschreibung 2023 bis 2025 100 % Ökostrom mit Neuanlagenquote beschafft werden. Die Verwaltung wurde beauftragt, umgehend die Abnahmestellen im geforderten Datenformat zu aktualisieren bzw. auf Vollständigkeit zu prüfen und zu ergänzen.

## **Top 5: dennree GmbH Garching; Antrag vom 15.02.2021 auf Aufstellung eines Bebauungsplanes für die Grundstücke Fl.Nr. 1667, 1672 und 1672/3 zwischen B 13 und GE Carl-von-Linde-Straße**

### **I. SACHVORTRAG:**

Mit Schreiben vom 15.02.2021 beantragt die Fa. dennree GmbH; Regionalleitung Garching die Aufstellung eines Bebauungsplanes für das Grundstück Fl.Nr. 1667, Gemarkung Garching. Das Grundstück grenzt nördlich an die Autoverwertung Rottegger und liegt zwischen der B 13 und dem Bebauungsplan Nr. 145 "GE Große Teile Nordwest".

Die dennree Gruppe ist der führende Großhandel für Bio-Lebensmittel und Naturkosmetik im deutschsprachigen Raum. Zum Unternehmen gehören u.a. der Bio-Großhandel dennree sowie der Bio-Facheinzelhandel denn's Biomarkt. Ziel der Unternehmensgruppe ist es, ökologische Produkte im Rahmen einer naturnahen Wirtschaftsweise flächendeckend zur Verfügung zu stellen und die Wünsche der Kunden nach einer großen Vielfalt an Bio-Produkten zu erfüllen. Gegründet wurde dennree 1974 vom heutigen Inhaber und Geschäftsführer Thomas Greim mit dem jugendlichen Ideal, die Produkte der damals noch wenigen dynamisch-landwirtschaftlich arbeitenden Landwirte zu vermarkten. Heute beschäftigt die dennree Gruppe aus dem oberfränkischen Töpen über 6.600 Mitarbeiter in den Bereichen Groß- und Einzelhandel.

dennree vereint die Interessen von landwirtschaftlichen Erzeugern, Herstellern, Einzelhändlern und Bio-Konsumenten. Als führender Bio-Großhändler beliefert dennree über 1.400 Naturkostfachgeschäfte in Deutschland, Österreich, Italien, Luxemburg, Kroatien, Slowenien, Rumänien u.a. mit einem Sortiment aus rund 14.000 Artikeln. Mit dem Angebot an hauseigenen Bio-Exklusivmarken und der BioMarkt-Verbundgruppe engagiert sich dennree für die Weiterentwicklung und Zukunftssicherung des Ökolandbaus und des Naturkostfachhandels" (Quelle: Website dennree).

Die Dennree GmbH betreibt bereits im Anwesen Zeppelinstraße 39 einen Standort.

Zum Betriebskonzept:

Dennree will die bestehende Regionalzentrale verlagern. Diese besteht aus dem Verwaltungsteil mit derzeit 32 kaufmännischen Mitarbeitenden und dem gewerblichen Teil mit 81 Mitarbeitenden. In der Verwaltung werden u.a. Themen der Personalarbeit, Sortimentsgestaltung, Bau- und Expansion und Verkauf wahrgenommen, die zur Betreibung des Großhandels von Lebensmittels und dem Einzelhandel mit dem Biomarkt nötig sind. Der überwiegende Teil ist aber die Abwicklung des Warengeschäfts bestehend aus Wareneingang, Kommissionierung und Warenversand an die Großhandelskunden und die Einzelhandelsmärkte des Tochterunternehmens dem Biomarkt. Momentan beschäftigt dennree am Standort Garching 113 Angestellte. Diese Zahlen werden zukünftig steigen.

In der Excel-Tabelle Verkehr Garching sind die derzeit vorhandenen und prognostizierten Verkehre getrennt nach PKW und LKW aufgeführt. Inklusiv der Beschäftigungs- und LKW-Zunahme ist von einem Gesamtverkehrsaufkommen von 340 (172 LKW + 168 PKW An- und Abfahrten) auszugehen.

Zum nachhaltigen Bauen liegen die beiden Zertifizierungen 14001 (Umweltmanagementsystem) und 50001 (Energiemanagementsystem) bei, die das Unternehmen bereits durchlaufen hat. Weiterhin der Aktionsplan für das integrierte Management, welches sich sowohl auf den eigenen Einzelhandel aber auch auf den Großhandel bezieht.

Breits beim Bau wird darauf geachtet, den Ressourcenverbrauch so gering wie möglich zu halten und insbesondere den gesamten Lebenszyklus der Immobilie zu betrachten. Dennree ist bewusst, dass Fläche versiegelt wird und deshalb ein Ausgleich erfolgen muss. Dies bezieht sich unter anderem auf den Einfluss auf das Mikroklima, die Versickerung von Regenwasser und den Verlust von Lebensraum. Die Einflüsse will dennree minimieren. Weiterhin wird auf PV-Anlagen zur Energieerzeugung gesetzt.

Lt. Antrag wird besonderer Wert auf eine nachhaltige Bauweise gelegt, die u.a. die Nutzung von PV-Anlagen vorsieht.

An sieben Tagen die Woche ist ein 24-h-Betrieb vorgesehen.

Aktuell gilt für das Grundstück der seit 19.04.1993 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 112 "Große Teile West", der für die Fläche im Wesentlichen landwirtschaftliche Nutzung mit einem Waldsaum entlang der östlichen Grundstücksgrenze festsetzt.

Inzwischen sind diese Planungsabsichten mit dem seit 05.05.2020 rechtskräftigen Flächennutzungsplan (FNP) überholt. Der FNP sieht für das Grundstück nun eine gewerbliche Nutzung vor.

Auf Seite 30 ff des Stadtentwicklungskonzeptes i.d.F. vom 28.09.2006, das als Grundlage für den rechtskräftigen FNP diente, wird beschrieben, dass Betriebe (Vertrieb, klassische Logistik) am nördlichen und westlichen Rand des Gewerbegebietes Hochbrück angesiedelt werden sollten.

Das geplante Vorhaben ist der Speditons-/Logistikbranche zuzuordnen. Demnach steht das Vorhaben im Einklang mit den Zielen des Stadtentwicklungskonzeptes der Stadt Garching.

Laut Antrag sind 750 m<sup>2</sup> Grundfläche für das Verwaltungsgebäude und ca. 9.100 m<sup>2</sup> Hallengrundfläche (BA 1 und BA 2) geplant. Ferner soll eine ausreichende Anzahl an PKW- und LKW-Stellplätzen geschaffen werden. Insgesamt ist von einer GRZ von 0,8 auszugehen. Der unbebaute Bereich beträgt 0,2.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zu schaffen, ist ein Bebauungsplanaufstellungsverfahren erforderlich. Planungsziele des Bebauungsplanes sind:

- Eine städtebaulich verträgliche Einbindung der beabsichtigten Büro- und Lagergebäude,
- Die Sicherstellung einer funktionierenden Verkehrserschließung,
- Die Sicherstellung der Anforderungen an einen ausreichenden Lärmschutz,
- Die Sicherstellung der mit dem Vorhaben einhergehenden Ausgleichsmaßnahmen,
- Die Sicherstellung einer nachhaltigen Bauweise.

Der vorgeschlagene Umgriff des Bebauungsplangebietes ist in der beigefügten Anlage 3 dargestellt. Im Geltungsbereich befinden sich die Fl.Nrn. 1667, 1672, 1672/3, 1697/1/Teil, 1667/14, 1661/12/Teil.

Der Bau-, Planungs- und Umweltausschuss hat in der Sitzung am 02.03.2021 den Sachvortrag zur Kenntnis genommen und dem Stadtrat folgende Empfehlung gegeben:

Die von der dennree GmbH beantragten und im Sachverhalt dargestellten Planungsabsichten werden zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, den Bebauungsplanentwurf Nr. 192 „GE zwischen B 13

und GE Carl-von-Linde-Straße“ zu erarbeiten. Der Geltungsbereich entspricht der Anlage 3 der Beschlussvorlage.

Ferner ist ein Städtebaulicher Vertrag zu verhandeln, in dem sich der Antragsteller erklärt, sämtliche mit der Baurechtschaffung zusammenhängenden Kosten zu tragen.

## **II. BESCHLUSS:**

Der Stadtrat fasst folgenden Beschluss:

Die von der dennree GmbH beantragten und im Sachverhalt dargestellten Planungsabsichten werden zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wurde beauftragt, den Bebauungsplanentwurf Nr. 192 "GE zwischen B 13 und GE Carl-von-Linde-Straße" zu erarbeiten. Der Geltungsbereich entspricht der Anlage 3 der Beschlussvorlage.

Ferner ist ein Städtebaulicher Vertrag zu verhandeln, in dem sich der Antragsteller erklärt, sämtliche mit der Baurechtschaffung zusammenhängenden Kosten zu tragen. **Ergänzungsantrag CSU: In die Planung ist mit aufzunehmen eine mögliche Verkehrsführung über die B 13.**

## **Top 6: Antrag der CSU Fraktion - Erweiterung eines Beschlusses hinsichtlich des Radschnellwegeserlass der Verordnung der Stadt Garching b. München über die Reinhaltung und Reinigung der öffentlichen Straßen und die Sicherung der Gehbahnen im Winter in der Stadt Garching b. München**

### **I. SACHVORTRAG:**

Antrag CSU Fraktion - Erweiterung eines Beschlusses hinsichtlich des Radschnellweges vom 19.02.2021

Die Verwaltung der Stadt Garching ist an verschiedenen Radwegprojekten, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten beteiligt. Da diese Projekte im Zusammenhang mit der Weiterführung in den Nachbarkommunen zu sehen sind, kommt es zum Teil zu Abhängigkeiten in der Zuständigkeit, für die die Stadt Garching keinen Einfluss im Bearbeitungsablauf nehmen kann. Im Sachvortrag erfolgte eine Beschreibung der laufenden Planungen und anschließend eine Erklärung zu den einzelnen Varianten aus dem Antrag der CSU-Fraktion.

Aktuell veranlasste Planungen hinsichtlich Radschnellverbindungen (RSV)/Radwegverbindungen

#### **1. RSV München-Garching /Unterschleißheim-Forschungsgelände.**

Lt. einer getroffenen Vereinbarung zwischen den Beteiligten wird die Planung innerhalb des Stadtgebietes München von der Landeshauptstadt durchgeführt, entlang der Bundesstraße 13 vom Staatlichen Bauamt Freising Servicestelle München, ansonsten auf dem Gebiet der Stadt Garching vom Landkreis München.

Die gerade laufende Planung umfasst die Trasse von der B13, entlang der B471 durch Hochbrück/entlang Schleißheimer Kanal bzw. nördlich des Gewerbegebiets Richtung Forschungsgelände. Regelprofil 4,00m Radweg und 2,50m Gehweg

#### **2. Tangentialradschnellverbindung (TRV) Oberschleißheim - Garching – Ismaning**

Für dieses Projekt ist ebenfalls der Landkreis München Veranlasser- Die TRV wird von Oberschleißheim kommend entlang Schleißheimer Kanal –Dirnismaning – Alte B471 – Ismaning untersucht. Diese Planung steht in unmittelbarem Zusammenhang mit den weiteren Planungsüberlegungen der Stadt Garching, mit den Verbesserungen entlang der Alte B471, insbesondere auch die Finanzierungsfrage. Regelprofil entspricht 5,00 Meter = 3,00m Radweg und 2,00m Gehweg. Bei einer Radwegtrasse mit einer Breite von 5 Metern wird auch von einer „Schnellen Radwegverbindung“ gesprochen.

#### **3. Radwegverbindung zwischen Stadt München und Dirnismaning**

Hier wurde seitens der Stadt Garching ein erster Abschnitt, zwischen Bebauungsende und der Triebgasse, im Rahmen des Förderprogramms Klimaschutz im Radverkehr hergestellt.

Ein durchgängiges Konzept für den Einrichtungsradsverkehr zwischen Dirnismaning und München wurde dem Stadtrat bereits vorgestellt und von ihm befürwortet. Von Seiten der Stadt München steht nach wie vor ein Stadtratsbeschluss für den Ausbau bzw. Projektgenehmigung aus.

#### 4. RSV – Verbindung zwischen Garching und Freising

Hierzu existiert eine Machbarkeitsstudie von Freising bis zum südlichen Ortsrand Dietersheim. Eine Zusammenführung der beiden RSV München – Forschungsgelände/ Freising – Garching gibt es aktuell noch nicht, wurde aber seitens der Stadt Garching bereits gefordert.

#### 5. Radweg entlang St2350 zwischen dem Baugebiet „Kommunikationszone“ und der Lichtenbergstraße

Diesbezüglich wurde mit dem Freistaat Bayern ein Vertrag geschlossen. Der Freistaat verpflichtet sich den Fuß- und Radweg auf eigene Kosten spätestens bis zur Inbetriebnahme entweder Siemens bzw. SAP herzustellen.

#### **Stellungnahme der Verwaltung zum Antrag der CSU-Fraktion**

Sachstand bei der Planung für Fahrradschnellwege

Die Vorplanung für eine RSV zwischen der B13 und den Forschungsinstituten Garching ist vom Landratsamt München beauftragt. Sie wird, wie auch die bereits abgeschlossene Variantenuntersuchung, vom Bund gefördert. Parallel dazu läuft eine Machbarkeitsstudie zu einer (TRV) in Radschnellweg-Qualität im gesamten Landkreis München, die auch die Gemarkung Garching durchquert. Diese Planung zu einer Tangentialverbindung wurde ebenfalls vom Landratsamt München beauftragt.

Zur RSV wird gerade die Vorplanung, mit Variantenuntersuchungen, erstellt. Hierbei werden die Trassen von der B13 aus entlang der B471 durch Hochbrück, entlang des Schleißheimer Kanals und durch die Garchinger Heide nördlich von Hochbrück genauer untersucht. Alle 3 Trassen führen auf die Straße Am See. Danach gehen Trassen über verschiedene Wege (Einsteinstraße, parallel des nördliche Autobahnzubringers oder quer über die Felder zwischen Garchinger See und Untere Straßäcker) zur Kreuzung St2350/L.-Prandtl-Str. und dann weiter bis zur nördlichen Gemarkungsgrenze entlang der St2350. Hier kann eine RSV von Freising kommend angebunden werden. Die Verbindung ist dann, nach seiner Fertigstellung, durchgängig vom Forschungsgelände bis zum Marienplatz in München. Die möglichen Trassen, zwischen der Gemarkungsgrenze an der ST2350 und der B13, wurden im Auftrag an das Planungsbüro definiert und im Kreistag beschlossen. Sie können zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiter verändert, oder erweitert werden. Ergebnisse liegen voraussichtlich Ende März/Anfang April 2021 vor. Aufgrund der vorangegangenen Potentialanalyse sind nur diese 3 Variante, die jetzt weiter verfolgt werden, förderfähig.

Die TVR wird gerade in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Zu den im Oktober 2020 vorgelegten möglichen Trassen, wurde von der Verwaltung eine umfassende Stellungnahme an das Landratsamt abgegeben. Die darin aufgeführten Hinweise und Änderungsvorschläge wurden Anfang März gemeinsam mit dem Planungsbüro besprochen und fließen in die Planung der Strecke mit ein. Die Trasse verläuft von der Kreuzung B13/B471 aus entlang des Schleißheimer Kanals, über eine neu zu errichtende Brücke nördlich des Schleißheimer Kanals über die Autobahn A9, entlang der St2350 bis zur Alten B471 und weiter entlang der Alten B471 bis zur Isar.

Die Stadtratsfraktion der CSU hat mit Schreiben vom 19.02.2021 einen Antrag „Erweiterung eines Beschlusses hinsichtlich des Radschnellweges“ formuliert. Darin werden 3 Varianten möglicher Radschnellwegverbindungen aufgezeigt. Es sind Trassen, die den bisher beauftragten RSV-Trassen zum Teil folgen, oder diese ergänzen.

#### **Antrag CSU Stadtratsfraktion**

-die dargestellten Varianten 1+2 werden bereits durch die Planungsaufträge des Landkreis München abgedeckt

-Variante 3 entlang der U-Bahntrasse ist in den vertraglich geregelten Planungsaufträgen zu Radschnellverbindungen zum größten Teil nicht enthalten. Die Variante 3 müsste aus o.g. Gründen, eigens beauftragt und untersucht werden.

Die Variante 1, grüne Linie beginnt im Westen auf der Trasse die vom Landratsamt (LRA) in der Vorplanung untersucht wird. Eine mit untersuchte Variante des LRA zweigt an der U-Bahn-Trasse in Richtung Norden (parallel zur Variante 3 (blau)), entlang der U-Bahntrasse ab. Ab dem Keltenweg führt die Variante 1 über einen 5 Meter breiten Feldweg, der sich im Eigentum der Stadt Garching befindet. Für einen Ausbau nach Regelbreite RSV müsste auf der gesamten Länge des Keltenwegs ein Streifen mit 1,5 Meter Breite erworben werden

(mindestens 2.000 qm). Für eine Schnelle Radwegverbindung mit 5 Meter Breite (3m + 2m) ist die vorhandene Breite des Weges ausreichend.

Einen großen Einfluss auf die Förderfähigkeit von RSV haben die Nutzerpotenziale, sprich Anzahl der Nutzer auf der Strecke. Daher richten sich die laufenden Planungen auf die Strecke mit den meisten möglichen Radfahrenden aus. Je weiter eine Trasse von der Bebauung entfernt liegt, desto geringer ist das Nutzerpotential.

Die Variante 2, rote Linie verläuft nördlich entlang des Gewerbegebiets Hochbrück. Ab der Zufahrt Am Gfild 9 befindet sich das Wegegrundstück Fl.Nr. 1738 im Naturschutzgebiet. Im weiteren Verlauf in Richtung Osten kommen noch ein Landschaftsschutzgebiet und ein FFH Gebiet dazu. Die Möglichkeiten für eine Befestigung mit einer Asphaltdeckschicht und Beleuchtung des Weges werden dadurch erheblich erschwert. Ab der Abzweigung nach Eching ist die Variante 2 wieder im Bereich der vom LRA untersuchten Bereiche enthalten.

Die Variante 3, blaue Linie ist die Vorzugsvariante aus dem Antrag der CSU. Sie verläuft, von Osten kommend, im nördlichen Bereich entlang der Umgehungsstraße durch ein ausgewiesenes Landschaftsschutzgebiet, und erfordert eine neue Querung der BAB 9, durch ein Brücken oder Tunnelbauwerk. Außerdem führt die Trasse im großen Bogen um die Ortslage Garching herum bis zum Schafweideweg. Dadurch bleiben die Nutzerzahlen relativ gering. Im weiteren Verlauf in Richtung Süden führt die Trasse im Bereich der beauftragten Untersuchungen, entlang von Zeppelinstraße und Daimler Straße, bis zum Schleißheimer Kanal. Ab der Brücke über den Schleißheimer Kanal ist der westliche U-Bahn-Begleitweg bis zur Gemarkungsgrenze im Eigentum der Stadt Garching. Die Breite ist hier ausreichend für einen Radschnellweg. Die benötigten Grundstücke gehören der Stadt Garching bis zur Gemarkungsgrenze im Süden. Südlich der Gemarkungsgrenze, auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München, wird die Breite des Wegeflurstücks etwas geringer. Das Wegegrundstück befindet sich zum Teil in einem FFH Gebiet. Außerdem verläuft der Gehweg für die Besucher von Fußballspielen auf diesem Weg. Hier ist zwar die Oberfläche befestigt worden, jedoch nicht in einer ausreichenden Breite für eine RSV. Eine seitliche, niedrige Beleuchtung ist vorhanden. Die Zuständigkeit für den Ausbau liegt hier bei der Stadt München. Grundstückseigentümer des Wegeflurstücks ist jedoch nicht die Stadt München, wie uns bereits ein Mitarbeiter der Stadt München sagte. Die Eigentümer müssen noch, im Zuge einer Planung, vom Kommunalreferat Abteilung Immobilienservice der Stadt München herausgesucht werden.

Die Variante 3 hat ein hohes Potenzial als Verbindung zwischen dem Münchener Norden (Schwabing-Freimann) und der Stadt Garching als Zubringerradweg zum Radschnellweg. Ohne eine Bereitschaft der Landeshauptstadt München, die Trasse weiter in die Stadt hinein zu bauen, wird ein Ausbau durch die Stadt Garching bis an die Gemarkungsgrenze, ohne weiteren Anschluss bleiben. Ohne weiterführenden Radweg kann auch die Fördermöglichkeit für den Bau eines Radschnellweges in Frage stehen. Für einen Radschnellweg werden erhöhte Anforderungen an den Ausbaustandard definiert und als Voraussetzung für eine Förderung beauftragt. Dazu zählen neben der Breite von 4 Metern im gegenläufigen befestigten Radweg, ein Gehweg mit 2,5 Meter Breite, zur Konfliktvermeidung mit anderen Nutzern, eine Beleuchtung, um eine soziale Kontrolle und Angstfreiheit zu erhöhen und die Nutzerpotenziale. Für eine offizielle Anfrage an die Stadt München, die Untere Naturschutzbehörde und einen Fördermittelgeber, benötigen wir eine Vorplanung.

Bei der durch das LRA beauftragten Potentialanalyse, die der Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München 2015 erstellt hat, wurde ein Korridor Nr. 4 untersucht, der einen Teil der Variante 3 aus dem Antrag der CSU von der Gemarkungsgrenze zur Stadt München, bis zum U-Bahnhof Hochbrück abdeckt. Mit einem entsprechenden Antrag an den Landkreis München, könnte eine Planung dieser Strecke als zusätzliche Tangentialverbindung durch den Landkreis untersucht werden. Als Tangentialverbindung, bzw. Zubringerradweg könnte mit einer geringeren Breite von 5,00 m (3,00 m Radweg und 2,00 m Gehweg) geplant werden.

Aus den zuvor genannten Varianten kristallisiert sich heraus, dass die Variante 3, blaue Linie, zum größten Teil nicht vom Landratsamt untersucht wird. Für weitere Untersuchungen an dieser Strecke ist zu klären, wo die Trasse für die RSV München – Garching Forschungsgelände entlang führen wird, um die Überschneidungen festzustellen. Wenn das Ergebnis der Untersuchung dem Landratsamt München Anfang April 2021 vorliegt, können weitere Schritte präzisiert werden.

Zur Feststellung der möglichen Trassenführung über den U-Bahn Begleitweg muss mit der Stadt München abgeklärt werden, ob bzw. in welchem Zeitrahmen eine Weiterführung des Radweges in die Stadt München hinein durch das Planungsreferat München geplant werden kann. Außerdem ist abzuklären, ob ein mit Asphalt befestigter und beleuchteter Radweg, in 3-4 Meter Breite plus einem Gehweg in 2-2,5 Meter Breite, durch die ausgewiesenen Schutzgebiete hergestellt werden kann. Erst danach ist es sinnvoll in eine Planung einzusteigen. Da die durch den Landkreis beauftragten Planungsleistungen, sowohl für einen Radschnellweg, als auch für eine Tangentiale Schnelle Radwegverbindung, bereits durchgeführt werden, ist eine Erweiterung der Aufträge über das Landratsamt nicht möglich. Diese Aussage erhielten wir bereits vom Landratsamt München. Es bleibt die Möglichkeit einen Antrag an den Landkreis München zu stellen, dass der Landkreis die

Planungsleistungen als neue eigenständige Radwegverbindung für die Stadt Garching erarbeiten lässt. Für die verbleibenden Längen, außerhalb der durch den Landkreis beplanten Abschnitte, benötigt die Verwaltung, bei einer Absage durch den Kreistag, den Auftrag ein Planungsbüro zu beauftragen. Die Fördermittelgeber erwarten bereits mit den Anträgen die Vorlage eines Planungsentwurfs. Für die Leistungsphasen 1 und 2 müssen ca. 100.000,- € bis 150.000,- € eingeplant werden. Kosten für die Planung muss die Stadt Garching alleine tragen. Die finanziellen Mittel sind dafür bisher nicht im Haushaltsplan enthalten. Bei der zu erwartenden Bausumme, ist in jedem Fall ein europaweites Ausschreibungsverfahren notwendig.

Der Stadtrat nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis. Er möge beschließen, dass die Verwaltung zu beauftragen, 1.mit der Stadt München und der Unteren Naturschutzbehörde Kontakt aufzunehmen, um zu klären, ob die vorgesehene Trasse, Variante 3 aus dem Antrag der CSU-Fraktion, weitergeführt werden kann, bzw. genehmigungsfähig ist.

## **II. BESCHLUSS:**

Der Stadtrat der Stadt Garching nimmt den Sachvortrag zur Kenntnis und beschloss dass die Verwaltung beauftragt wird,

- 1.) mit der Stadt München bzw. mit den Landkreis Freising zu klären, ob eine Weiterführung eines Radschnellweges oder einer schnellen Radwegverbindung in Richtung Kieferngarten bzw. Freising möglich ist.
- 2.) mit der Unteren Naturschutzbehörde zu klären, ob die Trasse durch die vorhandenen Schutzgebiete genehmigungsfähig ist.

Die Ergebnisse werden dem Stadtrat dann vorgelegt, um weitere Schritte zu beschließen.

## **Top 7:      Wirtschaftsplan 2021**

### **I. SACHVORTRAG:**

Der Wirtschaftsplan 2021 des Eigenbetriebs „Stadtwerke Garching“ ist als Anlage beigefügt. Der Erfolgsplan schließt in Erträgen mit 2.320.400 € und in Aufwendungen mit 2.459.300 € ab. Der Vermögensplan schließt in den Einnahmen und Ausgaben mit 996.000 € ab.

Wegen fehlender Voraussetzungen bzw. Verzögerungen wurden einige im Wirtschaftsplan 2020 geplante Aufgaben nicht durchgeführt bzw. abgerechnet und müssen so 2021 neu veranschlagt werden, da die Bildung von Haushaltsresten nach der Eigenbetriebsverordnung nicht zulässig ist.

Der Schwerpunkt im Erfolgsplan liegt im Unterhalt des Klärwerks (557.000 €) und des Kanalnetzes (125.000 € einschließlich Sanierungsmaßnahmen). Die Einnahmen aus den Abwasserbeseitigungs-gebühren sind entsprechend dem Vorjahresergebnis mit 1,78 Mio. € angesetzt. Es müssen 220.000 € dem Erfolgsplan vom Vermögensplan zugeführt werden.

Hauptausgabepositionen im Vermögensplan sind die Fertigstellung der Sanierung und Erweiterung der Kläranlage (165.000 €) und der weitere Ausbau des Kanalnetzes (500.000 €). Für die Herstellung von Kanalhausanschlüssen werden 53.000 € für 2021 eingeplant. Für die Anschaffung von beweglichem Anlagevermögen sind 2021 10.000 € bereitgestellt.

Im Wirtschaftsplan 2021 ist eine Rücklagenentnahme in Höhe von 612.400 € vorgesehen, um die geplanten Investitionen finanzieren zu können. Die 2020 geplante Kreditaufnahme in Höhe von 0,5 Mio. € wurde nicht getätigt. Für 2021 und die Folgejahre ist keine Kreditaufnahme vorgesehen.

2022 - 2024 sind weitere Rücklagenentnahmen von insgesamt 1.425.700 € geplant, wobei sich in Abhängigkeit vom zukünftigen Baugeschehen diese Zahlen noch ändern können. Der Rücklagenstand sinkt von derzeit ca. 2,35 Mio. € auf 0,31 Mio. € im Jahre 2024. Nach Abschluss der Erweiterung der Kläranlage sind ab 2024 wieder Rücklagenzuführungen vorgesehen. Zudem werden ab 2023 die Kanalherstellungsbeiträge aus der Kommunikationszone erwartet.

Als Sachvortrag wird auf den Vorbericht Bezug genommen.

Der Werkausschuss empfiehlt einstimmig den Beschluss des Wirtschaftsplans 2021.

## **II. BESCHLUSS:**

Der Stadtrat beschloss den Wirtschaftsplan 2021 mit Erträgen von 2.320.400 € und Aufwendungen von 2.459.300 € im Erfolgsplan und im Vermögensplan in den Einnahmen und Ausgaben mit 996.000 € sowie die Finanzplanung für den Zeitraum von 2022 – 2025.

## **Top 8: Haushalt 2021**

### **I. SACHVORTRAG:**

Der Entwurf der Haushaltssatzung 2021 mit Haushaltsplan und Finanzplanung wurde im Stadtrat am 25.02.2021 vorgestellt und im Haupt- und Finanzausschuss am 10.03.2021 und 15.03.2021 vorberaten. Eine Übersicht der Änderungen zum ursprünglichen Haushaltsentwurf ist in der Anlage beigefügt.

Der Personalwirtschaftliche Stellenplan zum Haushalt 2021 wurde im Haupt- und Finanzausschuss am 21.01.2021 vorberaten.

Die wichtigsten Eckdaten sind nun folgende:

Der Haushaltsplan hat ein Volumen von 71.029.000 € im Verwaltungshaushalt und 27.679.000 € im Vermögenshaushalt.

Die „bereinigte“ Zuführung an den Vermögenshaushalt (ohne Sonderrücklage aus den Pachteinnahmen U-Bahn) beträgt 4.776.800 €. Sie liegt damit (vor allem wegen der geringeren Steuereinnahmen) um 2.967.200 € niedriger als der Vorjahresansatz.

Um den Haushalt auszugleichen, ist 2021 eine Rücklagenentnahme in Höhe von 7.279.400 € sowie eine Kreditaufnahme in Höhe von 4.000.000 € vorgesehen. In dem Finanzierungsplan 2022 sind weitere 6.562.000 € Rücklagenentnahme sowie 6.000.000 € Kreditaufnahme geplant. In den Jahren 2023 und 2024 wird dagegen wieder mit einer Zuführung zu der Rücklage in Höhe von 150.900 € bzw. 3.826.600 € gerechnet.

Die aktualisierte Haushaltssatzung ist in der Anlage beigefügt.

Der Haupt- und Finanzausschuss empfiehlt einstimmig den Beschluss des Haushaltes 2021 mit Finanz- und Stellenplan.

### **II. BESCHLUSS:**

Der Stadtrat beschloss:

Die Haushaltssatzung 2021 und den Haushaltsplan 2021 mit Anlagen.

Den Finanzplan 2022 bis 2024 als Anlage zum Haushaltsplan 2021.

## **Top 9: Bekanntgabe von nicht-öffentlichen Beschlüssen, bei denen die Gründe für die Geheimhaltung weggefallen sind**

---

## **Top 10: Mitteilungen aus der Verwaltung**

- Heute 23.03.21 ist Trauerbeflaggung für die Verstorbenen der Corona Epidemie
- MVG-Rad hat Servicegebühr eingeführt, d.h. wenn Rad nicht an MVG Stelle zurückgebracht wird, kostet es Geld.

## **Top 11: Sonstiges; Anträge und Anfragen**

-

Dies war es zunächst für den Monat März, bitte bleiben Sie gesund und passen Sie auf sich auf.

mit herzlichen Grüßen

Ihr / Euer



Jürgen Ascherl  
Ortsvorsitzender CSU Garching