
N i e d e r s c h r i f t

über die **öffentliche** Sitzung des Technischen und Umweltausschusses des Landkreises Konstanz am **Montag, dem 16. September 2019**, im Kleinen Sitzungssaal des Landratsamts in Konstanz, Benediktinerplatz 1, 78467 Konstanz.

Beginn: 14:00 Uhr

Ende: 16:25 Uhr

TAGESORDNUNG

TOP	Bezeichnung	Drucksache-Nr.
1.	Stellvertretungen im Ausschussvorsitz; Wahl eines 1. und 2. Stellvertreters	2019/200
2.	Regionalbus Konstanz - Ravensburg; Anfrage des Bodenseekreises auf Beteiligung der Stadt Konstanz und des Landkreises Konstanz an den Kosten eines den Förderrichtlinien des Landes entsprechenden Regiobus KN - RV	2019/178
3.	Vorstellung Verkehrsgutachten K 6178 / K 6177; K 6178 Sanierungswürdiger Zustand der Straße; Vorstellung von Varianten	2019/184
4.	K 6177 Sanierung der Kreisstraße zwischen Bittelbrunn und Honstetten; Auftragsvergabe	2019/183
5.	K 6172; Ausbau der Straße und Neubau eines Radweges zwischen Dettingen und Dingelsdorf	2019/185
6.	K 6100 Neubau eines Radweges; Vorstellung Planungsvarianten	2019/186
7.	Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz; Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn Kreuzlingen-Konstanz	2019/139
8.	Waldschäden im Landkreis Konstanz; Sachstandsbericht	2019/138

- 9. Verschiedenes - Bekanntgaben - Anträge - Wünsche**
- 9.1. Berufsschulzentrum Radolfzell - Photovoltaikanlage;**
Anfrage Kreisrat Burchardt
- 9.2. Wildpark Bodanrück - Busverbindung;**
Anfrage Kreisrat Dr. Geiger
- 9.3. Gäubahn Zürich-Stuttgart;**
Anfrage Kreisrätin Röckelein
- 10. Aufgaben des Betriebsausschusses EVU "seehäse"**
- 10.1. Finanzbericht EVU seehäse für das Wirtschaftsjahr 2019** **2019/170**
(Stand 30.6.2019)
- 10.2. Verschiedenes - Bekanntgaben - Anträge - Wünsche**
- 11. Aufgaben des Betriebsausschusses "Abfallwirtschaftsbe-**
trieb Landkreis Konstanz"
- 11.1. Finanzbericht des "Abfallwirtschaftsbetrieb Landkreis Kon-** **2019/181**
stanz" für das Wirtschaftsjahr 2019;
Halbjahresbericht 30.06.2019
- 11.2. Verschiedenes - Bekanntgaben - Anträge - Wünsche**

Vorsitzender

Danner, Zeno, Landrat

Stimmberechtigte Mitglieder

Amann, Karl

Auer, Thomas, Dr. (als Vertretung für den entschuldigten **Mors**, Benjamin)

Baumert, Ralf (als Vertretung für die entschuldigte **Seitzl**, Lina)

Brachat-Winder, Birgit

Burchardt, Uli

Eisenhut, Bernhard

Frank, Saskia

Geiger, Georg, Dr.

Hins, Sabine Dorothee

Jüppner, Manfred

Kaufhold, Maria

Klinger, Michael, Dr.

Maier, Bernhard

Ossola, Manfred

Pschorr, Simon

Röckelein, Nina

Schmid, Andreas

Schneble, Martin

Storz, Hans-Peter

Volk, Bernhard

Zähringer, Markus

Als Gast anwesender Kreisrat

Fritschi, Alois (TOP 3)

Entschuldigt

Mors, Benjamin

Seitzl, Lina

Verwaltung

Gärtner, Philipp, ELB

Nops, Harald

Bendl, Ralf

Bühler, Claudius (TOP 11)

Dombrowski, Frank

Hake, Bernhard (TOP 8)

Neugebauer, Boris

Schrodin, Daniel (TOP 3 - 6)

Schiess, Timo (TOP 3 - 6)

Schulz, Gebhard (TOP 11)

Seidl, Karin (TOP 9.1)

Protokoll

Hoffmann, Vera

Der **Vorsitzende** eröffnet die **öffentliche** Sitzung und begrüßt die Mitglieder des Ausschusses und die anwesenden Gäste.

Er stellt fest, dass zur Sitzung form- und fristgerecht eingeladen wurde; anschließend verliest er die Liste der Entschuldigten und stellt die Beschlussfähigkeit fest. Wünsche oder Anregungen zur Tagesordnung werden auf Nachfrage nicht geäußert.

**1. Stellvertretungen im Ausschussvorsitz:
Wahl eines 1. und 2. Stellvertreters**

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Nachdem keine Wortmeldungen erfolgen, fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss (einstimmig):

1. Die Mitglieder des Technischen und Umweltausschusses bestimmen im Wege der Einigung die Stellvertreter entsprechend den Vorschlägen der Fraktionen der GRÜNEN (Kreisrätin FRANK) und der FW (Kreisrat VOLK).
2. Der Reihenfolge im Ausschussvorsitz (GRÜNE 1. Stellvertreter, FW 2. Stellvertreter) wird zugestimmt.

2. Regionalbus Konstanz - Ravensburg:

Anfrage des Bodenseekreises auf Beteiligung der Stadt Konstanz und des Landkreises Konstanz an den Kosten eines den Förderrichtlinien des Landes entsprechenden Regiobus KN - RV

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Kreisrat **Dr. Geiger**

Diese Regionalbuslinie ist in das Landesförderprogramm eingebunden. Wie lange ist dieser Landeszuschuss noch gesichert?

Vorsitzender

Die Landesförderung ist für drei Jahre vorgesehen und läuft dann aus. Danach verbleiben jährliche Kosten von 1,5 Mio. €, die unter den Beteiligten nach einem festgelegten Schlüssel aufgeteilt werden müssten. Dazu müsste dann noch ein separater Beschluss gefasst werden.

Kreisrätin **Röckelein**

Ist es geplant auf den Bussen das „bwegt“-Design anzubringen? Laut Sitzungsvorlage würden vom Land dann 60 % anstatt nur 50 % bezuschusst.

Gilt der Landestarif für die gesamte Fahrt inklusive Fährüberfahrt?

Kreisrat **Schmid**

Die drei Jahre sollten auch dazu genutzt werden, das Angebot zu evaluieren. Es besteht noch Skepsis darüber, ob das Angebot auch in Anspruch genommen wird.

Kreisrätin **Kaufhold**

Wird der Städteschnellbus damit komplett ersetzt?

Auf dieser Strecke häufen sich Staus und Streckensperrungen. Gibt es eine Prognose dazu, dass die Taktungen auch eingehalten werden können?

Herr **Dombrowski**

Es wird davon ausgegangen, dass die Busse im Design des Landes BW fahren und dafür auch die finanzielle Förderung in Höhe von 60 % erhalten werden.

Der Landestarif beinhaltet die Fähüberfahrt.

Kreisrätin **Röckelein**

Vor einem halben Jahr ging das noch nicht.

Herr **Dombrowski**

Es hängt davon ab, ob man auf der Fähre aussteigen möchte. Der Tarif deckt die Überfahrt mit der Fähre grundsätzlich mit ab.

Vorsitzender

Die Fähre gilt allerdings nicht als Haltestelle.

Kreisrätin **Röckelein**

Wenn man bspw. über die Bahn-App ein Ticket von Konstanz nach Friedrichshafen buchen und anstatt der Zugverbindung die Busverbindung nutzen möchte, kann man dieses Ticket nicht für die Fahrt von Konstanz nach Meersburg nutzen.

Herr **Bendl**

Das müsste bei dieser Buslinie anders sein. Die Regiobuslinie soll die Schienenverbindungen dort ergänzen, wo es keine Schienenverbindungen gibt. Das wird nochmals nachgeprüft.

Herr **Dombrowski**

Diese Regionalbuslinie wird das heutige Angebot ersetzen.

Das zuletzt vermehrt aufgekommene verkehrliche Problem ist mittlerweile bekannt. Ob es bereits Lösungsansätze gibt, kann noch nicht gesagt werden. Der Bodenseekreis hat diese Linie gemeinsam mit der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee (RAB) organisiert und die besagte Stelle mit dem erhöhten Verkehrsaufkommen befindet sich im Bodenseekreis, sodass der Landkreis Konstanz nicht daran beteiligt ist.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen erfolgen, fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss (einstimmig):

Der Landkreis Konstanz beteiligt sich an den Kosten einer Regionalbuslinie Konstanz – Ravensburg mit 50 % der nach dem Territorialprinzip auf den Landabschnitt des Landkreis Konstanz entfallenden Kosten, wenn die Stadt Konstanz die anderen 50 % übernimmt.

Der Rabatt der Stadt Konstanz für die Nutzung der Fähre Konstanz – Meersburg wird darüber hinaus bei der Berechnung der Finanzierungsanteile berücksichtigt.

Bei Auslaufen der Landesförderung ist über die Kostenbeteiligung neu zu entscheiden.

3. Vorstellung Verkehrsgutachten K 6178 / K 6177; K 6178 Sanierungswürdiger Zustand der Straße; Vorstellung von Varianten

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Kreisrat **Pschorr**

Hat das Wasserschutzgebiet bei Bittelbrunn Auswirkungen auf diese Sanierungsmaßnahme?

Kreisrätin **Frank**

In der Sitzungsvorlage werden drei verschiedene Varianten vorgestellt. Gibt es für die

Varianten 1 und 2 ebenfalls Kostenvoranschläge oder -prognosen?

Die Kreisstraße weist unterdurchschnittliche Verkehrsmengen auf. Gilt das auch für den Radverkehr?

Kreisrat **Jüppner**

Die geringe Verkehrsnutzung ist sicher ein Schwachpunkt. Die Straße ist allerdings zur Erschließung im ländlichen Raum erforderlich. Der Vorschlag der Verwaltung wird begrüßt.

Herr **Schrodin**

Das Wasserschutzgebiet an der K 6178 ist nicht betroffen.

Die ersten beiden Varianten wurden nicht weiter untersucht, da die Verkehrsbedeutung der K 6178 durch ein Verkehrsgutachten überprüft und dabei die Kreisstraßenfunktion bestätigt wurde.

Die Entsorgungskosten des Teers liegen bei 1,3 Mio. €. Wenn man alles entsorgen würde, hätte man aber immer noch keinen funktionierenden Verkehrsweg. Deswegen wurden die Kosten für die Varianten 1 und 2 nicht näher untersucht.

Für den Radverkehr sind keine Zahlen zur Verkehrsmenge vorhanden. Im Radnetzkonzept wäre ein Lückenschluss als ein nicht prioritärer Landesradweg vorgesehen. Die Topografie und Tallage erschweren das Ganze. Auch im Radwegebauprogramm des Landkreises ist ein Radweg an dieser Stelle in den nächsten fünf Jahren nicht vorgesehen.

Vorsitzender

Die Kreisstraßen müssen in einem ordentlichen Zustand gehalten werden. Allerdings handelt es sich bei der K 6178 nicht um die zentralste Kreisstraße des Landkreises. Dennoch ist diese Straße für die Einwohner der umliegenden Ortschaften sehr wichtige, was auch viele Rückmeldungen bestätigen. Es handelt sich um eine Verbindungsstraße, ohne die man ansonsten einen großen Umweg fahren muss.

Ich bin der Meinung, dass im gesamten Landkreis ordentliche Verkehrswege vorhanden sein müssen und erhalten werden sollten. Dazu gehören auch entsprechende Belagserneuerungen. Es wird dafür plädiert, diese Maßnahme umzusetzen.

Kreisrat **Pschorr**

Wenn dort ein Radweg konzipiert sein sollte, wäre es dann nicht kosteneffizienter, diesen zeitgleich mit den Sanierungsmaßnahmen parallel zur Straße zu erschließen? Man könnte dabei erhebliche Kosten einsparen.

Kreisrätin **Hinz**

Es erstaunt, dass das Radwegenetz über vier Jahre geplant wird. Man sollte mit der Zeit gehen und noch mehr Radwege planen. Dem Vorschlag von Kreisrat **Pschorr** schließt sie sich an.

Herr **Schrodin**

Diese Straße hat eine Fahrbahnbreite von 4,50 - max. 4,80 m, was nicht den aktuellen Regelwerten entspricht. Das Mindestmaß einer Straße beträgt aktuell 6 m. Ein Radweg ist mindestens 2,5 m breit.

Würde man einen Radweg mitplanen, müsste man zuerst weiteres Baurecht erlangen und bräuchte in diesem Bereich erst eine Planfeststellung. Auch naturschutzrechtliche Belange müssten beachtet werden. Das würde den Rahmen sprengen.

Daher wird momentan eine Sanierung des Bestandes vorgeschlagen, die eine verkehrssichere Befahrbarkeit gewährleistet.

Kreisrat **Fritschi** (als Gast)

Als Bürgermeister der Gemeinde Eigeltingen bitte ich um eine ordentliche Sanierung.

Es wird allerdings darum gebeten, dass keine Fahrradfahrer gesucht werden sollten, wo keine sind. Pro Tag kommen an dieser Straße ca. fünf Radfahrer vorbei.

Die Straße befindet sich in einem sehr schlechten Zustand. Es ist eine Zumutung, diese Straße im Sommer zu befahren. Es bestehen viele überörtliche Verbindungen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen erfolgen fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss (mehrheitlich - 1 Gegenstimme - 2 Enthaltungen):

Die Verwaltung wird beauftragt, die Ausführungsplanung für die Sanierung der K 6178 zu erstellen und den Ausbau im Jahr 2020 durchzuführen.

**4. K 6177 Sanierung der Kreisstraße zwischen Bittelbrunn und Honstetten:
Auftragsvergabe**

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Kreisrat **Pschorr**

Wann werden die 800 m im Bereich der Trinkwasserquelle saniert und ist es generell sinnvoll, eine Straße nur partiell zu sanieren?

Herr **Schiess**

Die Wasserschutzproblematik kam kurzfristig auf. Man ist derzeit noch in Abstimmung mit der Wasserschutzbehörde und den Stadtwerken Engen um zu prüfen, welche Maßnahmen an dieser Stelle umgesetzt werden könnten. Es wird versucht, dies mit der gesamten Maßnahme umzusetzen. Allerdings ist unklar, ob das funktionieren wird. Die „Hitzefflecken“ in diesem Bereich sind nicht so stark wie in den anderen Bereichen.

Kreisrat **Pschorr**

In diesem Fall wird beantragt, den Tagesordnungspunkt abzusetzen und geraten, diesen Punkt erst zu entscheiden, wenn er entscheidungsreif ist und die Fragen zum Wasserschutz geklärt sind. Eine partielle Sanierung wird als planwidrig erachtet. Mit den restlichen 800 m würde man voraussichtlich zusätzliche Kosten produzieren.

Kreisrat **Dr. Geiger**

Es wird dafür plädiert, dieses Projekt unbedingt jetzt in Angriff zu nehmen. Würde man die Maßnahme zurückstellen, würde man später wesentlich höhere Kosten haben. Die Maßnahme würde noch teurer werden, wenn man warten würde.

Kreisrat **Storz**

Eine Baustelle zwei Mal anzupacken bedeutet auch, mehr zu zahlen. Wäre es nicht wesentlich günstiger, wenn man die Baustelle in einem halben Jahr komplett umsetzen könnte?

Kreisrat **Jüppner**

Die Maßnahme wurde ausgeschrieben und eigentlich wäre man auch dazu verpflichtet, diese zu vergeben. Zudem wird für die Prüfung des Abschnittes im Wasserschutzgebiet mehr Zeit benötigt. Die Maßnahme sollte nicht verschoben werden.

Herr **Schrodin**

Bei der Entwässerungsthematik im Wasserschutzgebiet müssen voraussichtlich Leitungen verlegt werden. Das Straßenwasser muss aus der Wasserschutzzone herausgeführt werden. Weil die Grundstückverhältnisse sehr knapp bemessen sind, muss unter Umständen auch auf privaten Grundstücken etwas gemacht werden.

Es wäre auch denkbar, das Ganze baulich mit dem Auftrag der K 6178 zu kombinie-

ren.

Man kann nicht genau sagen, wie viel teurer es wird, wenn man die Maßnahme noch etwas aufschieben sollte. Die Preise im Tiefbau haben sich mittlerweile normalisiert. Im Bereich von Bauwerken sind die Preise in diesem Jahr extrem gestiegen. Im Bereich Straßenbau entsprechen die Kosten den bisherigen Berechnungen. Wie es im nächsten Jahr aussehen wird, ist unklar.

Vorsitzender

Der Teil, der jetzt gemacht werden kann, sollte auch umgesetzt werden. Das hat auch etwas mit der Verlässlichkeit gegenüber den Baufirmen zu tun.

Gleichzeitig wird das Fachamt gebeten zu prüfen, ob die 800 m im Bereich der Trinkwasserquelle gemeinsam mit der Maßnahme an der K 6178 saniert werden könnten, um zumindest hier einen günstigen Kosteneffekt zu erzielen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen erfolgen, fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss 1 – Antrag Kreisrat Pschorr (2 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen, mehrheitliche Nein-Stimmen); somit abgelehnt:

Der Tagesordnungspunkt wird abgesetzt.

Beschluss 2 (einstimmig):

Der Auftrag für die Sanierung der K 6177 zwischen Bittelbrunn und Honstetten wird zum Angebotspreis von 1.026.974,44 € an die Firma J. Friedrich Storz GmbH & Co. KG aus Eigeltingen vergeben.

5. K 6172:

Ausbau der Straße und Neubau eines Radweges zwischen Dettingen und Dingelsdorf

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Kreisrat **Dr. Geiger**

Bei der Vorstellung des Konzeptes zur Unterhaltung der Kreisstraßen vor zwei Jahren wurde eine Straßenbreite von 5,50 m festgelegt. Ist das aufgrund der Bezuschussung nicht mehr haltbar?

Kreisrätin **Röckelein**

Es würden etwa 5 m Breite dazukommen. Kann man davon ausgehen, dass der Radweg zur Straße geführt wird oder wird der Radweg Umwege machen müssen, weil die Flächen nicht ausreichen?

Die GRÜNE-Fraktion stellt den Antrag, die Option zu prüfen, die Straße zu einem Radweg umzuwidmen. Dies sollte in den Beschlussvorschlag mit aufgenommen werden.

Kreisrat **Jüppner**

Diese Straße hat eine größere Verkehrsbedeutung. Das Ergebnis der Planungen der Stadt Konstanz sollte abgewartet werden.

Kreisrat **Baumert**

Es wird eine Überprüfung der Kreisstraßenfunktion angeregt. Mit der Stadt Konstanz ist man im Gespräch darüber, dass die neue Verbindungsstraße heruntergestuft und als reine Gemeindeverbindungsstraße gelten könnte.

Herr Schrodin

Es wird zugesichert, die Verkehrsbedeutung nochmals zu überprüfen.

Der Sachverhalt wird anhand einer PowerPoint-Präsentation dargestellt.

Kreisrat Burchardt

Es geht hier um die eigentliche Frage, wie man den Bodanrück mit dem Fahrrad befahren kann. Innerstädtisch geht das bereits. Die Stadt Konstanz verbessert bereits die Beschilderung. Wenn man nicht ortskundig ist, wird es allerdings spätestens in Richtung Insel Mainau schwierig, den Bodanrück verkehrssicher und qualitativ zu queren. Es gibt dann nur noch die Möglichkeit, zwischen Dingelsdorf und Dettingen weiterzukommen in Richtung Allensbach, Radolfzell oder Reichenau. Würde man diese Straße für den KFZ-Verkehr sperren, würden die Autos durch Wallhausen fahren. Wallhausen ist noch kleiner und ohne E-Bike ist die Durchfahrt aufgrund der Topografie sehr beschwerlich. Das spricht dagegen.

Daher muss beides möglich gemacht werden. Die KFZ-Frequenz muss gehalten und die Qualität für die Radfahrer erheblich gestärkt werden. Momentan wird eine 9 km lange Fahrradstraße von der Fähre bis zur Ortsmitte Dingelsdorf geprüft. Es wäre ideal, von dort aus weiter nach Dettingen und dann auf den neu anschließenden Fahrradweg fahren zu können. Damit wäre sowohl für Touristen als auch für Einheimische eine qualitätvolle Querung des Bodanrücks geschaffen.

Kreisrätin Röckelein

Es ist unklar, woher die Flächen kommen sollen.

Vorsitzender

Das ist ein Teil der Planung. Würde man heute beschließen, diese Straße zu planen, müsste man ggf. noch Grundstücke erwerben, ein Planfeststellungsverfahren machen und den gesamten Planungsprozess in Abstimmung mit der Stadt Konstanz anregen.

Kreisrätin Röckelein

Es ist nicht nachvollziehbar, wie diese massive Verbreiterung der Straße funktionieren soll. Sollten die Flächen gar nicht verfügbar sein, sollte die Option möglich sein, die Straße in einen Fahrradweg umzuwidmen.

Kreisrat Baumert

Wäre das ein typischer Fall einer Verbesserung der Radinfrastruktur mit einem Parallelausbau der Straße im Rahmen des Förderprogramms?

Herr Schrodin

Der Neubau eines straßenbegleitenden oder straßenfernen Radwegs ist förderfähig. Auch der Ausbau der Kreisstraße ist förderfähig, sofern dadurch eine verkehrliche Verbesserung für den motorisierten Verkehr erwirkt werden kann.

Vorsitzender

Die GRÜNE-Fraktion möchte die Möglichkeit einer Umwidmung zu einem Radweg nicht von vornherein ausschließen. Wenn man dadurch bei der Planung allerdings nicht weiterkommen würde, würde man diese Option sowieso in Erwägung ziehen und neu über die Straße entscheiden.

Herr Schrodin

Im Planungsprozess werden sämtliche Varianten nochmals überprüft.

Kreisrätin Röckelein

Sollte diese Variante im Planungsverfahren mit dabei sein, würde die GRÜNE-Fraktion zustimmen.

Vorsitzender

Dann besteht auch keine Erforderlichkeit, über den Antrag noch abzustimmen.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen erfolgen, fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss (einstimmig):

Die Verwaltung wird mit der Planung des kombinierten Ausbaus der Straße und des Radweges an der K 6172 zwischen Dingelsdorf und Dettingen beauftragt.

Herr **Schrodin**

Es wurde versucht zu eruieren, wie die Breite von 5,50 m im Landkreis Konstanz zustande kam. Es gab ein altes bis 2012 gültiges Regelwerk, das eine Breite von 5,50 m festlegte. Nach dem neuesten Regelwerk für Straßenplaner beträgt die Mindestbreite einer Straße 6 m.

Kreisrat **Zähringer**

Die Verwaltung wird um einen Überblick über die geplanten und bereits umgesetzten Maßnahmen gebeten, um einen aktuellen Sachstand zu erhalten. Die noch nicht umgesetzten Maßnahmen sollten entsprechend begründet werden. Dies sollte in einer der nächsten Sitzung erfolgen.

Der **Vorsitzende** sichert dies zu.

6. K 6100 Neubau eines Radweges; Vorstellung Planungsvarianten

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Kreisrat **Jüppner**

Über diesen Radweg wird seit Jahren beraten. Das Dettelbachtal ist geologisch gesehen ein sehr anspruchsvolles Tal. Es muss später darüber entschieden werden, ob der Radweg tatsächlich ausgebaut werden kann. Die Umweltverträglichkeit und die Kosten werden dabei eine große Rolle spielen.

Ein straßenferner Geh- und Radweg wird vom Alltagsverkehr in der Regel nicht gut angenommen. Die FFH-Verträglichkeitsprüfung steht momentan im Vordergrund.

Kreisrat **Dr. Geiger**

Die Planungen sollten weiter verfolgt werden. Es wird kein Radweg benötigt, der wunderbar durch die Landschaft führt, sondern vielmehr ein funktionaler und sicherer Radweg. Die Variante des straßenbegleitenden Radwegs wird favorisiert.

Kreisrat **Pschorr** schließt sich den Vorrednern an Er beantragt, die Beschlussfassung abzuändern, dass allein die straßenbegleitende Variante zu prüfen ist. Damit werden Kosten im Planungsprozess eingespart. Der Waldweg ist weder eine ökologisch noch ökonomisch sinnvolle Lösung.

Kreisrätin **Kaufhold**

Wie viel kostet eine FFH-Verträglichkeitsprüfung?

Eine Lösung wäre auch die Umwidmung in einen Radweg. Beide Möglichkeiten sind in Bezug auf die FFH-Verträglichkeit problematisch. Diese Straße um- und auszubauen ist sehr teuer und es ist nicht absehbar, wann der Ausbau abschließend fertiggestellt sein wird. Daher sollte nicht ständig Geld in dieser Straße „versenkt“ werden.

Es wird beantragt, die Umwidmung der K 6100 in eine Fahrradstraße anzustreben.

Kreisrat **Zähringer**

Diese Straße sollte erhalten werden, denn es handelt sich hier um einen Beitrag zur Stärkung des Ländlichen Raumes. Die Umwidmung in einen Radweg wäre nicht zielführend.

Man muss aus der Phase der Absichtserklärungen herauskommen und die Planung forcieren. Liggeringen wartet schon lange auf den Radweg, der nicht allein touristisch genutzt wird. Ein straßenbegleitender Radweg ist die einzige realisierbare Lösung.

Kreisrat Volk

Es wurde bereits in der Vergangenheit versucht, notwendige Informationen zu erarbeiten, um die beste Lösung zu finden. Dafür fehlen momentan nur noch die Ergebnisse der FFH-Verträglichkeitsprüfung beider Varianten. Fraglich ist, ob die Aufteilung auf die straßennahe Variante so viel an Kostenersparnis bringt, dass der andere Teil weggelassen werden könnte.

In Zusammenhang mit der Realisierung wäre es hilfreich und entscheidend, die in der Vorlage erwähnten angenehmen „Nebeneffekte“ in Geld zu quantifizieren. Wenn man durch die parallele Radwegführung auch im Bereich der Straßensicherung erhebliche Einsparungen hätte, wäre das ein wichtiges Entscheidungskriterium. Für die abschließende Entscheidung sollte das vorliegen.

Vorsitzender

Es wurde mehrfach darum gebeten, sich auf die straßenbegleitende Maßnahme zu fokussieren, was meine volle Sympathie hat.

Im Rahmen der Planfeststellung müssen Alternativen sowieso überprüft werden. Eine straßenferne Variante muss automatisch mitgeprüft werden. Daher wäre es falsch, die FFH-Verträglichkeitsprüfung nur auf eine Variante zu beschränken, um nachher nochmals eine andere zu machen.

Kreisrat Pschorr

Der Antrag wird zurückgezogen.

Kreisrat Dr. Geiger

Die Straße über Langerain und Liggeringen ist im Übrigen auch der Bypass zur B 33 und zur B 31. Gäbe es dort aufgrund einer Katastrophe Straßensperrungen, würde man nur über den Dettelbach über den Bodanrück nach Konstanz kommen.

Frau Frank

Ein praktischer Nebeneffekt ist, dass die Straße dauerhaft vor talseitigen Rutschungen geschützt wird. Trifft es zu, dass der Preis bei 200.000 € jährlich liegt?

Wie wird die Straße momentan vor Rutschungen geschützt?

Kreisrätin Röcklein

Wie wird die Sicherheit auf einem straßennahen Radweg gewährleistet, denn auf dieser Straße passieren auch Unfälle, bei denen Autos oder Motorräder gelegentlich auf dem Radweg landen. Wie ist das zu bewerten?

Kreisrätin Hins

Wie oft ist der Dettelbach tatsächlich gesperrt? Letztlich hat man sich bereits daran gewöhnt, dass diese Straße gelegentlich gesperrt ist. Dann gibt es auch immer eine Ausweichstrecke über Liggeringen und Güttingen und nicht allein über die B 33.

Herr Schiess

Eine Umwidmung wurde in den letzten Jahren bereits geprüft. Es gab immer wieder ein klares Nein dazu, sodass diese Variante nicht weiter verfolgt wurde. Es bleibt abzuwarten, wie sich die B 33 in den nächsten Jahren entwickelt.

Schleichwege werden über die K 6100 gefahren. Das würde sich dann möglicherweise verringern. Man muss auch beachten, dass die Umfahrung der B 34 bei

Espasingen kommen wird. Dann könnte möglicherweise wieder mehr Verkehr über den Dettelbach kommen, was aber noch nicht sicher ist.

In Bezug auf die Kosten wurden bisher jährlich 200.000 € in die Instandhaltung investiert. Es müssen noch einige Entwässerungseinrichtungen installiert werden.

Sollte jetzt allein die straßennahe Variante geplant werden, könnte man so nicht mehr weiter verfahren.

Bei der straßenbegleitenden Variante würde man zur Sicherung des Radweges von Liggeringen her kommend auf der rechten Seite zwischen Radweg und Straße eine Schutzplanke errichten. Auf der anderen Seite in Richtung Tal wäre dann ein Geländer.

Die FFH-Verträglichkeitsprüfung sollte im Zuge der Planfeststellung für beide Varianten erfolgen. Für beide Varianten würde das zusammen knapp unter 20.000 € kosten.

Vorsitzender

Aus meiner Sicht macht es keinen Sinn, die Straße zu sperren, weil es sich um eine Verbindungsstraße handelt, die gut frequentiert ist und von 2.500 Fahrzeugen pro Tag befahren wird. Wenn Sie gesperrt wäre, würde man natürlich auch andere Wege finden.

Gleichzeitig sollte auch etwas für die Radfahrer getan werden. Momentan ist diese Strecke für Radfahrer kein Vergnügen und teilweise auch sehr anstrengend. Es wird dafür plädiert, dass die umfassende FFH-Verträglichkeitsprüfung durchgeführt und somit der erste Schritt bei der Variantenprüfung abgedeckt wird. Es besteht auch Einigkeit damit, dass momentan die straßennahe Variante aufgrund der positiven Nebeneffekte bevorzugt wird. Ein funktionaler Radweg wäre an dieser Stelle richtig.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen erfolgen, fasst der Ausschuss folgenden

Beschluss 1 - Antrag GRÜNE-Fraktion (5 Ja-Stimmen, 2 Enthaltungen, mehrheitliche Gegenstimmen); somit abgelehnt

Die Verwaltung wird beauftragt, die Umwidmung der K 6100 in eine Fahrradstraße anzustreben.

Beschluss 2 (einstimmig):

Die Verwaltung wird beauftragt die vorgestellten Radwegvarianten (straßenbegleitend und straßenfern) weiter auszuarbeiten und insbesondere die naturschutzrechtlichen Belange im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung durch ein Fachbüro prüfen zu lassen.

7. Verein Agglomeration Kreuzlingen-Konstanz; Machbarkeitsstudie Agglo-S-Bahn Kreuzlingen-Konstanz

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Herr **Dombrowski** stellt den Sachverhalt dar.

Kreisrat **Burchardt**

Die Schweiz wird von den meisten als Vorbild in Bereich der Schaffung von Infrastruktur, insbesondere im öffentlichen Nahverkehr, gesehen. Anhand dieses Programms wird eine Bereitschaft sichtbar, die unabhängig von Grenzen ist.

Es ist richtig, in diesen großen Räumen und Verbindungen, insbesondere in Bahnverbindungen zu denken. Bei der weiteren Planung und Umsetzung sollte keine Zeit verloren werden. Aus Sicht der Stadt Konstanz sowieso, weil noch etliche Probleme und Themen in Bezug auf die Bahnlinie geklärt werden müssten und dazu wird viel

Zeit benötigt.

Je mehr die Verbindung in die Schweiz durch Konstanz hindurch verbessert wird, desto größer wird auch der Nutzen für Konstanz, für den gesamten Landkreis und auch für die angrenzende Schweiz.

Kreisrat **Dr. Geiger**

Die Bahnen wurden in diesem Papier nicht gehört, weder die DB noch die SBB. Es gibt insofern noch einiges aufzuarbeiten. Auch der Spangenzug von Basel nach St. Gallen über Singen und Konstanz ist darin auch noch nicht enthalten.

Es wird vorgeschlagen, das Agglomerationsprogramm als Thema für den Schienengipfel, den die FDP-Fraktion beantragt hat, mitaufzunehmen.

Vorsitzender

Das ist sicher sinnvoll.

Kreisrat **Pschorr**

Was spricht dagegen, diese Planung bis Singen zu erweitern? Wenn schon über einen großräumigen Verkehr gesprochen wird, sollte auch berücksichtigt werden, dass sich der Fernverkehrsknotenpunkt für die gesamte Region in Singen befindet.

Vorsitzender

Auch wenn der angesprochene Zeithorizont noch groß ist, wird es als sinnvoll erachtet, sich diesem Vorhaben auch über die Grenzen hinweg nicht entgegenzustellen. Das entspricht auch meinem Verständnis von dieser Region, dass man nicht an der Grenze aufhört zu denken.

Herr **Dombrowski**

In Bezug auf die Fernverkehrsanbindung gibt es momentan eine stündliche Anbindung in Richtung Stuttgart. Die Anbindung wird über den halbstündlichen Takt des seehas und zudem über den Regionalexpress sichergestellt. Daher wird kein zusätzlicher Zug benötigt, der bis Singen geführt wird.

Es stellt sich die Frage, wie weit der Einzugsbereich für diese Agglomeration anzusetzen ist. In der Diskussion war es schon fraglich, ob man überhaupt bis Radolfzell geht. Singen war auch aus Schweizer Sicht kein Thema.

Kreisrat **Burchardt**

Konzeptionell ist Singen allerdings als ein Zielpunkt enthalten.

Herr **Dombrowski**

Der Spangenzug ist insofern auch enthalten, weil dieser über Konstanz hinaus nach Basel geführt werden soll.

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht.

Beschluss:

Entfällt.

8. **Waldschäden im Landkreis Konstanz;**
Sachstandsbericht

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Herr **Hake** stellt den Sachverhalt anhand einer PowerPoint-Präsentation dar.

Kreisrat **Burchardt**

Es wurde erwähnt, dass es auch Probleme damit gäbe, dem Markt Holz in der ent-

sprechenden Qualität anzubieten. Was ist damit gemeint?

Herr **Hake**

Das vom Borkenkäfer befallene Holz aus dem Sommereinschlag ist blau und schwarz. Das sind keine technischen, sondern optische Nachteile. Sägewerke benötigen weißes Holz, weil dieses Holz viel im Baubereich verwendet wird.

Kreisrat **Jüppner**

Vielen Dank für die Aussage, dass es kein Patenrezept gibt. Ein Fazit ist, dass der Landkreis Konstanz keinen Wald besitzt und sich die finanziellen Schäden somit nicht unmittelbar auf ihn auswirken.

Die Forstreform kommt demnächst und die Kommunen werden als Waldbesitzer mit Kosten belastet. Es wäre zu bedenken, ob der Landkreis über seine interne Leistungsverrechnung einen Beitrag für die Waldbewirtschaftung leisten und die Kommunen unterstützen könnte.

Vorsitzender

Man muss noch schauen, wie man im Einzelnen damit umgehen wird. Grundsätzlich steht der Landkreis den Kommunen mit Rat und Tat zur Seite.

Kreisrat **Dr. Geiger**

Wie dienlich ist dem Forstamt die vom Kartellamt initiierte Umstrukturierung der Forststruktur? Der Landkreis Konstanz hatte sich einer Resolution des Landkreistages angeschlossen, um sich gegen Umstrukturierung zu wehren, was leider nicht erfolgreich war.

Der Vorlage ist zu entnehmen, dass Flächenstilllegungen gerade im öffentlichen Wald eine Alternative sein können. Gibt es Forderungen nach Flächenstilllegungen aufgrund dieser entstandenen Brachflächen?

Gibt es Brachflächen im Landkreis, die wieder aufgeforstet werden?

Kreisrätin **Röckelein**

Wie geht es weiter? Die Hoffnung auf mehr Regen ist nicht sehr groß. Das Klima entwickelt sich so, dass es noch wärmer und trockener werden wird als bisher. Daher müssen Strategien entwickelt werden. Wo werden diese entwickelt und wohin wendet sich das Forstamt?

Wenn Bäume absterben, ist es dann immer sinnvoll, diese zu fällen, oder würde es dem Wald nicht auch helfen, die Bäume so stehen zu lassen?

Kreisrat **Pschorr**

Vielen Dank für den hervorragenden Vortrag. Dieser zeigt deutlich, welche Folgen menschengemachter Klimawandel hat und wie lächerlich es ist, dies in Abrede zu stellen.

Es wurde gesagt, dass ein Teil des Holzes dem Bau zugeführt wird. Es gibt unterschiedliche Arten von Bauhölzern und zunehmend auch Bauhölzer, die für statisch tragende Elemente eingesetzt werden. Zudem ist es sinnvoll, Holzbau zu tätigen. Könnte der Landkreis den Kommunen möglicherweise unter die Arme greifen, indem er auf Holzbau setzen und damit zugleich das Holz einkaufen würde, das der Markt nicht möchte?

Herr **Hake**

Kernpunkt der Forstreform ist der Staatswald, der als selbständiger Forstbetrieb ausgelagert wird. Der Staatswald des Landkreises Konstanz wird zukünftig von Meßstetten aus betreut. Der Kreisforstamt wird sich wie gehabt aufstellen und für den Kommunal- und Privatwald da sein. Die Situation ist unglücklich, weil eine Reform auch immer einen Personalwechsel, Unruhe, Betroffenheit und Frust bedeutet.

Unabhängig davon werden die Anlaufschwierigkeiten für den Staatswald vermutlich größer sein als für das Kreisforstamt. Es wird davon ausgegangen, dass die Dienstleistungen zum 1. Januar 2020 weiterhin mit einem funktionsfähigen Kreisforstamt, zumindest außerhalb des Staatswaldes, erbracht werden können.

Vorsitzender

Es ist natürlich nicht hilfreich, in Zeiten größten Stresses im Wald noch eine Forstreform durchzuführen, die man im Endeffekt gar nicht hätte machen müssen.

Herr Hake

Die Forderung nach Flächenstilllegung wird immer wieder aus dem Naturschutzbereich erhoben. Innerhalb der Forstverwaltung gibt es bereits Stilllegungsprogramme. Für den Staatswald gibt es ein Alt- und Totholzkonzept, in dem Flächenstilllegungen vorgesehen sind. Zudem hat Baden-Württemberg ein Bannwaldprogramm mit vorgesehenen Stilllegungen. Darüber hinaus halte ich persönlich Stilllegungen in der Mehrzahl der Fälle für nicht zielführend.

Deutschland ist Holzimportland und jeder Bundesbürger verbraucht weit mehr als ein m³ Holz pro Jahr. Fast die Hälfte des Holzbedarfs muss importiert werden. Wenn man auf die Nutzung der heimisch nachwachsenden Ressource freiwillig verzichten möchte, wäre das ein Wohlstandsproblem. Im Ergebnis verlagert man die Probleme nur in andere Länder. Man wäre gut damit beraten, die einheimischen Ressourcen nachhaltig zu nutzen.

In Bezug auf die Frage, wie es weitergeht, muss angemerkt werden, dass das Portfolio an Baumarten beschränkt ist, aber dennoch genutzt werden muss. Man wird weiterhin dort, wo es sinnvoll und machbar ist, mit Naturverjüngung arbeiten. Jeder naturverjüngte Baum ist grundsätzlich stabiler und besser als ein gepflanzter Baum.

Des Weiteren stellt sich die Frage, welche Baumarten ergänzt werden und ob die Douglasie dabei eine Rolle spielen könnte, die leistungsstark ist, mit Trockenheit gut zurecht kommt und sich bisher vergleichsweise resistent gegen Schädlinge zeigt.

Es gibt auch Überlegungen, mit Bäumen aus anderen Regionen bzw. Ländern zu arbeiten. Die Weißtanne kommt bspw. auch im Mittelmeerraum vor. Die Baumart hat sich anders an Trockenheit und Hitze angepasst und passt dennoch in das heimische Baumartenspektrum. Dazu wird derzeit eine Forschungsarbeit mit Strategien an der Forstlichen Versuchs- und Forschungsanstalt in Freiburg entwickelt. Zudem wurden Literaturstudien gemacht und ein Katalog an denkbaren Baumarten für die hiesigen Verhältnisse an die Hand gegeben. Man darf sich hier nicht auf Denkverbote beschränken, sondern muss experimentieren und Baumarten neu anpflanzen.

Bis das Ergebnis sichtbar ist, vergehen Jahrzehnte. Die Landwirtschaft kann schneller reagieren und die Fruchtfolge jährlich wechseln. Das ist im Wald nicht so einfach.

Nach den Stürmen Wiebke und Lothar hat man an kritischen Standorten auf die Esche gesetzt. Das Eschentriebsterben hat nun alle eines Besseren belehrt. Das kann man nicht vorhersehen und das ist ein Risiko, mit dem man arbeiten und leben muss.

Aufgrund der begrenzten Arbeitskapazität können derzeit nicht alle Bäume, die abgängig sind, auch abgeräumt werden. Derzeit wird sich auf die großen Flächen konzentriert, die effektiv gehandhabt und aufgeforstet werden können.

Herr Gärtner, ELB

Es gibt in der Forstverwaltung das Alt- und Totholzkonzept, wonach Bäume aus ökologischen Gründen stehen gelassen werden. Der ökologische Blick ist in der Forstverwaltung sowieso enthalten.

Herr Hake

In Bezug auf die Frage zum Holzbau wird angemerkt, dass das meiste Bauholz heut-

zutage geleimt wird, was ein großer Vorteil ist. Gerade blaue Hölzer können gut verleimt und zu Platten verarbeitet werden.

Kreisrätin **Hins**

Gibt es im Landkreis bereits Erfahrungen mit FSC-Zertifizierungen (Forest Stewardship Council®)?

Herr **Hake**

Ja, die gibt es. Der Staatswald in Baden-Württemberg ist komplett FSC-zertifiziert.

Weitere Wortmeldungen erfolgen nicht.

Beschluss:

Entfällt.

9. Verschiedenes - Bekanntgaben - Anträge - Wünsche

9.1. Berufsschulzentrum Radolfzell - Photovoltaikanlage: Anfrage Kreisrat Burchardt

Kreisrat **Burchardt**

Die Bürgerenergie Bodensee Genossenschaft regte die Kreisverwaltung noch vor der Sommerpause an, auf dem Berufsschulzentrum (BSZ) Radolfzell eine Photovoltaikanlage gemeinsam mit den Schülerinnen und Schülern in Form eines Projektes zu errichten. Wie sieht es generell mit Photovoltaikanlagen auf den Berufsschulzentren aus?

Frau **Seidl**

Derzeit wird ein Konzept erarbeitet. Als ersten Schritt wird man das BSZ Radolfzell angehen, weil die dortigen Dächer mit Ausnahme der Sporthalle von der Statik her grundsätzlich geeignet sind. Das Thema und die Vorschläge für weitere Dächer werden voraussichtlich in der nächsten Sitzung des TUA beraten.

Kreisrat **Jüppner**

Es sollte geprüft werden, ob der Landkreis dies selbst umsetzen könnte.

Vorsitzender

Diese Anregung wird geprüft.

Ich folge dem Grundsatz: Wenn es ein Externer machen möchte, dann lohnt es sich und dann sollte man es eigentlich selber machen. Wenn es kein Externer machen will, muss man sich überlegen, ob man es will. Aber selber machen muss man es so oder so.

9.2. Wildpark Bodanrück - Busverbindung: Anfrage Kreisrat Dr. Geiger

Kreisrat **Dr. Geiger**

Der Wildpark Bodanrück wird in den Sommermonaten vom ÖPNV zwar von Radolfzell aus, aber nicht von Allensbach her angefahren werden. Grund hierfür ist, dass die Kreisstraße von Langenrain zum Wildpark eine wohl zu geringe Fahrbahnbreite aufweist. Das ist nicht nachvollziehbar.

Herr **Bendl**

An der Breite der Straße wird es vermutlich nicht liegen. Dies wird untersucht. Es wird

mit den Planern gesprochen und Auskunft über den Hintergrund gegeben.

9.3. Gäubahn Zürich-Stuttgart: Anfrage Kreisrätin Röckelein

Kreisrätin **Röckelein**

Die Gäubahn Zürich-Stuttgart soll im Zuge von Stuttgart 21 bald nicht mehr zum Hauptbahnhof Stuttgart fahren, sondern vermutlich an einem S-Bahn-Bahnhof enden. Die Gäubahn wird von dieser Strecke abgehängt, noch bevor die Durchbindung an den Flughafen erfolgt, was bis zu drei Jahre dauern kann. Es wundert, dass dazu aus den betroffenen Regionen bisher wenige Gegenstimmen kommen. Der Landkreis Konstanz sollte dazu zumindest öffentlich Stellung beziehen.

Bis die alternative Verbindung zum Flughafen eingerichtet wird, sollte die Gäubahn weiterhin bis zum Hauptbahnhof Stuttgart fahren.

Herr **Bendl**

Diese Problematik ist bereits bekannt und der Landkreis hat bereits mitgeteilt, dass diese Lösung nicht gewollt ist.

Kreisrätin **Röckelein**

Vielleicht könnte man das lauter und öffentlicher fordern.

Vorsitzender

Es ist richtig, das Thema anzusprechen. Es werden noch weitere Gespräche geführt.

Kreisrat **Pschorr**

Man könnte dazu eine Resolution erarbeiten.

Herr **Bendl**

Zur Gäubahn gab es schon einige Resolutionen, allerdings keine spezielle zur aktuellen Situation.

Vorsitzender

Das Thema wird gerne aufgenommen und man wird sich Weiteres dazu überlegen.

10. Aufgaben des Betriebsausschusses EVU "seehäse"

10.1. Finanzbericht EVU seehäse für das Wirtschaftsjahr 2019 (Stand 30.6.2019)

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Herr **Bendl** stellt den Sachverhalt dar.

Herr **Baumert**

Wie entwickeln sich die Fahrgastzahlen?

Herr **Bendl**

Diese entwickeln sich sehr positiv. Momentan nutzen täglich ca. 3.500 Fahrgäste das seehäse. Das entspricht einem Plus von 4 % im Vergleich zum Vorjahr.

Anfang des Jahres gab es allerdings ein Qualitätsproblem, das man jetzt auch an den Fahrgastzahlen spürt.

Kreisrat **Jüppner**

In Bezug auf die Zugausfälle hört man viel Unzufriedenheit aus der Bevölkerung. Das seehäse sei wohl sehr unzuverlässig nach diesen Meinungen und deshalb seien viele wieder auf das Auto umgestiegen. Gibt es Statistiken und kann bzw. wird das

überwacht? Vermutlich gab es Probleme und Ausfälle aufgrund von Krankheitsfällen.
Der ÖPNV wird nur angenommen, wenn dieser auch zuverlässig funktioniert. Die Qualität muss stimmen.

Herr **Bendl**

Es ist richtig, dass die Qualität stimmen muss. Beim seehäse wird ein großes Augenmerk auf die Qualität gelegt. Ich selbst fahre fast täglich mit dem seehäse und bekomme die Problematik mit.

Zu Beginn des Jahres kamen vier Problempunkte zusammen wie bspw. enorme Krankheitsausfälle, die nicht zu kompensieren waren, eine Weichenstörung, eine technische Störung an der Türe und auch ein Verkehrsunfall, wodurch ein Zug kaputt ging. Das seehäse hat nur vier Fahrzeuge. Wenn ein Fahrzeug ausfällt, fehlen 25 % der Kapazität. Das führte zu Qualitätseinbußen.

Es fanden auch Gespräche mit der HzL statt, in denen darauf hingewiesen wurde, dass diese Qualitätseinbußen nicht akzeptiert werden. Die HzL entgegnete, dass sie selbst nichts dafür könne. Nur die technischen Störungen könnten von ihnen behoben werden, nicht aber Weichen- oder Bahnübergangsstörungen.

Diese vier Störungen kamen zusammen und vermittelten den Eindruck, dass die Qualität insgesamt nicht stimmt. Das Ganze ist aber leider einfach „dumm gelaufen“.

Momentan stimmt die Leistung und Qualität wieder.

Eine Statistik wird erhoben und gemeinsam mit dem Wirtschaftsplan und dem Rechnungsergebnis vorgestellt. Dabei wird auch die Pünktlichkeitsquote, die momentan bei 98 % liegt, genannt. Die schlechteste Quote lag bei knapp 96 %. Man ist damit noch weit davon entfernt, für die HzL Malus-Regelungen zu aktivieren.

Beschluss:

Entfällt.

10.2. Verschiedenes - Bekanntgaben - Anträge - Wünsche

Auf Nachfrage des **Vorsitzenden** erfolgt keine Wortmeldung.

11. Aufgaben des Betriebsausschusses "Abfallwirtschaftsbetrieb Landkreis Konstanz"

11.1. Finanzbericht des "Abfallwirtschaftsbetrieb Landkreis Konstanz" für das Wirtschaftsjahr 2019; Halbjahresbericht 30.06.2019

Der **Vorsitzende** führt in den Sachverhalt ein.

Herr **Schulz** stellt den Sachverhalt anhand einer PowerPoint-Präsentation dar.

Wortmeldungen hierzu erfolgen nicht.

Beschluss:

Entfällt.

11.2. Verschiedenes - Bekanntgaben - Anträge - Wünsche

Auf Nachfrage des **Vorsitzenden** erfolgt keine Wortmeldung.

Nachdem keine Wortmeldungen erfolgen, schließt der **Vorsitzende** die **öffentliche** Sitzung um 16:25 Uhr.

Der Vorsitzende:

Zeno Danner

Für den Ausschuss:

Bernhard Volk

Saskia Frank

Für das Protokoll:

Vera Hoffmann