A14 Lokaler Artenschutz wirkt

Antragsteller*in:	Andreas Birzele
Tagesordnungspunkt:	2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

Text

Unsere heimischen Tier- und Pflanzenarten brauchen intakte Lebensräume. Doch unser Artenreichtum ist bedroht. Intensive Landwirtschaft, der Verlust von Lebensräumen und die zunehmende Betonierung unserer Landschaft sind Ursache für das Artensterben. Mit dem historischen Erfolg des Volksbegehrens „Rettet die Bienen“ ist ein Bündel an Maßnahmen für mehr Artenschutz in Bayern auf den Weg gebracht. Wir GRÜNE wollen die Artenvielfalt allerorts im Landkreis erhalten. Wir wollen den Flächenverbrauch begrenzen, die Lebensräume von lokalen Tier- und Pflanzenarten schützen und dazu Natur- und Landschaftsschutzgebiete weiterentwickeln und Biotope besser vernetzen.

Kommunale Flächen, Wälder und Gewässer sollen umweltverträglich und nachhaltig bewirtschaftet werden. Wir wollen mehr Lebensraum für Insekten, Bienen, Schmetterlinge und Vögel in den Kommunen schaffen mit Blühwiesen und artenreichen Wegrändern statt abrasierter Grasstreifen. Wir setzen uns für eine ökologische Landwirtschaft ein und arbeiten dazu partnerschaftlich mit den Landwirtinnen und Landwirten zusammen. Wir setzen auf eine gentechnikfreie Land- und Lebensmittelwirtschaft und unterstützen es, wenn sich Kommunen zu gentechnikfreien Regionen zusammenschließen wollen. Wir wollen mehr Dach- und Fassadenbegrünung ermöglichen, um auch hier Lebensräume zu öffnen. Den Trend zu Schotterwüsten in den Vorgärten wollen wir umkehren und die Bürger*innen unterstützen, blühende Vielfalt in ihren Gärten zu schaffen. Mit kommunalen Biodiversitätsstrategien und Freiflächenkonzepten zum Schutz der Arten wollen wir vor Ort neue Lebensräume schaffen.

A15 Energiewende und Klimaschutz im Landkreis – den Worten müssen endlich Taten folgen

Antragsteller*in: Martin Runge
Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

Text

In seiner Sitzung am 05. November 2007 fasste der Fürstenfeldbrucker Kreistag mit 54:1 Stimmen folgenden eigentlich wegweisenden Beschluss: „Die Energieversorgung im Landkreis soll bis zum Jahr 2030 auf regenerative Basis gestellt werden." Dieser Beschluss deckt sich in seiner Zielsetzung mit dem Anspruch des 2001 gegründeten Vereins ZIEL 21 („Versorgung des gesamten Landkreises bis zum Jahr 2030 komplett aus erneuerbaren Energiequellen, zu erreichen über schrittweise Senkung des Energieverbrauchs, Erhöhung der Energieeffizienz und Nutzung aller erneuerbarer Energien"), zu dessen Gründungsmitgliedern der Landkreis zählt.

Die bisherige Bilanz sieht allerdings erschreckend schlecht aus. In Summe sind der Gesamtenergieverbrauch wie auch der Ausstoß von CO2 im Landkreis in den letzten Jahren sogar angestiegen. Die Stromerzeugung aus Photovoltaik und Biomasse konnte zwar spürbar gesteigert werden. auch gab es kleinere Einsparerfolge beim Heizen, u.a. bedingt durch Wärmedämmung und partielles Umstellen von Öl- auf Gasheizungen. Kompensiert werden diese Erfolge jedoch durch einen starken Anstieg des Energieverbrauchs und auch des CO2-Ausstoßes im Verkehrssektor.

Es gibt jede Menge an Stellen in LRA, an vom Landkreis geschaffenen Gremien und an Untersuchungen/Studien, die sich im Kern bzw. wenigstens in Teilen mit der Thematik Umwelt- und Klimaschutz befassen und hier Fortschritte/Verbesserungen zur Zielsetzung haben, letzteres zumindest auf dem Papier und in Reden.

Genannt seien hier Stabstelle ÖPNV, Radverkehrsbeauftragte, Klimamanagement mitsamt Beirat, Tourismusstelle, Regionalmanagement, Agenda 21, Ziel 21 mit Beirat, Struktur- und Potential-Analyse, WAM (Wohnen, Arbeiten, Mobilität), ASTUS (Alpine Smart Transport Urbanism Strategies), SWOT-Analyse Potential Naherholung/Tourismus und die CO2-Energie-Bilanz.

Entscheidend wäre dann aber auch entsprechendes Handeln und Umsteuern:

Das heißt z.B.:

- zielführende Job-Ticket-Angebote für MA im LRA statt neue Auto-Parkplätze in dreistelliger Zahl zu bauen,
- keine Zustimmung des Kreises zu einer MVV-Tarifreform, die unsere Landkreisbürger in Relation besonders schlecht stellt und die gerade bei Tarifen für Fahrten zwischen Großgemeinden mit zahlreichen Auspendlern wie

Germering oder Gröbenzell in Orte mit vielen Arbeitsplätzen wie Moosach, Allach oder Karlsfeld für Preisexplosionen sorgt,

- sich mit Vehemenz für Verbesserungen bei der S-Bahn und für vernünftige Takte im Regionalverkehr einsetzen,
- Wirkliche Förderung des Fahrradverkehrs
- der Vorbild- und Vorreiterfunktion bei Bau und Unterhalt kreiseigener Gebäude gerecht werden,
- Erstellen eines landkreisweiten detaillierten Energienutzungsplans (Inhalte sollten sein: Wärmekataster, Nutzungspotentiale für PV und Solarwärme (gebäude- bzw. dachflächenscharf), Sanierungspotentiale, evtl. Potentiale für oberflächennahe Geothermie. Sinnvoll wäre die Einbindung des Bereichs Verkehr). Konkrete Maßnahmen sollen ebenfalls enthalten sein. Regelmäßige Evaluierung des Fortschritts.) und Einrichtung und gute Ausstattung einer Energieagentur,
- intensive Bildungsarbeit (Schulen,Kitas, Vereine) und Öffentlichkeitsarbeit
- Mitwirken daran, dass die Landkreisgemeinden zu einer flächensparenden Bauleitplanung kommen.

A16 Ökologische Abfallwirtschaft ist Klimaschutz

Antragsteller*in:	Ingrid Jaschke
Tagesordnungspunkt:	2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

Text

Der Müll, der erst gar nicht entsteht, muss nicht verwertet oder entsorgt werden. Deshalb steht Müllvermeidung bei uns Grünen an erster Stelle vor Recycling oder gar Verbrennung. Die Wegwerfmentalität muss durch das Bewusstsein für langlebige und reparable Produkte ersetzt werden. Funktionsfähige Produkte dürfen nicht im Müll landen. Auch im Verpackungsbereich besteht nach wie vor großer Handlungsbedarf.

Wir wollen

- Wertstoffbörsen an allen großen Wertstoffhöfen im Landkreis Fürstenfeldbruck
- die Unterstützung sozialer Organisationen, die gut erhaltene Produkte weiterverkaufen und/oder reparieren, wie z.B. Sozial-Kaufhäuser, Kleider- und Möbelbörsen, Repair-Café
- die Unterstützung/Förderung von Initiativen für einen plastikfreien Landkreis und für Mehrweg-/Pfandsysteme für „to go“-Produkte
- eine Gebührenentlastung von Haushalten, die gemäß der zero-waste-Bewegung keinen nennenswerten Müll produzieren

Das Wertstoffsammelsystem in unserem Landkreis ist eine langjährige Erfolgsgeschichte mit deutlich grüner Handschrift. Wir wollen es weiterentwickeln durch

- intensive Öffentlichkeitsarbeit
- längere Öffnungszeiten der großen Wertstoffhöfe abends und samstags

Trotz Biomüllsammlung landen erhebliche Mengen Bioabfälle im Restmüll. Unser Landkreis liegt bei der Gesamtmenge des erfassten Biomülls inklusive Grüngut sowohl unter dem bayrischen als auch dem deutschlandweiten Durchschnitt. Dennoch wurde die Einführung der Biotonne verhindert und vielversprechende Ansätze, wie die regionale Biogasgewinnung aus landkreiseigenen Bioabfällen, zerredet. Das bei der Biomüllvergärung gewonnene Biomethan ist problemlos speicherbar und kann bei Bedarf (z.B. Dunkelflaute) in Strom und Wärme umgewandelt werden. Eine optimierte Biomüllerfassung und -vergärung vor Ort ist ein Baustein für die vom Landkreis Fürstenfeldbruck bis zum Jahr 2030 angestrebte Energieversorgung zu 100 Prozent aus erneuerbaren Energien, ein Beitrag zum Klimaschutz und sichert die regionale Wertschöpfung.

Wir wollen den zweiten Müllöfen schließen. Für die in den beiden Landkreisen anfallenden Restmüllmengen ist – zumal bei optimierter Biomüllerfassung – ein Ofen ausreichend. Der andere Ofen wird derzeit mit zugekauftem Fremdmüll betrieben. Eine Ausweitung des Einzugsgebiets wird von uns zurückgewiesen.

Bestrebungen, den Klärschlamm aus der Anlage des Amperverbandes in der Müllverbrennungsanlage mit zu verbrennen, lehnen wir ab. Der im Klärschlamm enthaltene Phosphor ist ein wichtiger Rohstoff, der nur bei einer Klärschlamm-Monoverbrennung aus der Asche zurückgewonnen werden kann. Auch Verfahren, den Phosphor direkt aus dem Klärschlamm zu gewinnen, sind in der Erprobung und sollen vor einer Entscheidung für eine Verbrennung geprüft werden.

Wir wollen

- ein langfristiges Konzept mit angemessener Finanzmittelausstattung zur Umgestaltung und Fortentwicklung unserer Abfallwirtschaft im Sinne der zwingend notwendigen Ressourcenschonung und des Klimaschutzes

- die Abfallwirtschaft in unserem Landkreis zu einem sozialen, energetischen und ökonomischen Vorzeigeprojekt weiterentwickeln

A17 Den Ausbau der S 4 voranbringen – Nein zu Verspätungen, überfüllten Zügen und Zugausfällen

Antragsteller*in: Martin Runge
Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

Text

Die S 4 gehört auf ihrem Westarm zu den S-Bahn-Linien, die vor ihrer Einbindung in die Stammstrecke die meisten Fahrgäste haben. Ausgerechnet die S 4 West hat aber keine eigenen Gleise, muss also im Mischverkehr fahren (neben den S-Bahnen Regional-, Fern- und Güterverkehr). Dringend notwendige Investitionsmaßnahmen wie beispielsweise die Entschärfung des Engpasses „Westkopf Pasing" und der Ausbau bis Buchenau wurden immer wieder zugesagt, dann aber auch immer wieder in die fernere Zukunft verschoben.

Bereits im August 1991 erhielt die damalige Bundesbahn den Auftrag, Investitionsmaßnahmen zur Einführung des 10-Minuten-Taktes in der Hauptverkehrszeit für die Strecke zwischen Pasing und Buchenau zu planen. Mitte 2003 versprachen Bayerns Wirtschafts- und Verkehrsminister Otto Wiesheu und Bahnchef Hartmut Mehdorn, den Ausbau der Strecke so voranzutreiben, dass bis spätestens zum Jahr 2010 der 10-Minuten-Takt möglich sei. Mit Beschlüssen der Bayerischen Staatsregierung und des Landtages im Frühjahr 2010 mit einer Mehrheit aus CSU, FDP und SPD zum Bahnknoten München wurde jedoch entschieden, dass der S 4-Ausbau nicht mehr erste Priorität genießen und, wenn überhaupt, nur mehr bis Eichenau geführt werden soll.

Mit dem 2016 beschlossenen Finanzierungskonzept für die zweite Münchner S-Bahn-Röhre droht der Ausbau der S 4 immer mehr ins Hintertreffen zu geraten. Denn die u.a. für den S 4-Ausbau vorgesehenen Finanzmittel werden für Jahrzehnte durch die Inanspruchnahme für das Milliardenprojekt zweite Röhre blockiert. Erinnert sei an dieser Stelle auch daran, dass es die CSU-/FDP-Staatsregierung (zuständiger Minister war damals Martin Zeil von der FDP) und eine große Koalition im Landtag aus CSU, SPD und FDP waren, die mit ihren Beschlüssen zum Bahnknoten München im März bzw. April 2010 den S 4-Ausbau aufs Abstellgleis geschoben haben. Inakzeptabel ist auch ist das Fahrplankonzept, das für die S 4 für den Zeitpunkt der Inbetriebnahme der zweiten Röhre vorgesehen ist. So soll es in den Abendstunden zu Taktausdünnungen vom jetzigen 20-Minuten-Takt auf einen 30-Minuten-Takt kommen. Der für tagsüber geplante 15-Minuten-Takt (auch nur bis Buchenau) dürfte aufgrund der Trassenüberlastung, zumal nach der Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Lindau und einem Zuwachs an Regional- und vor allem an Fernverkehr, nur mehr mit noch größerer Fahrplanuntreue zu bewältigen sein. Jetzt so, wie es die aktuellen Planungen vorsehen, nur ein weiteres Gleis und das auch nur zwischen Pasing und Eichenau bauen zu wollen, ist unserer Auffassung nach völlig unzureichend.

Ein drittes Gleis würde aufgrund von „Gegenfahrtenkonflikten" allenfalls eine Kapazitätssteigerung von gerade einmal 25 Prozent bringen, während mit einem viergleisigen Ausbau die Kapazität mindestens verdoppelt werden könnte. Zwei Gleise für den S-Bahn-Verkehr und ein Gleis für Fern-, Regional- und Güterzüge nutzen zu wollen, und dies in beiden Richtungen, so wie dies die aktuellen Planungen zwischen Pasing und Eichenau vorsehen, würde mit einer gut neun Kilometer langen eingleisigen Zwei-Richtungs-Strecke zu neuen gravierenden

Engpässen führen. Zu berücksichtigen sind hier die vorgesehenen (und von uns auch begrüßten) Zuwächse im Fernverkehr in die Schweiz und nach Italien (Fertigstellung von NEAT + Elektrifizierung bis Lindau) und im Regionalverkehr.

Mit dem nur dreigleisigen Ausbau, zumal nur bis Eichenau, wäre der 15-Minuten-Takt (vorgesehen im Übrigen als Stolper-Takt im 12-/18- bzw. 13-/17-Minuten-Turnus) zementiert, ein 10-Minuten-Takt, eigentliches Planungsziel des Projektes 2. S-Bahn-Stammstrecke, wäre nicht mehr möglich. Nicht von ungefähr, hatte die DB AG über Jahre hinweg erklärt, dass ein dreigleisiger Ausbau unzureichend sei.

Forderungen der GRÜNEN für den Ausbau der S 4-West

Seit der Bahnreform sind die Bundesländer für den Schienennahverkehr (SPNV) zuständig. Deshalb unsere Forderungen an Staatsregierung und Bayerischen Landtag:

- Sich mit Nachdruck für den zügigen viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke zwischen Pasing und Fürstenfeldbruck und für das Schaffen weiterer Überholstellen zwischen Buchenau und Buchloe einzusetzen. Im viergleisigen Bereich bis Fürstenfeldbruck sind die äußeren Gleise für den S-Bahn-Verkehr und die inneren Gleise für die übrigen Verkehre bestimmt.

- Außenbahnsteige, die zum Teil neu errichtet werden müssen, haben den Vorteil, dass ein barrierefreier Zugang hier auch über Rampen möglich ist.

- Einer Durchfinanzierungsgarantie des Freistaates Bayern und einer Vorfinanzierung aus Mitteln des Freistaates für das Projekt Ausbau des Westarmes der S 4 zuzustimmen, um die o.g. Maßnahmen schnell voranzubringen.

- Für zusätzliche Regionalzughalte durch Bestellungen durch die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) bis zum Zeitpunkt einer besseren S-Bahn-Bedienung zu sorgen.

- Für Taktverbesserungen für die S 4 zu sorgen und keinesfalls Taktverschlechterungen zuzulassen.

Gemeinsam mit den Bürgermeistern und den Stadt- und Gemeinderäten der von der S 4 bedienten Kommunen werden wir für die Durchsetzung dieser Forderungen kämpfen.

A18 Südwestumfahrung Olching – Dümmer als der Turmbau zu Babel!

Antragsteller*in: Martin Runge
Tagesordnungspunkt: 2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

Text

Das Straßenbauprojekt Südwestumfahrung Olching (SWU) – die St 2069, die u.a. eine Verbindung zwischen der B 471 und der B 2 darstellt, soll auf Olchinger Flur ein Stück weit von der Wohnbebauung abgerückt werden – ist aus mehrerlei Gründen heftig umstritten. Das Anliegen der Anwohner der Fürstenfeldbrucker und der Roggensteiner Straße in Olching nach weniger Autoverkehr vor ihrer Haustür ist verständlich und berechtigt. Hier allerdings die SWU als zielführende Lösung zu propagieren, ist nichts anderes, als den Teufel mit dem Beelzebub austreiben zu wollen. Noch deutlicher formuliert: die SWU ist ein dümmeres Projekt als der Turmbau zu Babel, sollte es diesen tatsächlich gegeben haben. Denn Bau und Inbetriebnahme der SWU würden zum einen massive Umweltzerstörungen verursachen und hätten zum anderen deutlich mehr Verkehrsbelastung als -entlastung zur Folge, und dieses auch für und in Olching!

Mehr Verkehr auch für und in Olching durch die Südwestumfahrung

Statt der erhofften Verkehrsentlastung würde die SWU deutlich mehr Verkehr bringen. Dieses würde zum einen die Nachbargemeinden Olchings treffen, allen voran Eichenau, aber auch Puchheim und Gröbenzell, letzteres wiederum in völlig unerträglichem Maße, sollte dann auch noch die von der Stadt Olching und der staatlichen Straßenbauverwaltung befürwortete Abzweigung der Umfahrung in die eh schon massiv überlastete St 2345 zwischen Gröbenzell und Olching realisiert werden. Zum anderen würde die SWU auch mehr Autoverkehr in und für Olching selber bringen.

Nach der Verkehrsuntersuchung („Kurzak-Gutachten“), die der Bewertung der SWU und der Planfeststellung zugrunde liegt, würde der Straßenzug in Olching, über den die St 2069 bisher führt, im Prognosejahr 2025 werktäglich zwischen 770 Kfz (Roggensteiner Straße Südteil) und 5.200 Kfz (Fürstenfeldbrucker Straße) bei Realisierung der Umfahrung entlastet, was interessanterweise vom Staatlichen Bauamt als „nicht sehr große Entlastung“ bezeichnet wird (Planfeststellungsbeschluss, S. 34). Gleichzeitig würden jedoch 9.870 Autos je Werktag die SWU befahren. Auf der St 2345 südlich des Abzweigs Römerstraße wären beispielsweise bei Realisierung der SWU knapp 4.000 Autos mehr unterwegs als ohne SWU. In Summe würde die Realisierung und Inbetriebnahme der Umfahrung eine Mehrbelastung für Olching durch zusätzliche Kfz-Bewegungen in jährlich siebenstelliger Zahl bedeuten. Aber exakt das ist ja auch Zweck und Ziel der SWU, geht es bei diesem Projekt doch um „die Erhöhung der Leistungsfähigkeit für den überregionalen Verkehr“.

Massive Eingriffe in Natur und Umwelt, Unvereinbarkeit mit dem neuen Arten- und Naturschutzrecht

Gleichzeitig hätte der Bau der SWU massive Umweltbeeinträchtigungen zur Folge: die Gefährdung streng geschützter Arten, das Durchschneiden eines Erholungsraumes und regionalen Grünzugs, Flächenverbrauch und Bodenversiegelung sowie Steigerung der Überschwemmungsgefahr. Hinzu kommt, dass die SWU durchgehend in Dammlage gebaut werden würde und „im Bereich des Bauvorhabens die

Streckencharakteristik einer freien Strecke mit höhengleichen Anschlüssen“ erhalten soll. Die damit ermöglichten deutlich höheren Fahrgeschwindigkeiten hätten, kombiniert mit der Dammlage, zur Folge, dass tausende von Bürgerinnen und Bürgern Olchings in den „Genuss“ eines neuen Lärmteppichs kämen.

Mit dem neuen Gesetzespaket zum Arten- und Naturschutz in Bayern, vom Landtag am 15. Juli verabschiedet, in Kraft getreten am 1. August, erfuhr auch das Bayerischen Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) erfreuliche Änderungen. So findet sich in Art. 9 Abs. 2 Satz 1 die dezidierte Vorgabe, bei Bau und Unterhalt von Straßen „mit Grund und Boden sparsam umzugehen und die Flächeninanspruchnahme in Abwägung insbesondere mit den Notwendigkeiten der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs sowie der Schonung von Naturhaushalt und Landschaftsbild so weit wie möglich zu begrenzen.“ In der Begründung des neuen Gesetzestextes heißt es hierzu: „Durch die Ergänzung des Art. 9 BayStrWG wird klargestellt, dass künftig bei Bau und Unterhalt von Straßen den Belangen des Flächenschutzes in neuer Qualität Rechnung zu tragen ist.“ … „Der Naturhaushalt und das Landschaftsbild sind in größtmöglichem Umfang zu schonen. Gefordert ist insoweit ein ökologisches Umdenken der Straßenbaubehörden.“

Baurecht heißt noch lange nicht, dass auch gebaut werden muss

Gleiches gilt selbstredend auch für die Genehmigungsbehörden. Und nachdem nahezu die gesamte Trasse der SWU im Überschwemmungsgebiet des Starzelbachs liegt, ist mit dessen vorläufiger Sicherung im Januar 2016, gerade aktualisiert im Juli 2019, ein neues wasserrechtliches Genehmigungsverfahren fällig. Selbst wenn die SWU abermals genehmigt werden sollte, heißt das noch lange nicht, dass sie dann auch gebaut werden muss und gebaut wird! Hierüber haben Staatsregierung und Landtag zu befinden und da hat ja bekanntlich auch bei den Mehrheitsfraktionen ein Umdenken stattgefunden.

A23 Neue Wege im ÖPNV

Antragsteller*in:	Stefan Krebs (KV Fürstenfeldbruck)
Tagesordnungspunkt:	2.3. Umwelt-, Natur-, Arten-, Klimaschutz

Text

Ein zentraler Punkt der Energiewende ist die Frage: Wie können wir uns zukünftig ökologisch fortbewegen? Dabei ist eine Rechnung ganz einfach: Je mehr Personen gleichzeitig ein Verkehrsmittel nutzen, desto kleiner ist zum Beispiel der CO_2-Ausstoß des einzelnen. Auch der Ressourcenverbrauch, der bei der Anschaffung entsteht, wird bei häufiger Nutzung auf mehrere Leute aufgeteilt. Aus diesen Gründen ist der ÖPNV sehr ressourceneffizient und somit klimafreundlich. Deswegen müssen wir den öffentlichen Personennahverkehr zu einer verlässlichen Alternative zum Individualverkehr ausbauen.

Das jetzige Angebot hat aber mehre Probleme: Insbesondere ist das überregionale öffentliche Verkehrsangebot viel zu einseitig ausgelegt. Wir müssen weg von einem Nahverkehrskonzept mit München als Knotenpunkt, hin zu einem Spinnennetz zwischen den einzelnen Gemeinden und Städten der Metropolregion der Landeshauptstadt. Tangenetialverbindungen verkürzen nicht nur die Wege, sondern erhöhen auch die Sicherheit des Gesamtnetzes. Deswegen fordern wir:

- Expressbuslinien müssen ausgebaut werden
- Zusammenschließen der Linien zu einem Expressbus-Ring um München
- Erweiterung des Angebots von MVV-RufTaxis

Die Busse an sich stoßen natürlich auch immer noch CO_2 aus. In anderen Städten wird vermehrt auf klimafreundliche Alternativen gesetzt. Hier muss der MVV nachziehen. Außerdem sind im Landkreis Fürstenfeldbruck vergleichsweise wenige Bahnhöfe barrierefrei ausgebaut. Der öffentliche Nahverkehr muss aber für alle zugänglich sein. Hier ist dringend Nachholbedarf. Zu guter Letzt muss das Angebot des ÖPNV finanziell attraktiver werden. Bei den jetzigen Preisen ist Autofahren bei sporadischem Fahren um einiges günstiger.