



LANDKREIS
ERDING

PROTOKOLL

öffentlich

Büro des Landrats
BL

Alois-Schieß-Platz 2
85435 Erding

Ansprechpartner/in:
Nicole Birnbeck

Zi.Nr.: 209

Tel. 08122/58-1144
Fax 08122/58-1109
nicole.birnbeck@lra-
ed.de

Erding, 09.07.2013
Az.:

29. Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt am 25.06.2013

Anwesend und stimmberechtigt sind die Kreisräte:

Becker, Manfred	bis 16.20 Uhr
Biller, Josef	
Dieckmann, Ulla	
Grundner, Heinz	bis 15.45 Uhr
Huber, Martin	
Lackner, Helmut	
Mehringner, Rainer	bis 17.20 Uhr
Peis, Hans	
Schmidt, Horst	
Seeger, Hannelore	
Trinkberger, Helmut	bis 17.05 Uhr

sowie als Vorsitzender:

Landrat Martin Bayerstorfer

von der Verwaltung:

Fuchs-Weber Karin
Fischer Heinz
Centner Christina
Birnbeck Nicole (Protokoll)

Ferner nehmen teil:

Herr Gutt, FB 11, zu TOP 1

Herr Mersdorf, MVV, zu TOP 1

Herr Euringer, FB 42, zu TOP 3

Herr Oetzmann, Staatliches Bauamt, zu TOP 3

Herr Großkopf, Staatliches Bauamt, zu TOP 3

Frau Oswald, Staatliches Bauamt, zu TOP 3

Herr Ammerl, Planungsbüro, zu TOP 3



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 14:04 Uhr. Er stellt fest, dass mit Einladung vom 14.06.2013 form- und fristgerecht geladen wurde und Beschlussfähigkeit besteht. Ergänzungs- oder Änderungswünsche werden nicht vorgetragen. Somit gilt folgende



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Tagesordnung

I. Öffentlicher Teil:

1. ÖPNV/Regionalbusverkehr
Jahresfahrplan 2014
Vorlage: 2013/1307
2. Kreisstraßen
Baumaßnahmen an Kreisstraßen
Vorlage: 2013/1315
3. Kreissstraßen
ED 99 - Nordumfahrung Erding: Knotenpunkte
und Trassenvariationen
Vorlage: 2013/1317
4. Bekanntgaben und Anfragen
 - 4.1. LEP; Petition: Wasserversorgung in kommunaler Verantwortung
Vorlage: 2013/1300
 - 4.2. ED 28, Verbreiterung der Fahrbahn Ortsmitte Steinkirchen in 2013
Vorlage: 2013/1326



**1. ÖPNV/Regionalbusverkehr
Jahresfahrplan 2014
Vorlage: 2013/1307**

Der Vorsitzende verweist auf diverse Änderungswünsche, die nachfolgend von Herrn Mersdorf (MVV) und Herrn Gutt, Fachbereich 11, abwechselnd geschildert und erläutert werden sollen.

Herr Gutt beginnt mit dem Einzelantrag der Gemeinde Forstern (Maßnahme 1) hinsichtlich der MVV-Regionalbuslinie 445 Erding (S) – Ebersberg (S). Beantragt wird eine Linienwegänderung über Preisendorf - Ort. Diese erfordert je Fahrt einen Zeitmehrbedarf von 2-3 Minuten, der durch eine frühere Abfahrt am Startpunkt oder einer späteren Ankunft am Ziel ausgeglichen werden könnte, wobei die Anschlussbeziehungen zur/von der S-Bahn erhalten blieben. Nur bei den Fahrten Hohenlinden – Gh. Post neu ab 6.40 Uhr und Erding (S) ab 7.13 Uhr wäre Preisendorf – Ort fahrzeitbedingt direkt nicht anfahrbar. Die planerischen Bemühungen für eine pünktlichere Betriebsführung werden durch diese Umleitung möglicherweise wieder kompensiert. Dennoch sollte die Linienwegänderung versuchsweise umgesetzt werden, damit Preisendorf näher an den ÖPNV gerückt werden kann. Der Nutzung entsprechend sollte die zukünftige Anbindung korrigiert werden – die seit letztem Jahr über Preisendorf – Ort umgeleitete Linie 469 wird dort nur zögerlich genutzt. Für eine Mehrleistung von 5 Hin-, 6 Rückfahrten (ca. 1.717 km/Jahr) ergäben sich Kosten von ca. 1.500,00 €/Jahr für den Landkreis Erding. Gemäß Aussage der Gemeinde Forstern würde sie sich mit anteilig max. 2.000,00 € an den Kosten beteiligen.

Kreisrätin Dieckmann möchte wissen, warum das nicht bei allen Fahrten möglich ist.

Herr Gutt erläutert, dass dies nicht möglich ist, weil das Zeitfenster für diese Fahrten zu knapp bemessen ist.

Herr Mersdorf teilt mit, dass die Verkehrsbelastung durch die Staatsstraße in der Vergangenheit höher geworden ist. Zudem sind die Berufsverkehrszeiten zu berücksichtigen. Demnach ist eine Linienwegführung in Fahrtrichtung Erding ab Pretzen über die Haager Straße zum S-Bahnhof sinnvoll (Maßnahme 2). Die bisherige Haltestelle gegenüber dem Bahnhofsgebäude soll für die Linie 445 aufgelassen werden. Die an der B 388 liegenden Haltestellen Erding, Ardeostraße und Sonnenstraße wurden in der Vergangenheit nahezu nicht genutzt. Zu den Hauptverkehrszeiten wird der Fahrplan staubedingt an den Kreuzungen Hohenlindener-/B 388 und Dorfener-/Taufkirchner Straße deutlich verspätet. Eine Linienführung über die Ardeo- und Haager Straße wie auf dem Rückweg könnte die Pünkt-



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

lichkeit des Fahrplans verbessern. Alternativ für die wegfallende Haltestelle „Ardeostraße“ an der B 388 könnte die unweit davon in der Haager Straße liegende Haltestelle „Adolf-Kolping-Straße“ genutzt werden. Die ebenfalls wegfallende Haltestelle „Rotkreuzstraße West“ wurde von den Aussteigern kaum genutzt – Einsteiger können Stadtbusse und die dort vorbeifahrenden Regionalbuslinien aus Richtungen Dorfen und Taufkirchen nutzen. Vorteilhaft wäre auch, dass dann beide Fahrrichtungen an gleichen Haltestellen (Görresstraße, Edelweißstraße und Adolf-Kolping-Straße) bedienen. Mehrkosten entstünden keine. Die Haltestelle könnte vom bisherigen Standort gegenüber dem Bahnhofsgebäude zu den Haltestellen 567/568 südlich des Busbahnhofs verlegt werden – die Wendefahrten erfolgten dann über den Busbahnhof. Der MVV verspreche sich dadurch nachhaltige Verbesserung der Pünktlichkeit.

Kreisrat Schmidt will wissen, ob sichergestellt ist, dass bei Wegfall der Haltestellen diese auch durch andere Verkehrslinien genutzt werden können. Welcher Ausfall entsteht und welche Fahrtzeiten entfallen genau?

Herr Mersdorf antwortet, dass die Haltestellen von anderen Linien weiterhin genutzt werden können. Die Haltestelle „Sonnenstraße“ entfällt komplett. Die Haltestelle „Ardeostraße“ wird auf die „Adolf-Kolping-Straße“ verlegt; von dieser aus können auch sämtliche Stadtbusse in Anspruch genommen werden. Die Linie 567 Erding – Dorfen muss wegen Umleitungsmaßnahmen auf dem Rückweg über die B 388 geleitet werden. Deshalb wäre eine generelle Umleitung über die Haager Straße sinnvoll. Das Problem bei dem Fahrtweg über die B 388 sind unter anderem auch verschiedene ampelgeregelter Kreuzungen.

Des Weiteren wurde zum Jahresfahrplan 2012 von der Gemeinde Wörth eine zusätzliche Fahrtverbindung mit der Kreisstadt Erding vormittags, nachmittags und abends beantragt (Maßnahme 3). Beschlossen wurde die Einrichtung der Fahrten Erding (S) ab 10.13 Uhr, 11.13 Uhr und 15.13 Uhr bis Hörlkofen und zurück sowie die Abendfahrt Erding (S) ab 21.13 Uhr. Es zeigte sich, dass die Fahrten 11.13 Uhr fast gar nicht und 15.13 Uhr wenig genutzt werden. Die Abfahrt 21.13 Uhr lag zu spät für die Heimfahrt in Erding Beschäftigter. Aufgrund der zwischenzeitlich auch nach Fertigstellung der A 99 bis Pastetten sich ergebenden stärkeren Verkehrsbelastung der von der Linie 445 befahrenen St 2331 waren einige Fahrten der Linie 445 nicht mehr fahrplanmäßig durchführbar; dies erforderte eine Korrektur, die ab 02.04.2013 vorzeitig umgesetzt wurde. In diesem Zusammenhang wurde auch die Abfahrt ab Erding (S) 21.13 Uhr zum Vorteil der Beschäftigten um eine Stunde vorgezogen. Zum Jahresfahrplan 2014 nun könnten sowohl Fahrtzeiten als auch Fahrtangebote der Nutzung entsprechend angepasst werden. Die Gemeinde beantragt die Fahrt Erding (S) ab 10.13 Uhr bis Hohenlinden zu verlängern und nach Erding zurückzuführen, die Fahrt Erding (S) ab 11.13 Uhr nach Hörlkofen und zurück einzustellen und die Fahrt Erding (S) ab 20.13 Uhr 10 Minuten später anzusetzen. Die Fahrt Erding (S) ab 10.13 Uhr könnte vielfach vortragenen Wünschen entsprechend bis Hohenlinden verlängert und nach Erding zurückgeführt werden. Das nicht genutzte Fahrtenpaar Erding ab 11.13 Uhr bis Hörlkofen und zurück sollte eingestellt werden. Die Fahrt ab Erding (S) 15.13 Uhr und zurück könnten noch probeweise für eine Periode aufrechterhalten werden. Nachdem einige Beschäftigte mit Arbeitsende 20.00 Uhr die Abfahrt 20.13 Uhr nur mühsam oder gar nicht erreichen,



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

sollte die Abfahrt um 10 Minuten verschoben werden. Dies könnte mit der Fahrtzeit 20.26 Uhr bewerkstelligt werden. Durch die Maßnahmen entständen dem Landkreis Erding Mehrkosten in Höhe von 1.500,00 € jährlich.

Kreisrätin Dieckmann hat die Maßnahme bereits mit ihrer Gemeinde bzw. der Verwaltung besprochen; hier herrscht Zustimmung. Sie ist auch der Meinung, dass die Verlängerung angemessen ist. Zudem spricht sie sich dafür aus, die Fahrtzeit 15.13 Uhr erst einmal weiterlaufen zu lassen und zu beobachten, da diese erst ein Jahr in Betrieb ist. Sollte sich die Nutzung in ein oder zwei Jahren nicht verbessern, kann diese immer noch eingestellt werden.

Der Vorsitzende verweist auf den Grundsatzbeschluss (nicht weniger als „6 Fahrgäste“), der bisher auch immer praktiziert wurde.

Herr Gutt trägt den Einzelantrag vor, der über die Gemeinde Forstern kam, Linienweg alle Fahrten mit der MVV-Regionalbuslinie 449 (Rufbus) Ebersberg – Markt Schwaben – Poing über Preisendorf – Ort zu führen. Nur an Samstagen wird der Linienweg über Forstern bei Bedarf mitbedient. Nachdem erfahrungsgemäß nicht alle Rufbushaltestellen gleichzeitig angefragt werden, erschien die zeitunschädliche Mitbedienung von Preisendorf – Ort möglich. Probeweise – wie bei der Linie 445 – sollte die Mitbedienung von Preisendorf – Ort auf Anfrage ermöglicht und nach praktischer Erfahrung korrigiert werden. Die Mehrleistung bei Nutzung aller Fahrten betrüge rd. 366 km/Jahr. Daraus ergäben sich laufleistungsabhängige Mehrkosten in Höhe von ca. 231,00 €/Jahr für den Landkreis Ebersberg, der Landkreis Erding ist bei Fahrten über Forstern über eine vereinbarte Refinanzierung beteiligt.

Betreffend die MVV-Regionalbuslinie 501 Erding – Moosburg – Gammelsdorf hat die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mehrere Anträge gestellt. So soll eine zusätzliche Fahrt ab Erding (S) um 8.14 Uhr stattfinden (Maßnahme 5) , die Fahrten 17.05 Uhr (Maßnahme 7) und 18.05 Uhr (Maßnahme 8) sollen in Moosburg später abfahren, damit die Zuganschlüsse von München bei Verspätung sichergestellt sind und zusätzliche Fahrten sollen um 19.05 Uhr, 20.05 Uhr und 21.05 Uhr ab Moosburg nach Langenpreising und evtl. weiter nach Erding verkehren (Maßnahme 6). Eine zusätzliche Fahrt/Rückfahrt ab Erding (S) um 8.14 Uhr nach Moosburg an 9.00 Uhr wäre möglich. Hierdurch würden dem Landkreis Erding Mehrkosten in Höhe von 36.0000,00 €/Jahr entstehen, wobei die tatsächliche Nutzung nicht vorhersehbar ist.

Der Vorsitzende will wissen, ob der Landkreis Freising zustimmt.

Herr Gutt antwortet, dass die diesbezügliche Sitzung erst im September stattfindet. Er schlägt deshalb vor, die Zustimmung vorbehaltlich der Abstimmung in Freising abzuhalten.

Der Vorsitzende verweist auf die grundsätzlichen Gepflogenheiten, die bisher auch eingehalten wurden. Die Kostenübernahme erfolgt demnach von beiden Landkreisen.

Herr Mersdorf erläutert, dass das Territorialprinzip wie bisher auch praktiziert wird.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Kreisrätin Seeger teilt mit, dass der Antrag von ihrer Fraktion kommt. Die Wartenberger und Langenpreisinger fahren ja bekanntlich über den Bahnhof in Moosburg in 34 Minuten nach München. Diese Anbindung ist ideal. Das Manko an der Angelegenheit ist, dass der letzte Bus morgens bereits um 7.14 Uhr ab Wartenberg abfährt. Es gibt aber viele Bürger – beispielsweise Studenten – die später fahren könnten. Dies betrifft auch die Bürger, die nach Landshut wollen (Kinderkrankenhaus, Staatsanwaltschaft, etc.). Ein späterer Bus ist demnach sinnvoll, da dieser auch von vielen genutzt würde. Abends fährt der letzte Bus bereits um 18.15 Uhr ab Moosburg, d.h., die berufstätigen Bürger müssen spätestens um 16.45 Uhr ihre Arbeit beenden, damit sie um kurz vor 17.30 Uhr am Münchener Bahnhof sind um dann wiederum rechtzeitig in Moosburg zu sein. Das ist für viele Menschen, die in München arbeiten, schlichtweg zu früh. Der Parkplatz in Moosburg ist ständig überfüllt, weil die Bürger natürlich diese Verbindung nutzen möchten, aber mit dem Auto fahren müssen, weil sie mit dem Bus nicht mehr rechtzeitig zurückkommen. Deshalb wurde ihre Fraktion mehrfach darauf angesprochen, morgens in Richtung Moosburg von Wartenberg aus zusätzlich eine Fahrt eine Stunde später anzusetzen und abends sollte zumindest zwei Stunden später, also um 20.05 Uhr, noch ein Bus fahren; dann könnten die in München beschäftigten Bürger bis 19.00 Uhr arbeiten. Dieser Bus sollte dann nach Langenpreising und Wartenberg fahren. Hinzu kommt noch ein zusätzlicher Antrag aus der Gemeinde Langenpreising, in dem für abends drei zusätzliche Fahrten angeboten werden sollen. Die Notwendigkeit hierfür erschließt sich ihr nicht; begrüßen würde sie die zusätzlichen Fahrten aber schon. Wichtig ist nur, dass die zusätzlichen Fahrten um 20.05 Uhr durch einen Bus ausgeführt wird, damit auch Menschen, die auf einen Rollstuhl angewiesen sind und eine größere Anzahl von Menschen befördert werden können. Im Gegenzug hierfür könnte man die Fahrten um 19.00 Uhr und 21.00 Uhr als Ruftaxi-Fahrt anbieten. Mehrere Fahrten rentieren sich auf jeden Fall, wenn man somit viele zusätzliche Leute mit dem Bus befördern kann.

Herr Mersdorf gibt an, dass eine Rückfrage zur Konzeption der Regionalzüge im angefragten Zeitsegment ergab, dass keine Fahrplanänderungen zum Jahresfahrplan 2014 beabsichtigt sind. Eine Einflussmöglichkeit auf die pünktliche Betriebsabwicklung wird nicht gesehen. Auch die Möglichkeit, dass der vor Jahren um 16.58 Uhr in Moosburg haltende RB wieder halten könnte, wurde verworfen. Insofern kann zur Herstellung eines Umstiegs vom ankommenden RE um 17.07 Uhr nur die Busabfahrt um 17.05 Uhr (bisher 2-5 Einsteiger) auf 17.15 Uhr verschoben werden; die Ankunft in Erding verschiebt sich damit auf 18.11 Uhr – der nächste S-Bahnanschluss ist um 18.18 Uhr (Umsteiger zur S2 bisher 2). Zum Nachteil der S-Bahnumsteiger in Erding (20 Minuten später) ergäbe sich in Moosburg ein neuer Umstieg zum Bus (knapp 60 Minuten früher).

Die Busabfahrt 18.05 Uhr (6 – 16 Einsteiger) hat Anschluss vom RE an 17.59 Uhr; bei Verspätung des RE kann vier Minuten abgewartet werden, ohne dass der S-Bahnanschluss in Erding versäumt wird. Bei planmäßiger Späterlegung auf 18.15 Uhr würde auch hier in Erding ein späterer S-Bahn-Trakt erreicht. Der Busumlauf bleibe erhalten – Umsteiger zur S3 bisher 2.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Zusätzliche Fahrten um 19.05 Uhr, 20.05 Uhr und 21.05 Uhr wären möglich. Empfehlenswert wäre hier, diese bis Wartenberg (und dort evtl. bis zur Klinik, falls mit Ruftaxi) zu führen, da das Fahrgastpotenzial nur für Langenpreising zu gering eingeschätzt wird. Entfernungsbedingt könnte hierbei auch ein Bus oder Taxi zwischen Moosburg und Wartenberg pendeln. Es ist zu vermuten, dass Fahrten zu diesen Zeiten bis/ab Erding weniger genutzt werden; auch müssten dafür zwei Busse oder Taxen zu höheren Kosten eingesetzt werden.

Für die anteilige Kostenübernahme der auf den Landkreis Freising entfallenden Kosten (33% Ri Wartenberg, 39% Ri Moosburg) ist ein Beschluss des Landkreises Freising nötig.

Für Busfahrten ergeben sich folgende Varianten:

Variante 1: Für eine zusätzliche Fahrt um 8.14 Uhr (6.829 Nwkm/Jahr einschl. Leerrückführung rd. 7.720 km/Jahr) entstehen Mehrkosten in Höhe von 9.000,00 € bis 11.000,00 €/Jahr.

Variante 2: Für eine zusätzliche Fahrt um 19.05 Uhr (2.735 Nwkm/Jahr) entstehen Mehrkosten in Höhe von 5.000,00 € bis 7.000,00 €/Jahr (Anteil Landkreis Erding: 3.000,00 € bis 4.000,00 €). Im Vergleich zu Taxenfahrten wäre hier ein Buseinsatz gleich teuer; auch der Bus bliebe in Wartenberg stehen und es würden keine zu bezahlenden Rückfahrkilometer nach Moosburg anfallen.

Variante 3: Für ein zusätzliches Fahrtenpaar um 19.05 Uhr und ab Wartenberg – Feuerwehrhaus um 19.30 Uhr, Moosburg an 19.52 Uhr (5.619 Nwkm/Jahr) entstünden Mehrkosten in Höhe von 10.000,00 € bis 13.000,00 €/Jahr (Anteil Landkreis Erding: 6.500,00 € bis 8.500,00 €). Bereits bei dieser Variante wäre ein Taxeneinsatz günstiger, da ein Bus von Moosburg aus nach Wartenberg zurückgeführt werden müsste – die Fahrt um 20.05 Uhr wäre dann auch zu veröffentlichen und muss auf jeden Fall durchgeführt werden. Bei einer Taxifahrt ist dies nicht der Fall.

Variante 4: Für eine zusätzliche Fahrt um 20.05 Uhr, Wartenberg an 20.26 Uhr (2.735 Nwkm/Jahr); zusätzlich Wartenberg ab 20.30 Uhr, Moosburg an 20.52 Uhr (2.883 Nwkm/Jahr) entstünden Mehrkosten in Höhe von 13.000,00 € bis 15.000,00 €/Jahr.

Variante 5: Für eine zusätzliche Fahrt ab Moosburg um 21.05 Uhr, Wartenberg an 21.26 Uhr (2.735 Nwkm/Jahr); zusätzlich Wartenberg ab 21.30 Uhr, Moosburg an 21.52 Uhr (2.883 Nwkm/Jahr) entstünden Mehrkosten in Höhe von 18.000,00 € bis 22.000,00 €/Jahr (Anteil Landkreis Erding: 11.700,00 € bis 14.500,00 €).

Bei Einsatz von Ruftaxen mit 8-Sitzer – Großraumtaxen durch Sub-Unternehmer der RVO (Anmeldung erforderlich): die Kosten hierfür liegen bei ca. 35,00 €/Fahrtrichtung einschl. Verwaltungskostenzuschlag. Hierbei wäre anzunehmen, dass die Fahrt um 19.05 Uhr sicher häufiger als die danach angebotenen Fahrten genutzt würde; Doppelführungen wären bei mehr als 8 Fahrgästen möglich; die Kosten würden sich hierbei verdoppeln. Hochgerechnet auf ein Jahr ergäben sich bei Annahme einer 100%igen Nutzung für ein Taxi Mehrkosten in Höhe von 8.715,00 €. Für die nächste Fahrt um 20.05 Uhr wie auch für eine angenommene Rückfahrt nach Moosburg würde eine 50%ige Nutzung unterstellt werden. Die vsl. Kosten hierfür betrügen ebenfalls 8.715,00 €. Für die letzte Fahrt um 21.05 Uhr wird keine Rückfahrt ab Wartenberg vorgesehen; auch hier wäre eine 50%ige Nutzung anzunehmen. Die Kosten hierfür betrügen dann auch rd. 8.715,00 € (Anteil Landkreis Erding 4.000,00 €).



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Für **Kreisrat Mehringer** ergeben sich hier nur zwei Möglichkeiten. Zunächst einmal muss die Entscheidung gemeinsam mit dem Landkreis Freising erfolgen, zumal die Kosten für die verschiedenen Varianten nicht unerheblich sind. Zum anderen drängt sich ihm die Frage der Frequentierung auf. Aussagen wie „mich haben mehrere oder viele angesprochen“ sind Alltagsaussagen im politischen Leben. Schließlich ist es auch Aufgabe der Kreisräte, Landkreis-Financen zu unterhalten. Natürlich beugt er sich den Argumenten betreffend Rollstuhlfahrer oder älterer Persönlichkeiten, da er sich seiner sozialen Verantwortung durchaus bewusst ist. Er will deshalb wissen, ob es keine Möglichkeit der Feststellung hinsichtlich der anzunehmenden Frequentierung gibt und was theoretisch passieren würde, wenn der Landkreis Freising der Maßnahme nicht zustimmt.

Der Vorsitzende geht davon aus, dass man die Testphase dieses Jahr auf jeden Fall laufen lassen sollte. Alles andere ergibt sich dann im nächsten Jahr. Dann müssen aber auch die entsprechenden Konsequenzen gezogen werden. Der Beschluss erfolgt vorbehaltlich der Zustimmung des Landkreises Freising.

Kreisrat Peis findet es grundsätzlich sinnvoll, das bestehende Angebot auszuweiten. Er glaubt – wie Frau Kreisrätin Seeger – auch, dass hier sicher Bedarf besteht. In Hinblick auf die Kosten, die Unwägbarkeit der Inanspruchnahme und nicht zuletzt der Umwelt genügt es aus seiner Sicht, wenn der Bus regelmäßig um 19.00 Uhr fährt. Er plädiert daher eher für das Angebot des Ruftaxis.

Herr Mersdorf meint auch, dass die Inanspruchnahme eines Taxis kostengünstiger ist. Er ist aber auch der Meinung, dass ein Jahr für eine Testphase zu kurz bemessen ist. Erfahrungsgemäß und üblicherweise hat sich eine Testphase von drei Jahren bewährt.

Der Vorsitzende stellt fest, dass eine Testphase von drei Jahren mit Kosten in Höhe von 100.000,00 € verbunden ist. Er möchte es auf jeden Fall auf einen Versuch ankommen lassen. Man kann nach einem halben Jahr die neu aufgegriffenen Maßnahmen nicht einfach einstellen bzw. fortführen. Er sieht kein Problem darin, die Frequentierung zu überprüfen und letztlich festzustellen, wieviel Personen die Maßnahme in Anspruch genommen haben. Ein Ruftaxi ist insofern praktischer, weil dieses direkt abgerechnet werden kann.

Kreisrätin Seeger sagt, dass nicht außer Acht gelassen werden darf, dass Wartenberg mit über 5.000 Einwohnern und Langenpreising mit über 2.500 Einwohnern große Gemeinden darstellen. Es fahren jetzt schon so viele Bürger mit dem Bus und durch die Überfüllung des Parkhauses, würden sogar noch mehr mit dem Bus fahren wollen, wenn sie könnten. Ihr Vorschlag wäre, dass man – zur Kostenreduzierung - um 19.00 Uhr und um 21.00 Uhr mit dem Ruftaxi fährt und dazwischen noch einen Bus fahren lässt.

Der Vorsitzende schlägt vor, dass um 19.00 Uhr eine Busfahrt, um 20.00 Uhr und 21.00 Uhr jeweils eine Ruftaxifahrt angesetzt wird.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Kreisrat Huber sagt, die Publikmachung liegt an den jeweiligen Gemeinden. Somit ist auch eine Testphase von mehr als einem Jahr unnötig. Eine Leerfahrt kann sich der Landkreis nicht leisten.

Der Vorsitzende erklärt, dass der Landkreis Erding nicht in die Einzelwerbung einsteigen kann. Es macht Sinn, dass jeder der 26 Gemeinden die Maßnahmen in ihren jeweiligen Amtsblättern veröffentlicht.

Kreisrat Grundner meint, eine einjährige Befristung reicht auf jeden Fall aus. Sollte der Bedarf wirklich so groß sein, so wird auch die Nachfrage entsprechend verlaufen. Nach Bekanntgabe über die jeweiligen Amtsblätter der Gemeinden wird sich rasch herausstellen, ob die Maßnahme angenommen wird.

Der Vorsitzende sieht dies genauso und erklärt, dass die Entscheidung hierfür nicht heute fallen muss. Die Fahrtgastauswertung stehe für nächstes Jahr an.

Kreisrätin Dieckmann möchte ihren beiden Vorrednern widersprechen. Die Verkehrsplaner haben sich bei der angesetzten Testphase von 2-3 Jahren sicherlich Gedanken gemacht. Die einzelnen Kommunen sollten sich ein wenig mehr Gedanken machen. In ihrer Gemeinde wurden die Anrufdienstleistungen nicht so angenommen, wie gewünscht. Ihr Dank geht auch an Herr Gutt, da dieser auf sie zugekommen sei und sie darauf aufmerksam gemacht habe. Ihre Verwaltung habe sofort darauf reagiert und einen Flyer entworfen, der an alle Haushalte geht. Man sollte viele andere Medien – beispielsweise facebook – nutzen, damit die Gemeindebürger überhaupt Kenntnis davon erhalten. Ihrer Meinung nach fehlt es oft an der nötigen Information.

Der Vorsitzende teilt die Meinung von Kreisrätin Dieckmann nicht. Wer tagtäglich den Bus in Anspruch nimmt wird auch bemerken, dass eine neue Busverbindung besteht.

Herr Mersdorf erläutert, dass mit der Linie 501 (17.03 Uhr und 18.03 Uhr ab Moosburg) eine zusätzliche Anbindung an die Regionalbahn nach München besteht. Begründet sind die Fahrzeiten darin, dass die Bahn seinerzeit einen Zug um 16.55 Uhr in Moosburg halten ließ. Es wurde daher beantragt, den Zug um 17:07 Uhr an den Bus anzubinden. Eine Lösung wurde insofern gefunden, dass sich die Busfahrzeiten nun um zehn Minuten, also 17.13 Uhr und 18.13 Uhr, verschieben. Das hat wiederum zur Folge, dass Bürger, die die S-Bahn in Erding erreichen sollen, eine S-Bahn später (20 Minuten Wartezeit) nehmen müssen.

Kreisrätin Seeger meint, dass eine Wartezeit von 10 bis 20 Minuten durchaus annehmbar ist. Außerdem könnte eine Verspätung des Busses von 5 bis 10 Minuten wieder reingeholt werden, da der Berufsverkehr ab 18.00 Uhr nicht mehr so überfüllt sei.

Der Vorsitzende stellt diese Äußerung in Frage. Die Autofahrer sollen auch nicht dazu angehalten werden, schneller zu fahren um evtl. Verspätungen zu kompensieren. Die Anschlussverbindungen müssen aufeinander abgestimmt und der ÖPNV muss demnach möglichst verlässlich sein.



Er warnt davor, eine sog. Kulanzzone einzuräumen. Der Bus um 17.05 Uhr soll somit 10 Minuten später abfahren, der Bus um 18.05 Uhr soll erst einmal so bleiben.

Herr Gutt trägt den Antrag eines Fahrgastes bezüglich der Buslinie 505 Markt Schwaben (S) – Mittbach vor (Maßnahme 9). Demzufolge sollen die Fahrten Markt Schwaben (S) ab 16.40 Uhr bis 19.08 Uhr später durchgeführt werden, damit diese bei Zugverspätungen sicher erreicht werden können. Die Abfahrten der Linie 505 in Markt Schwaben können mit 4 bis 7 Minuten Umsteigezeit bei planmäßiger Ankunft der Regionalbahnen sicher erreicht werden. Den Busfahrern können Verspätungen von Zügen in Ermangelung technischer Anzeigen und nicht möglicher Bekanntgabe durch DB-Personal nicht vermittelt werden. Bis zur Einrichtung eines RBL-Systems mit DFI-Anzeigen in voraussichtlich 3 Jahren bleibt nur die Möglichkeit die Abfahrten der MVV-Regionalbusse so weit zu verschieben, wie vermutet werden kann, dass Züge durchschnittlich verspätet sein können. Der MVV empfiehlt somit, die Abfahrten der beanstandeten Fahrten um zwei bis vier Minuten, also umlaufmäßig unschädlich, später zu legen. Für den täglichen Zeitmehraufwand (rd. 62,5 Std./Jahr) ergäben sich Mehrkosten von rd. 1.500,00 €/Jahr.

LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Bei dem Antrag der Gemeinde Moosinning bezüglich der Linie 507 handelt es sich um eine jährliche Beantragung stets zum Schulbeginn nach den Sommerferien (Maßnahme 10). So soll bei der Fahrt Markt Schwaben (S) ab 7.08 Uhr der Zustieg in Moosinning ermöglicht werden, damit Schüler am Korbinian-Aigner-Gymnasium aussteigen können. Wenn dies zugelassen würde, wäre eine Verstärkung dieser Fahrt ab Notzing notwendig. Die Kapazität für die dort wartenden Schüler würde dann ab dort nicht mehr ausreichen. Das Platzangebot auf den Moosinning bedienenden Linien 531 und 568 ist ausreichend und der Fußweg vom Klinikum zum Korbinian-Aigner-Gymnasium ist zumutbar. Insofern wird empfohlen, diesen Antrag abzulehnen.

Kreisrätin Dieckmann schließt sich dieser Auffassung an. Sie ist der Meinung, dass der kurze Fußmarsch den Kindern gut tun wird.

Herr Mersdorf stellt den Antrag betreffend die Linie 511 Erding (S) – Freising vor. Es wird beantragt, die Anschlussbeziehung in Erding (S) um 17.56 Uhr zur Linie 562 sicherzustellen. Verkehrsbedingt erreicht die Linie 511 Erding (S) an 17.55 Uhr häufig verspätet. Durch Verkürzung des Linienerweges der vorangehenden Fahrt Erding (S) ab 16.10 Uhr in Freising über die Landshuter Straße statt über die Alois-Steinecker-Straße könnte ein zeitaufwendiger Bereich umfahren werden und es wäre eine frühere Ankunft in Freising (S) und damit eine frühere Abfahrt und eine frühere Ankunft in Erding (S) möglich. Fahrgäste der dann nicht mehr bedienten Haltestellen „Klebelstraße, Klinikum Süd und Alois-Steinecker-Straße“ könnten alternativ die Haltestellen „Landshuter Straße, Kammergasse und Klebelstraße“ auf der Rückfahrt nutzen. Hierdurch reduzieren sich die laufabhängigen Kosten geringfügig.

Den Antrag die Buslinie 531 betreffend wird vorgeschlagen (Maßnahme 11), die Abfahrt Erding (S) 8.50 Uhr auf später zu verlegen, damit der Anschluss von Linie 562 sichergestellt ist. Mittels einer Wartezeitvorschrift



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

(RVO-RBL) für die Linie 531 wäre der Anschluss um 8.50 Uhr sicherzustellen. Damit der Anschluss zur S 8 in Ismaning möglich bleibt, würde die Rufbushaltestelle „Brennermühle“, die nur selten angefragt wird, bei dieser Fahrt entfallen; ersatzweise könnte auf „Zengermoos“ verwiesen werden. Zudem soll eine zusätzliche Fahrt um ca. 15.30 Uhr ab der Herzog-Tassilo-Realschule zum Nachmittagsunterrichtsende stattfinden (Maßnahme 12). Diese bisherige Abfahrtszeit ist um 16.26 Uhr. Es besteht die Möglichkeit einer zusätzlichen Fahrt um 15.14 Uhr (Mehrkosten für den Landkreis Erding ca. 5.000,00 € bis 6.000,00 €/Jahr). Ohne zusätzlichen Buseinsatz wäre vom Umlauf und den S-Bahnanschlüssen in Altenerding und Ismaning her betrachtet eine Zusatzfahrt um 15.16 Uhr für Schüler von der Hl.-Blut-Realschule, Korbinian-Aigner-Gymnasium und Herzog-Tassilo-Realschule nach der 8. Stunde möglich, Ismaning (S) an 15.48 Uhr. Für die Mehrleistung von rd. 5.605 Nwkm/Jahr ergäbe sich ein Kostenmehraufwand von ca. 7.500,00 € bis 8.500,00 €/Jahr. Diese Fahrt verkehrt über die Landkreisgrenze hinaus in den Landkreis München. Vorbehaltlich eines Beschlusses des Landkreises München würde dieser die anteilig entstehenden Mehrkosten in Höhe von ca. 2.500,00 € bis 2.800,00 €/Jahr übernehmen.

Kreisrätin Dieckmann möchte sich auf jeden Fall für den Antrag einsetzen, weil dieser relativ viele Schüler betrifft. Die Oberdinger Realschüler würden dann wegfallen, aber gerade die SchülerInnen der Realschulen und Gymnasien würden davon profitieren. Das wäre eine gute Möglichkeit der Verbesserung für Schülerbeförderung.

Der Vorsitzende verweist auf das Gleichheitsprinzip. Das Angebot müsste dann sowohl für den westlichen als auch für den östlichen Landkreis angeboten werden. Das hieße für relativ wenig Schüler (95% der Schüler des Landkreises befinden sich außerhalb der Gemeinde Moosinning) einen großen Aufwand betreiben, was wiederum zur Folge hätte, dass der gesamte Landkreis zu Recht Gleichheit fordert.

Kreisrat Peis macht darauf aufmerksam, dass dringender Bedarf besteht. Darum sollte die Planung diesbezüglich gestartet, ein Konzept erarbeitet und die Rendite/Kosten betrachtet werden. Wieviele SchülerInnen dann tatsächlich davon betroffen sind, sollte auch von den Schulen selbst mit erarbeitet werden.

Kreisrätin Seeger meint, dass irgendwo begonnen werden muss.

Der Vorsitzende erklärt, dass natürlich ein Anfang gesetzt werden muss, aber auch an der richtigen Stelle, d.h. wo am meisten Bedarf besteht.

Kreisrätin Dieckmann möchte sich nicht auf große Diskussionen einlassen. Sie findet den Vorschlag von Herrn Kreisrat Peis sehr gut. Wichtig sei auf jeden Fall die Entlastung der Schüler.

Kreisrat Schmidt schlägt vor, dass bei der Vielzahl von Einzelanträgen ein Gesamtkonzept hinsichtlich des Bedarfs innerhalb eines Jahres erarbeitet werden soll, um allen Anträgen auch Rechnung zu tragen.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Der Vorsitzende meint auch, dass der Landkreis Erding nicht das komplette ÖPNV-System im östlichen Landkreis umkrempeln kann, da dort der Schülerverkehr nicht so vorherrscht wie im ÖPNV-Bereich. Dort fahren die Linien der Schulen selbst, die vom Landkreis Erding nicht geändert werden können. Es muss ein Konzept erarbeitet werden, das Grund- und Mittelschule Taufkirchen, Grundschule Holzland mit zwei Standorten in Schröding und Hohenpolding und Grundschule Inning beinhaltet. Es soll eine Überprüfung für eine Entscheidung im nächsten Jahr durchgeführt werden.

Herr Gutt trägt den nächsten Antrag betreffend die Linie 562 Erding – Taufkirchen – Hohenpolding – Schröding vor (Maßnahme 13). Die Fahrt Erding (S) am Freitag ab 15.14 Uhr soll auch montags bis donnerstags verkehren und in Taufkirchen bis zum Gewerbegebiet an 15.47 Uhr verlängert werden. Mit einer Umlauf- und Dienstplanänderung wäre eine Ausdehnung der Betriebszeit auf alle Werktage an Montag bis Freitag möglich, auch mit Verlängerung bis zum Gewerbegebiet. Bei der entsprechenden Mehrleistung von 4.525 Nwkm/Jahr entstünden Mehrkosten in Höhe von 17.000,00 € bis 20.000,00 €/Jahr.

Kreisrat Huber gibt zu Bedenken, dass die östliche Anbindung an den Landkreis nicht ideal ist und der Antrag deshalb begründet und nicht völlig aus der Luft gegriffen sei. Die Gemeinde Taufkirchen erkläre sich auch ggf. bereit, eine Beisteuerung zu den anfallenden Kosten zu leisten.

Herr Gutt gibt an, dass die Fahrtzeiten der 562 momentan um 14.14 Uhr und 16.14 Uhr stattfinden. Ein 2-Stunden-Takt ist sowieso vorgesehen.

Kreisrat Huber sagt, dass diese Maßnahme für die Ost-West-Verbindung von großem Vorteil wäre.

Kreisrat Peis erklärt, dass es erst einmal darum ginge festzustellen, ob Bedarf besteht. Sollte dem Antrag zugestimmt werden, muss das Gleichheitsprinzip aber auch für Dörfer gelten.

Herr Mersdorf trägt den Antrag bezüglich der MVV-Regionalbuslinie 564 Erding – Dörfer – Grüntegernbach – Buchbach vor (Maßnahme 14). Die Fahrt Erding (S) ab 6.25 Uhr soll demnach 5 Minuten früher abfahren. Wegen Sperrung der Dorfer Straße in Erding ab Mai bis voraussichtlich Mitte November 2013 wird diese Fahrt zur Kompensation der entstehenden Umleitungsverspätung in Erding abweichend vom Fahrplan 5 Minuten früher abfahren. Damit wird sichergestellt, dass in Dörfer auch die Regionalbahn um 6.57 Uhr nach Mühldorf erreicht wird; ansonsten müssten Umsteiger bis 7.53 Uhr warten. Der zu knappe Umstieg von der um 6.22 Uhr ankommenden S 2 ist somit nicht mehr möglich; bei Verspätung der S-Bahn konnte der Bus bisher auch nicht zu warten. Es wird nun angeregt, diese spätere Abfahrt dauerhaft beizubehalten, da dann einerseits der Umstieg vom früheren S-Bahn-Trakt um 6.02 Uhr sicher wird und andererseits auch der derzeit knappe Umstieg in Dörfer, Bahnhof von 6.52 Uhr auf 6.57 Uhr zur Regionalbahn nach Mühldorf sicher bleibt. In Konsequenz verlängert sich die Umsteigezeit in Dörfer Richtung München zur Regionalbahn um 7.11 Uhr auf dann effektiv 22 Minuten. Die Umsteiger Richtung Mühldorf sind mit 2 bis 5 weniger als die Richtung München. Bei



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

der Prämisse allen ÖPNV-Nutzern beim hier begrenzten Fahrtenangebot zeitnahe Fahrtmöglichkeiten zu sichern, sollte der Nachteil einer Umsteigezeit von 22 Minuten zu Gunsten derer, die bei zu später Ankunft nahezu eine Stunde warten müssen, zugemutet werden.

Die Gemeinde Neuching beantragt die Fahrt Erding (S), Linie 568, ab 12.23 Uhr 5 Minuten später abfahren zu lassen, damit Schüler aller weiterführenden Schulen nach Unterrichtsende (5. Stunde) direkt nach Hause fahren können (Maßnahme 15). Der dafür eingesetzte Bus fährt derzeit ab Markt Schwaben (S) weiter zum Schulzentrum Markt Schwaben und nimmt dort Schüler aus Finsing und Neuching zeitnah nach der 6. Unterrichtsstunde auf. Bisher schon ergeben sich bei Bedarfsbedienungen für Oberneuching, Eicherloh und Neufinsing Verspätungen, die zu Versäumnis des Zuganschlusses in Markt Schwaben (S) und zu verspäteten Abfahrten am Schulzentrum Markt Schwaben führen. Nach Verhandlung besteht nunmehr Zustimmung der Lena-Christ-Realschule und des Franz-Marc-Gymnasiums für eine spätere Abfahrtszeit. Die Abfahrten ab Erding (S) und den folgenden Haltestellen können nun um 5 Minuten später gelegt werden. Die wenigen Umsteiger am S-Bahnhof Markt Schwaben müssen dann allerdings auf den nächsten S-Bahn-Takt ausweichen. Diese Maßnahme wäre kostenneutral.

Kreisrat Peis freut sich darüber, dass diese Maßnahme endlich geklappt hat.

Herr Gutt erläutert die Einzelheiten zu den Anträgen auf Frühfahrten mit dem Ruftaxi an Sonn- und Feiertagen für Frühheimkehrer auf allen Linien (Maßnahme 16). Einem Antrag des Taxenunternehmens Pawelczyk im letzten Jahr auf Einrichtung einer Frühfahrt an Sonn- und Feiertagen für Spätheimkehrer nach ausgiebigen Nachtfeiern wurde aus Gleichbehandlungsgründen nicht entsprochen. Der Antrag wurde zurückgestellt und nun soll die Möglichkeit, solche Fahrten auf allen Ruftaxenlinien im Landkreis Erding einzurichten, geprüft werden. Auf dem Ruftaxi 5010/5020 Erding-Wartenberg-Langenpreising-Berglern-Erding ist eine solche Fahrt ab Erding (S) um 7.50 Uhr bereits im Rahmen eines Rundkurses vorhanden. Auf dem Ruftaxi 5050 könnte eine solche Fahrt neu ab Markt Schwaben (S) nach Isen um 8.12 Uhr starten; ebenso auf dem Ruftaxi 5620 ab Erding (S) um 8.10 Uhr nach Taufkirchen. Auf dem Ruftaxi 5670 Erding-Walpertskirchen, auf dem bisher an Sonn- und Feiertagen kein Angebot besteht, könnte neu um 8.10 Uhr eine Fahrt starten, bei der nur in Erding eingestiegen werden dürfte und an den Unterwegshaltestellen nur Ausstieg zulässig sein sollte – es bestehen ja keine Rückfahrangebote im Gegensatz zu den anderen Ruftaxen. Ebenso auf dem Ruftaxi 5680 Erding (S)-Markt Schwaben (S) wäre eine Abfahrt in Markt Schwaben (S) um 8.12 Uhr mit der Auflage „An Unterwegshaltestellen nur Ausstieg zulässig“ möglich. Die Mehrkosten für das MVV-Ruftaxi 5050 belaufen sich für max. 63 zusätzliche Fahrten/Jahr auf ca. 2.844,00 €/Jahr, für das MVV-Ruftaxi 5620 für max. 63 zusätzliche Fahrten/Jahr auf ca. 2.408,00 €/Jahr, für das MVV-Ruftaxi 5670 für max. 63 zusätzliche Fahrten/Jahr auf ca. 2.636,00 €/Jahr, für das MVV-Ruftaxi 5680 für max. 63 zusätzliche Fahrten/Jahr auf ca. 2.375,00 €/Jahr, also insgesamt auf ca. 10.500,00 €/Jahr bei Bedarf bzw. Nutzung. Da es sich bei vorgenannten Taxenfahrten um Bedarfsfahr-

ten handelt, werden vermutlich nicht alle Fahrten angefragt, die tatsächlichen Kosten würden also je nach Nachfrage niedriger ausfallen.



Der Vorsitzende ist mit dem Antrag und dessen Ausführungsvorschlag einverstanden und bittet Herrn Mersdorf um Erläuterung des nächsten Antrages hinsichtlich das MVV-Ruftaxi 5010 Erding-Langenpreising-Erding.

LANDKREIS
ERDING

Herr Mersdorf gibt den Antrag Bündnis 90, Die Grünen wieder (Maßnahme 17). Demnach soll die Fahrt Erding (S) ab 22.50 Uhr an Freitagen und Samstagen auch montags bis donnerstags erfolgen. Von Seiten des ÖPNV könnte diese Bedarfshahrt angeboten und zum aktuellen Kostensatz durchgeführt werden. Bei max. 200 zusätzlichen Fahrten an Mo-Do würden hier Kosten von max. 8.664,00 €/Jahr entstehen. Da es sich um Bedarfshahrten handelt, werden vermutlich nicht alle Fahrten angefragt, die tatsächlichen Kosten würden also je nach Nachfrage niedriger ausfallen.

Büro des Landrats
BL

Die Gemeinden Bockhorn und Taufkirchen wünschen, die bisher ab Erding nur an Freitagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen abgehende Fahrt des MVV-Ruftaxis 5620 Erding-Taufkirchen/Vils um 22.50 Uhr auch montags bis donnerstags durchzuführen (Maßnahme 18). Diese Fahrt wäre von Seiten des ÖPNV möglich. Bei einem aktuellen Kostensatz würden bei max. 200 zusätzlich nachgefragten Fahrten jährliche Kosten in Höhe von rd. 7.646,00 €/Jahr entstehen. Da es sich bei vorgenannten Taxenfahrten um Bedarfshahrten handelt, werden vermutlich nicht alle Fahrten angefragt, die tatsächlichen Kosten würden also je nach Nachfrage niedriger ausfallen.

Die Gemeinde Taufkirchen/Vils wünscht in der Annahme, dass zum derzeit bestehenden Fahrtangebot Erding (S) ab 19.50 Uhr eine bezahlte Leerfahrt als Zuführung für diese Fahrt durchzuführen ist, diese vermeintliche Leerfahrt ab Taufkirchen um 19.18 Uhr ins Angebot zu übernehmen (Maßnahme 19). Die Leistungsvergütung erfolgt fahrtbezogen als Festkostensatz ohne Berücksichtigung von Zu- oder Rückführungen. Bei Durchführung einer neuen Fahrt ab Taufkirchen um 19.18 Uhr entstünden Mehrkosten in Höhe von 9.519,27 €/Jahr. Da es sich bei vorgenannten Taxenfahrten um Bedarfshahrten handelt, werden vermutlich nicht alle Fahrten angefragt, die tatsächlichen Kosten würden also je nach Nachfrage niedriger ausfallen.

Laut einem Fahrgastwunsch soll die Fahrt Erding (S) ab 20.53 Uhr von montags bis freitags um 20 Minuten später durchgeführt werden (Maßnahme 20). Gemäß Auskunft Taxi Lechner wurde diesbezüglicher Wunsch noch nicht geäußert. Es wäre jedoch möglich, die Rückfahrt um 20 Minuten zu verschieben.

Kreisrätin Seeger findet den Vorschlag der Verwaltung sehr gut und stimmt diesem zu. In Erding finden so viele Veranstaltungen statt (Kino, Theater, Vereine, Schülerkonzerte, etc.), deren Besuch mithilfe von öffentlichen Verkehrsmitteln auf jeden Fall gewährleistet sein soll.

Der Vorsitzende stimmt einer Untersuchung des Antrages zu. Die damit einhergehenden hohen Kosten dürfen aber nicht außer Acht gelassen werden. Außerdem sollen bei dieser Grundsatzentscheidung Taufkirchen/Vils und Dorfen miteinbezogen werden. Es macht demnach Sinn, ein geeignetes Konzept zu entwickeln und dieses nächstes Jahr nach erfolg-

ter Auswertung der Fahrgastzählung konkret zu behandeln bzw. zu beschließen.



Herr Gutt macht ebenfalls auf die Gleichberechtigung aufmerksam, die unter allen Umständen eingehalten werden soll.

LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Herr Mersdorf berichtet vom Antrag eines Fahrgastes, der von der Gemeinde Taufkirchen unterstützt wird. Demnach soll eine Ruftaxilinie an allen Tagen zwischen Dorfen und Taufkirchen (Vils) analog dem Angebot auf der Ruftaxilinie 5620 zwischen Erding und Taufkirchen (Vils) (Maßnahme 21). Damit soll das mit der RVO-Linie 9403 an Montag bis Freitag nach 19.00 Uhr und an den Wochenenden bestehende Fahrtenangebot mit Anschlussbeziehungen zur/von der DB in Dorfen, Bahnhof ergänzt werden. Die RVO GmbH ist Konzessionär der eigenwirtschaftlich betriebenen Buslinie 9403 Dorfen-Taufkirchen-Velden (Vils)-Wies. Die RVO teilte auf Anfrage mit, dass für diese eine Ausweitung ihres Betriebes in den Abendstunden und am Wochenende ohne Bezuschussung nicht machbar sei und sie auch nicht an einer Ausweitung als Rufbus interessiert sei. Sie würden aber einem Rufbus- oder Ruftaxibetrieb außerhalb der Betriebszeiten der Linie 9403, der von einem ortsansässigen Taxiunternehmer in Eigenregie durchgeführt würde, zustimmen. Somit müsste die gewünschte Leistungserweiterung zwischen Dorfen und Taufkirchen nach Vergabeordnung ausgeschrieben im Wettbewerb vergeben werden. Vorgesehen seien Ergänzungsfahrten nach 19.00 Uhr sowie Fahrten an Samstagen, Sonn- und Feiertagen um 9.40 Uhr und 11.40 Uhr. Bei Annahme einer 50%igen Nutzung der Fahrten (d.h. ca. 1.100 Fahrten/Jahr bzw. ca. 11.000 bis 13.000 Nwkm/Jahr) entstünden Kosten in Höhe von ca. 55.000,00 €/Jahr.

Herr Gutt teilt mit, dass bei Veröffentlichung der neuen Fahrtzeiten auch gefahren werden muss, Leerfahrten kann sich der Landkreis aber nicht leisten.

Kreisrätin Dieckmann hält den Vorschlag für sehr sinnvoll, da nur bezahlt werden muss, was genutzt wird. Dorfen und Taufkirchen sind kulturell – auch für Jugendliche - sehr interessant. Zudem würde es für die Verbindung zum östlichen Landkreis eine Verbesserung bedeuten.

Kreisrat Peis sagt, dass es sich hierbei um ein sehr umfassendes Angebot handelt und schlägt deshalb Versuchsfahrten vor.

Herr Gutt betont noch einmal, dass nur bezahlt wird, was definitiv auch genutzt wurde.

Herr **Kreisrat Huber** findet die Vernetzung zwischen Taufkirchen und Dorfen ideal, im Besonderen auch für Jugendliche, die vorzugsweise diese Fahrten nutzen würden.

Der Vorsitzende merkt an, dass es sich hier um einen bedarfsgesteuerten Verkehr handelt. Der Vorschlag soll so ausgeführt werden. Er lege aber Wert darauf, dass bei der Linie nach Moosburg der Landkreis Freising zustimmt und die entsprechenden Kosten übernimmt.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, verliert **der Vorsitzende** folgenden Beschlussvorschlag:

StrVU/0112-14

Die Maßnahmen 1 – 7, 9, 11, 15, 16 und 21 werden umgesetzt.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 11 : 0 Stimmen**

**3. Kreisstraßen
ED 99 - Nordumfahrung Erding:
Knotenpunkte und Trassenvariationen
Vorlage: 2013/1317**

Der Vorsitzende erklärt, vor Aufrufung des TOP 2, würde er empfehlen, den TOP 3 vorzuziehen, da die Mitarbeiter des Planungsbüros und des staatlichen Bauamtes bereits seit 14.00 Uhr auf ihren Einsatz warten. Das Einverständnis der Kreisräte vorausgesetzt, möchte er deshalb den TOP 3 vorziehen.

Nachdem Einverständnis besteht verliert er Tagesordnungspunkt 3:

Der Vorsitzende macht deutlich, in welchem großem Umfang der Landkreis bei der Planung der Nordumfahrung auf Wünsche und Anregungen seitens der Bürger und Gemeinden in den vergangenen Jahren eingegangen ist. Die Debatten um die Nordumfahrung begannen auf den Tag genau vor 6 Jahren. Auf Antrag der CSU-Kreistagsfraktion hat der Landkreis Erding die Planung der Nordumfahrung übernommen, unter dem Vorbehalt einer hundertprozentigen Förderung durch den Staat oder andere Finanzierungsquellen. Der Landkreis ist Straßenbaulastträger, beteiligt sich aber nicht an den Kosten.

Das staatliche Bauamt begann daraufhin, die Planungen konkret auf den Weg zu bringen und erarbeitete mögliche Trassenvariationen. Diese wurden den Kreisräten und der Öffentlichkeit in einer Sitzung des Strukturausschusses am 15. März 2010 erstmals vorgestellt. Es handelte sich hierbei um die Varianten Süd 1, Süd 2, Süd 3, Mitte 1, Mitte 2 und Nord 1. Die Kreisräte beschlossen in dieser Sitzung mehrheitlich, die Wahltrassen Süd 2 und Süd 3 weiter untersuchen zu lassen.

Am 13. April 2010 folgte eine Informationsveranstaltung für interessierte Bürger u.a. in Hörgersberg. Die Stadt Erding hat vor kurzem in Langengeisling insbesondere die Anbindung des Erholungsgebiets Kronthaler Weiher an die ED 99 betreffend noch einmal umfassend dargestellt.

Im vierten Quartal 2010 haben der Ingenieur Neumaier und die Wählergruppierung „Erding Jetzt“ dem Landkreis eine weitere Variante – Mitte 3 – vorgelegt, mit der Bitte, auch diese in die Untersuchung mit einzubeziehen. Diesem Wunsch entsprach der Landkreis, trotz der bereits vorhandenen Beschlusslage. Die neue Variante Mitte 3 wurde entsprechend der sechs Ausgangsvarianten geprüft. Das Ergebnis wurde der Öffentlichkeit am 31. Januar 2011 und dem Strukturausschuss am 14. Februar 2011 vorgestellt. Der Ausschuss beschloss mit 10:3 Stimmen die Nachrangigkeit der Varianten Mitte 3 und Mitte 3a, die somit nicht weiter verfolgt werden sollten. Es blieb also bei der genaueren Untersuchung von Süd 2 und Süd 3.



**LANDKREIS
ERDING**

Büro des Landrats
BL



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Die parallel laufende Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Varianten Süd 2 und Süd 3 wurde im Ergebnis am 25. Juli 2011 im Rahmen einer Bürgerinformation und am 27. Juli 2011 im Strukturausschuss präsentiert. Deren Resultat war nicht unproblematisch, da artenschutzrechtliche Hindernisse den beiden Varianten im Weg stehen könnten, wobei im direkten Vergleich die Variante Süd 2 artenschutzrechtlich die günstigere war. Im Zuge der dann beschlossenen vergleichenden Untersuchung wurde eine Wirtschaftlichkeitsprüfung der Varianten Süd 2 und Mitte 3 in Auftrag gegeben. Das Ergebnis wurde wiederum am 5. März 2012 im Strukturausschuss vorgestellt. Die Variante Süd 2 ging dabei ganz klar als die deutlich wirtschaftlichere hervor, so dass dem Landkreis eine Realisierung der Trasse Mitte 3 trotz der artenschutzrechtlichen Bedenken bei der Trasse Süd 2 nicht zugemutet werden konnte. Denn andernfalls wäre der Bau der Trasse Mitte 3 mit einer mindestens gekürzten, wenn nicht gar gestrichenen Förderung einhergegangen.

Folglich wurde das Staatliche Bauamt durch den Kreistag am 12. März 2012 beauftragt, die Planfeststellungsunterlagen für die Trasse Süd 2 vorzubereiten.

Im Frühjahr 2012 brachte die Gemeinde Bockhorn ungeachtet des Kreistagsbeschlusses eine weitere mögliche Trasse ins Spiel, die an der B 388 auf Höhe des Gehöfts Straßmair beginnen sollte. Er habe daraufhin veranlasst, dass auch diese neue Streckenführung noch artenschutzrechtlich untersucht wird. Aufgrund der vorliegenden Daten stellte sich aber heraus, dass der Bockhorner Vorschlag dieselben Betroffenheiten wie die Variante Süd 3 mit sich bringt und somit eine Realisierung aufgrund artenschutzrechtlicher Bedenken ausscheidet.

Die Aussage gilt auch für eine weitere, zu einem noch späteren Zeitpunkt an den Landkreis herangetragene Idee, nämlich einer Streckenführung auf der Start- und Landebahn des Fliegerhorstes.

Schließlich beantragte Kreisrat Sebastian Haindl am 22. April 2013 die Prüfung einer ganz anderen Straßenführung, beginnend an der Gemeindegrenze Erding-Bockhorn, östlich von Schollbach. Und auch diesen Vorschlag habe er aufgegriffen und das Staatliche Bauamt mit der Überprüfung beauftragt. Das Ergebnis wird heute noch in der Sitzung bekannt gegeben.

Um nicht zuletzt den Interessen der Gemeinde Bockhorn gerecht zu werden führte der Landkreis zusammen mit dem Staatlichen Bauamt und der Gemeinde eine umfangreiche Prüfung durch, inwieweit im Rahmen des Neubaus der ED 99 eine Umfahrung von Unterstrogn verwirklicht werden könnte.

Am 17. Mai 2013 erfolgte hierzu in der Obersten Baubehörde eine große Besprechung. Die OBB kam zu dem Ergebnis, dass aus straßenrechtlichen Gründen die beiden Projekte nicht gemeinsam genehmigt werden können. Vielmehr muss für jedes Projekt gesondert vom jeweiligen Straßenbaulastträger ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden, in dem unter anderen die Notwendigkeit der Maßnahme begründet wird. Für die Umfahrung von Unterstrogn ist nach Sichtweise der Regierung von Oberbayern diese Notwendigkeit nicht gegeben, da die bestehende Ortsdurchfahrt Unterstrogn weder Probleme im Bereich Leistungsfähigkeit hat noch einen Unfallschwerpunkt darstellt. Somit könnte für den Straßenbaulastträger Bund – auch auf Grund der Tatsache, dass die Situation Unterstrogn auf dem Gebiet der Bundesrepublik Deutschland an vielen Stellen anzutreffen ist – kein Baurecht im Rahmen eines Planfeststellungsver-



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

fahrens geschaffen werden. Sämtliche Überprüfungen wurden unter anderem auch zur Vermeidung evtl. Gerichtsverfahren durchgeführt um somit auch Verzögerungen erfolgreich zu umschiffen. Er sei jedem dankbar, der sich hier mit eingebracht und Vorschläge unterbreitet hat.

Zum Procedere der Vorstellung würde er vorschlagen zunächst die Knotenpunkte und anschließend die anderen Varianten – insbesondere die der Gemeinde Bockhorn und des Herrn Kreisrat Haindl – zu betrachten.

Herr Otzmann erläutert, dass das Bauamt schon diverse Male den Landkreis über den aktuellen Stand der Planung informiert hat. Auch die Knotenpunkte wurden immer wieder vorgestellt und besprochen. Es hat sich aber im Umfeld der Maßnahmen verkehrstechnisch so viel geändert, dass man bei einigen Knotenpunkten zu dem Ergebnis gekommen ist, dass diese heute nicht mehr leistungsfähig sind, was entsprechende Nacharbeiten mit sich brachte. Dies möchte er gern in Zusammenarbeit mit Herrn Ammerl (Verkehr) und Frau Oswald (Landschaftspflege) erläutern. Im Anschluss möchte er alle Knotenpunkte die ED 99 betreffend vorstellen und zudem eine Variantenuntersuchungserklärung der S-Bahn-Linie, da dieses Thema noch nicht im Detail behandelt wurde. Hierbei geht es um die Frage, ob der S-Bahn-Verlauf ober- oder unterirdisch verlaufen soll. Die Erklärung der erheblichen Veränderungen im Verkehrsnetz will er gerne Herrn Ammerl überlassen.

Herr Ammerl erklärt, die Veränderungen seien seit 2011 deutlich zu erkennen. Damals wurden auch die Entwicklungen im Fliegerhorst die Stilllegung betreffend, die Nordanbindung, die Verlegung des S-Bahnhofes, die Anbindung des Kronthaler Weihers an die Nordumfahrung, die Verknüpfung des östlichen Landkreises von der B 388 auf die ED 20 sowie die Knotenpunkte nicht berücksichtigt. Deshalb war es nötig, die Knotenpunkte noch einmal neu zu überarbeiten.

Kreisrat Schmidt will wissen, woher die östliche Verkehrszunahme kommt. Der Fliegerhorst kann dafür nicht verantwortlich sein.

Herr Ammerl erwidert, dass dort ein neues Gewerbegebiet und eine Vielzahl von Wohnungen entstehen sollen.

Kreisrätin Seeger will wissen, ob auch die Fahrzeuge mit einberechnet wurden, die mittels Schleichverkehr aus Bockhorn kommen.

Herr Ammerl bejaht diese Frage.

Kreisrat Mehringer fragt, ob dies auch eine Entlastung der Walpertskirchener Spange bedeuten würde.

Herr Ammerl bejaht diese Frage ebenfalls.

Herr Otzmann stellt den ersten Knotenpunkt – die Verknüpfung der ED 99 mit der St. 2580 (FTO) im Westen vor. Dieser Knotenpunkt war und ist mit einer Qualitätsstufe B leistungsfähig. Qualitätsstufe B bedeutet, dass der Verkehr ständig untersucht wird und mit einer geringen Wartezeit zu rechnen ist. Qualitätsstufe A ist naturgemäß die beste Stufe. Die Stufenzahl



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

geht hin bis zum Buchstaben F. Bei Neubauten sollte mindestens die Qualitätsstufe C erreicht werden.

Der nächste Knotenpunkt betrifft die Verknüpfung der ED 99 mit der ED 19. Bisher wurde hier ein teilhöhenfreier Anschluss mit zwei Einmündungen geplant (Flächenbedarf ca. 1,80 ha – ohne Überführung ED 19). Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist somit überlastet und erhält die Qualitätsstufe F. Er ist aufgrund der aktualisierten Verkehrszahlen nicht ausreichend leistungsstark. Eine Lösung hierfür wurde mit der Planung eines teilhöhenfreien Anschlusses mit Kreisverkehr (ED 99) und Einmündung (ED 19) gefunden (Flächenbedarf ca. 2,00 ha – ohne Überführung ED 19). Somit wird eine Qualitätsstufe B erreicht. Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

Der dritte vorzustellende Knotenpunkt betrifft die durch die Stadt Erding vorgesehene Anbindung der ED 99 mit dem Naherholungsgebiet Kronthaler Weiher. Dies soll mit einem höhengleichen Anschluss mittels eines Kreisverkehrs geschehen. Der Flächenbedarf beläuft sich hier auf ca. 0,50 ha bei einer Qualitätsstufe B. Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.

Beim vierten Knotenpunkt, betreffend die Verknüpfung ED 99 mit der St 2331, hat sich seiner Meinung nach am meisten getan. Hier stellt er insgesamt drei Varianten vor.

Variante 1: Ein höhengleicher Anschluss mit Kreisverkehr und Bypass. Der Flächenbedarf hier liegt bei ca. 1,20 ha bei einer Qualitätsstufe E. Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch führen. Die Kapazität wird erreicht. Aufgrund der aktualisierten Verkehrszahlen ist diese Variante nicht leistungsfähig.

Variante 2: Ein höhengleicher Anschluss mit Kreisverkehr und drei Bypässen. Der Flächenbedarf liegt hier bei ca. 1,80 ha bei einer Qualitätsstufe B. Die Fahrmöglichkeiten der wartepflichtigen Kraftfahrzeugströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering. Aufgrund der aktualisierten Verkehrszahlen ist diese Variante ausreichend leistungsfähig.

Variante 3: Ein höhenfreier Anschluss mit linksliegender Trompete an die ED 99. Der Flächenbedarf liegt bei ca. 2,60 ha bei einer Qualitätsstufe A. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering. Aufgrund der aktualisierten Verkehrszahlen ist diese Variante ausreichend leistungsfähig.

Für die weiteren Planungen wird aufgrund der geringeren Baukosten und des geringeren Flächenbedarfs die Variante 2 mit einem Kreisverkehr mit drei Bypässen als Vorzugslösung empfohlen.

Kreisrat Huber erinnert daran, dass bei der Planung der Ortsumgehung in Taufkirchen/Vils kein Kreisverkehr genehmigt wurde. Er versteht nicht,

warum dies jetzt bei der Planung berücksichtigt bzw. genehmigt werden soll.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Herr Otzmann erklärt, dass es sich bei der B 388 um eine Bundesstraße handelt, die den niederbayerischen Raum mit München verbindet. Hier handelt es sich aber um eine Kreisstraße, die letztendlich dafür steht, u.a. auch die Ost-West-Verbindungen innerhalb eines Landkreises mit vernünftigem Aufwand großzügig abzuwickeln.

Kreisrätin Dieckmann spricht sich in Anbetracht des geringeren Flächenbedarfs für die Variante 2 aus. Natürlich sei auch die Kostenfrage nicht außer Acht zu lassen.

Herr Otzmann gibt an, dass die Variante 1 am günstigsten aber nicht funktionsfähig ist. Die Variante 2 ist deutlich kostengünstiger als Variante 3. Es handelt sich hier um Summen im 6-stelligen Bereich.

Der Vorsitzende wendet sich an Herrn Kreisrat Huber bezüglich der Kreisverkehre. Auch er habe diesbezüglich schon nachgefragt, u.a. auch hinsichtlich Unterstroggn. Die Frage ist mehrfach beantwortet worden. Es besteht ein Unterschied zwischen Bundesfern- und Kreisstraßen. Bei Kreisstraßen besteht durchaus noch die Möglichkeit eines Kreisverkehrs, bei Bundesstraßen, wie beispielsweise der B 15, besteht diese Möglichkeit auf Grund der hohen Verkehrsauslastung nicht.

Herr Großkopf vom Staatlichen Bauamt gibt zu Bedenken, dass man das Verhältnis Aufwand und Nutzen und zudem nicht übersehen darf, dass der Kreisverkehr nicht sonderlich fernfahrerfreundlich ist.

Der Vorsitzende stellt fest, wo der Landkreis entscheiden darf, will er Kreisverkehre haben, wo er nicht entscheiden darf, wären sie wünschenswert.

Kreisrat Schmidt sagt, dass der Kreisverkehr natürlich nicht den Schwerlastverkehr aufhalten soll. Außerdem will der Landkreis, dass auch die anderen Verkehrsteilnehmer von der B 388 über die ED 99 zum Münchner Flughafen fahren.

Der Vorsitzende stellt fest, dass die Variante 2 vorzuziehen wäre.

Herr Otzmann erläutert den nächsten Knotenpunkt betreffend die ED 99 – St 2082 Nordanbindung. Bisher war hier ein höhengleicher Anschluss mit Kreisverkehr vorgesehen. Der Flächenbedarf liegt hier bei ca. 5,50 ha bei einer Qualitätsstufe F und mit anzunehmenden Kosten in Höhe von ca. 4,55 Mio. €. Die Anzahl der Fahrzeuge, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über ein längeres Zeitintervall größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Schlangen mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. Der Knotenpunkt ist überlastet und nicht ausreichend leistungsfähig.

Variante 1: Ein teilhöhenfreier Anschluss mit Kreisverkehr in 2. Ebene. Der Flächenbedarf liegt hier bei ca. 5,35 ha bei einer Qualitätsstufe A und mit



anzunehmenden Kosten in Höhe von ca. 5,75 Mio. €. Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Die Wartezeiten sind sehr gering.

Kreisrat Schmidt erkundigt sich nach der ungefähren Höhe der geplanten Bauwerke auch hinsichtlich der Akzeptanz der Langengeislinger Bürger.

Herr Otmann teilt mit, dass ungefähr 1 bis 2 Meter angehoben werden müssen. Hierbei sollen zudem auch die Fledermäuse berücksichtigt werden, deren Flugwege nicht mit dem Verkehr der ED 99 kollidieren dürfen.

Kreisrat Mehringer stellt fest, dass es sich hier um einen Knotenpunkt handelt, der zu einem störungsfreien Verkehr beiträgt, was natürlich absolut zukunftsgerichtet sei.

Herr Otmann erläutert Variante 2, die er sich eher in einem innerstädtischen und großstädtischen Milieu vorstellen kann, nicht aber auf einer freien Strecke. Hier handelt es sich um einen höhengleichen Anschluss mit Lichtsignalanlage. Der Flächenbedarf beträgt hier ca. 4,40 ha mit anzunehmenden Kosten in Höhe von ca. 4,00 Mio. € und einer Qualitätsstufe C. Nahezu alle während der Sperrzeit ankommenden Verkehrsteilnehmer können in der nachfolgenden Freigabezeit weiterfahren. Die Wartezeiten sind spürbar. Beim Kraftfahrzeugverkehr tritt im Mittel nur geringer Stau am Ende der Freigabezeit auf.

Im Zuge der Planungen wurden auch noch insgesamt vier weitere Varianten überprüft, die aber entweder nicht ausreichend leistungsfähig bzw. zu kostspielig sind, oder aber einen zu hohen Flächenverbrauch darstellten. Für die weiteren Planungen wird aufgrund der geringeren Eingriffe in Natur und Landschaft (Landschaftsbild, Artenschutz) und der höheren Leistungsfähigkeit (Verkehrsqualität, Verkehrsablauf) trotz des höheren Flächenbedarfs und der höheren Baukosten die Variante 1 mit einem Kreisverkehr in 2. Ebene als Vorzugslösung empfohlen.

Kreisrat Biller stellt fest, dass es sich bei dieser Variante um die Errichtung zweier Bauwerke handelt. Deshalb will er wissen, wie es sich hier mit der Lärmemission verhält.

Herr Otmann erwidert, da für die Errichtung der Bauwerke eine Erhebung von 1 bis 1,5 m vorgesehen ist, ist diese auf jeden Fall gewährleistet.

Kreisrat Mehringer fasst die Aussage von Herrn Otmann zusammen und stellt ihm die Frage, ob diese Variante nun eine Garantie dafür ist, dass der Landkreis die höchste und zügigste Frequentierung von diesem Straßenabschnitt künftig erreicht und er sich auch kostenmäßig im normalen Bereich befindet.

Herr Otmann bejaht seine Frage, gibt aber auch zu Bedenken, dass er diese Entscheidung nicht alleine getroffen hat.

Kreisrat Mehringer sagt, da er und Herr Otmann sich seit Jahren kennen, schenkt er seiner Aussage Glauben und verlässt sich auf diese.



LANDKREIS
E R D I N G

Büro des Landrats
BL

Kreisrat Peis meint, dass Kreisrat Mehringer zu Recht seine Bedenken äußert, da der Kosten- und Flächenfaktor nicht unbeachtet bleiben darf. Für eine entsprechende Durchgängigkeit und in Hinsicht auf die Zukunftsplanung muss die Wahl aber auf die Variante 1 fallen.

Kreisrat Schmidt sagt, dass sich die Bauwerks-Diskussion auf jeden Fall lohnt. Schließlich handelt es sich hier um einen der zentralsten Knotenpunkte auf der gesamten ED 99. Wenn hier nicht vernünftig geplant wird, sind Staus vorprogrammiert. Es müssen sonach Investitionen getätigt werden, die den Verkehrsfluss nicht behindern und die Anbindungen sichern.

Der Vorsitzende sagt, dass Mehrkosten natürlich nicht auszuschließen sind. Herr Kreisrat Schmidt hat aber treffend kommentiert, dass es sich hier eben um einer der anspruchsvollsten Knotenkreuzungspunkte handelt. Nirgends wird so viel an Verkehren einschließlich Staatsstraße, einer Zubringer-Staatsstraße, der Nordanbindung aus Erding hinaus mit der Nordanbindung verknüpft. Hier besteht somit die größte Herausforderung. Einerseits wünscht der Landkreis schnelle Durchgängigkeit und Zügigkeit des Verkehrs, andererseits eben auch die erwähnten Anbindungsfunktionen. Deshalb sind die doch hohen Kosten auf jeden Fall gerechtfertigt. Der Favorit ist somit die Variante 1.

Herr Otzmann stellt den Knotenpunkt ED 99 / ED 20 / B388 vor. Bisher war hierfür ein höhenfreier Anschluss mit linksliegender Trompete an die B 388 geplant (Variante 1). Der Flächenbedarf liegt bei ca. 8,6 ha bei einer Qualitätsstufe A und anzunehmenden Kosten in Höhe von ca. 5,75 Mio. € brutto. Bei einer Wartezeit von unter 10 Sekunden kann die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Variante 2 sieht einen teilhöhenfreien Anschluss mit Kreisverkehr in 2. Ebene an die B 388 vor. Der Flächenbedarf liegt bei ca. 6,0 ha bei einer Qualitätsstufe A und anzunehmenden Kosten in Höhe von ca. 6,14 Mio. € brutto. Bei einer Wartezeit von unter 10 Sekunden kann die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Variante 3 sieht einen höhenfreien Anschluss an die B 388 (Gabelung) und Kreisverkehr an der ED 20 vor. Der Flächenbedarf liegt bei ca. 4,8 ha bei einer Qualitätsstufe A und anzunehmenden Kosten in Höhe von ca. 3,47 Mio. € brutto. Bei einer Wartezeit von unter 10 Sekunden kann die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. Für die weiteren Planungen wird aufgrund der deutlich geringeren Baukosten und geringsten Flächenverbrauchs trotz der geringeren Verkehrswirksamkeit zwischen dem Knotenpunkt ED 99 / ED 20 und dem Knotenpunkt ED 99 / B388 die Variante 3 mit einem höhenfreien Knotenpunkt (Gabelung) an der B 388 und einem Kreisverkehr an der ED 20 als Vorzugslösung empfohlen.

Kreisrat Peis meint, dass der Flächenbedarf immer Teil von größeren Diskussionen war. Dass die Wahl daher auf Variante 3 fallen und die damit einhergehenden Nachteile akzeptiert werden müssen, ist unumgänglich.



LANDKREIS
ERDING

Kreisrat Huber gibt zu Bedenken, dass für die Zukunft geplant werden muss. Er ist daher der Meinung, dass die Gemeinden Grünbach und Bockhorn entlastet werden müssen. Für ihn ist unvorstellbar, dass solch eine Planung überhaupt getätigt wird. Seitens seiner Person besteht mit keiner der dargestellten Varianten Einverständnis.
Der Bund gehört in die Pflicht genommen.

Der Vorsitzende antwortet Herrn Kreisrat Huber, dass hier die Rede von 12 Mio. € Mehrkosten ist. Seines Wissens ist die Stadt Erding nicht bereit, die Kostenübernahme zu tragen. Von Seiten der Gemeinde Bockhorn hat er die Mitteilung erhalten, dass auch diese die Kosten nicht tragen werden. Eine direkte Umfahrung von Grünbach kann es nur mit dieser Lösung – Variante 3 – geben. Er war gestern beim Bundesverkehrsminister Ramsauer. Dort wurde u.a. auch besprochen, dass die Umfahrung Grünbachs für den vordringlichen Bedarf angemeldet ist. Die Anmeldung erfolgte durch den Freistaat Bayern. Herr Kreisrat Schwimmer hat sich seinerzeit dafür eingesetzt, dass die Umfahrung B 388 Grünbach mit in das Gesamtmaßnahmenpaket neben Umfahrung Taufkirchen – Grünbach, Süd-Ost-Umfahrung Erding – Moosinning – Eichenried eingebettet wird. Bei der Untersuchung hat sich herausgestellt, dass diese Maßnahmen auch verwirklicht werden können.

Büro des Landrats
BL

Kreisrat Mehringer sagt, dass die Problematik der Gemeinden Bockhorn und Grünbach nicht verkannt wird. Die Stadt Erding ist aber nicht in der Lage, eine Summe in dem Ausmaß aufzutreiben. Sie hat zwar einen großen, nicht unerheblichen Nutzen von der Nordumfahrung, was aber auch für diverse Nachbarkommunen ebenso zutrifft.

Herr Otmann teilt mit, dass es im Bereich des Fliegerhorstes bezüglich der Inanspruchnahme der Start- und Landebahn mehrere Überlegungen gab, die in der letzten Zeit diskutiert wurden. Letztendlich soll nun zwischen zwei verschiedenen Situationen unterschieden werden. Hierbei handelt es sich um die Lösungen „Start- und Landebahn“ und die „Trasse Straßmair“. Diese beiden Lösungen scheiden aus artenschutzrechtlichen Bedingungen vollständig aus, weil diese beiden Lösungen den großen Brachvogel, der hier im Fliegerhorst ansässig ist und seine Brut- bzw. Revierstätten hat, deutlich stärker belastet. Das war auch der Grund, weswegen die SÜD 3 schlechter abschneidet als die SÜD 2. Bei diesen artenschutzrechtlichen Fragestellungen ist der erste Punkt, der immer betrachtet werden muss, ob es zumutbare Alternativen gibt. Die SÜD 2 ist sonach eine zumutbare Variante, die bisher die Vorzugsvariante des Landkreises und des Staatlichen Bauamtes war. Für die vorgenannten Lösungen würde keine artenschutzrechtliche Ausnahmegenehmigung erteilt werden, da eine zumutbare Lösung in Form der SÜD 2 vorliegt.

Der Vorsitzende teilt mit, dass dies bereits durch Herrn Essle von der Regierung Oberbayern, als auch von Seiten der Obersten Baubehörde bestätigt wurde. Zudem würde eine zusätzliche Ausgleichsfläche von rd. 60 ha benötigt. Die vorgestellten beiden Lösungen würden also schon im Planfeststellungsverfahren abgeschmettert werden.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Kreisrat Trinkberger will wissen, ob die Anträge der Gemeinde Bockhorn und die Trasse Haindl bereits artenschutzrechtlich geprüft wurden oder ob es sich hier lediglich um eine Vermutungsdarstellung handelt.

Der Vorsitzende antwortet, dass die Anträge letztes Jahr gestellt wurden. Der Landkreis hat nicht die Intensität einer so ausgiebigen Feldkarrierung wie bei SÜD 2 oder SÜD 3 durchgeführt. Herr Euringer war aber persönlich vor Ort und kann dazu Stellung nehmen.

Herr Euringer erklärt, dass 70% des östlichen Teils des Fliegerhorstes untersucht wurden. Dabei wurden im Wesentlichen Arten gefunden, die planungsrechtlich nicht zu überwinden sind. Dabei handelt es sich um den bereits erwähnten großen Brachvogel, den Kiebitz, die Feldlerche, die Schafstelze, den Grauspecht, den Grünspecht und den Weißstorch. Unter Umständen kann an die Revierzentren „herangeknabbert“ werden; eine Zerstörung muss auf jeden Fall verhindert werden. Ähnliche Arten findet man auch bei den Varianten Haindl und Straßmair vor. Im Fliegerhorst befindet sich außerdem die größte, zusammenhängende Wiesenlandschaft im ganzen Landkreis.

Der Vorsitzende erläutert zur Variante Haindl, dass die Umsetzung dieser bedeuten würde, die Stadt Erding gibt ihren Bebauungsplan Fliegerhorst auf. Die Frage der Zumutbarkeit sollte diskutiert werden. Gleiches Recht gilt aber für alle. Die Gemeinde Bockhorn hat zu Recht erklärt, im Bereich südl. Lagerhaus besteht sie auf ihre Erweiterung der Gewerbefläche, weshalb vorn vorneherein schon einige Varianten auszuschließen sind. Der Bebauungsplan der Stadt Erding ist bereits vorhanden, ist aber bislang wirkungslos, solange das Fliegerhorstgelände nicht geräumt ist.

Herr Otmann teilt mit, dass am 22.04.2013 der Vorschlag des KR Haindl an das Staatliche Bauamt herangetragen worden ist, die südlichen Lösungen – Flieg 1 und Flieg 2 – zu untersuchen. Dieser Vorschlag wurde sodann in die technische Planung überführt. Bezüglich der verkehrstechnischen Daten übergibt er das Wort an Herrn Ammerl.

Herr Ammerl erklärt, dass die Verkehrsbelastungen im Vergleich zur Wahltrasse SÜD 2 in etwa gleich sind. Dies betrifft auch die Entlastungswirkung der Alten Römerstraße in Langengeisling. Verändert hat sich durch die Trasse Haindl die geringere Verkehrswirksamkeit, da sie gewisse Verkehre nicht mehr aufnehmen wird, die aus dem süd-östlichen Raum kommen um dann in den westlichen Teil weiterzufahren. Die Anton-Bruckner-Straße in Erding wird sonach völlig überlastet (ca. 1000 Fahrzeuge mehr). Die B 388 bei Grünbach bleibt in der gleichen Lage und muss eine Fahrzeugbelastung von täglich ca. 60.000 Fahrzeuge kompensieren. Es gibt eine Entlastung der ED 20 durch Bockhorn bei Unterstrog von ca. 40%, da der Verkehr künftig über die Gemeindestraße Sallmannskirchen fährt um auf die Nordumfahrung zu gelangen. Zudem kommt ein zweiter großer Knotenpunkt hinzu, der in einer ähnlichen Weise belastet ist wie der auf der ED 99 mit Kreisverkehr und zwei Ebenen. Der neue Knotenpunkt vereinigt die Nordanbindung mit der ED 99, was ein Verkehrsaufkommen von ca. 45.000 Fahrzeugen beinhaltet.



Der Vorsitzende erklärt zusammenfassend, dass die Konsequenz der Haindl-Trasse eine geringe Entlastungswirkung der Anton-Bruckner-Straße, eine Entlastung der Kreisstraße bei Unterstrogg, eine Belastung im Bereich Sallmannskirchen – Gemeindeverbindungsstraße und einen zusätzlichen Knotenpunkt im Bereich Fliegerhorst bedeutet. Alles vor dem Hintergrund, dass die Stadt Erding ihren Bebauungsplan kippt. Außerdem kann man nicht von einem Baubeginn vor 2019 ausgehen.

Kreisrat Schmidt meint, dass die Interessen der Gemeinde Bockhorn berücksichtigt werden müssen und somit die Belastung dort möglichst gering gehalten werden soll.

Der Vorsitzende erklärt, sollte die ED 99 nicht gebaut werden, so würde die Gemeinde Bockhorn mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen von ca. 4.000 Fahrzeugen täglich zu rechnen haben, mit Bau der ED 99 lediglich mit ca. 1.000 Fahrzeugen.

Herr Otzmann bemerkt, dass die Haindl-Variante vor dem technischen Hintergrund überprüft wurde. Im Vergleich zur Variante SÜD 2 gäbe es bei der Fliegerhorst 1 bzw. Fliegerhorst 2, die ja deckungsgleich sind, neue Betroffenheiten bezüglich Lärm-Grenzwertüberschreitungen. Die Fliegerhorst-Varianten sind rd. 1,5 km kürzer, verursachen etwas weniger Mas-sendefizit, der Flächenverbrauch ist etwa 5 ha geringer. Die Kosten sind aufgrund der Problematik der sehr kostspieligen Knotenpunkte etwa 5% geringer.

Frau Oswald erklärt, dass ca. 70% der differierenden Trassenverläufe außerhalb des Untersuchungsraums der REA (abgeschlossen 2010) liegen. Die Fliegerhorstfläche wurde als „vorläufige Tabufläche“ aufgrund bestehender FNP-Kategorie eingestuft und erhielt die Bewertung „besondere Raumempfindlichkeit“. Es ist somit keine Differenzierung zwischen Flieg 1 und Flieg 2 möglich.

Kreisrätin Seeger sagt, bevor über solche wichtigen Dinge Entscheidungen getroffen werden, soll noch einmal eine Besprechung bzw. eine Ver-tagung angesetzt werden. Ihre Partei ist grundsätzlich gegen den Bau ei-ner Straße, da diese, egal wo, immer Verkehr anzieht und hohe Kosten verursacht. Sie ist dafür, dass heute keine Abstimmung erfolgt.

Der Vorsitzende klärt Frau Kreisrätin Seeger darüber auf, dass heute keine Abstimmung über eine mögliche Trasse stattfindet. Es gibt eine gül-tige Beschlusslage, bei der im März 2012 mit großer Mehrheit für die SÜD 2 abgestimmt wurde. Eine Abstimmung für oder gegen eine andere Trasse stellt sich für ihn nicht. Der Vollständigkeit halber wollte er hierüber nur die genauen Erläuterungen hören und zudem in Erfahrung bringen, wel-che Auswirkungen diese haben. Bereits letztes Jahr wurde dazu der Be-schluss gefasst, dass hierzu die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet werden sollen. Wir können zu diesem Zeitpunkt nicht weiterplanen, wenn nicht konkret feststeht, wie die Knotenpunkte aussehen werden. Zu Frau Kreisrätin Dieckmann gewandt erläutert er, wie die Knotenpunkte auch aussehen werden, ändert nichts an der Tatsache, dass jeder dieser viel-fach diskutierten Knotenpunkte die Verkehrsleistung nicht erbringt und im Übrigen auch zu keiner Entlastung der Ortschaft Bockhorn beiträgt. Wenn

in dem Bereich bei der SÜD 2 angeschlossen wird, bleibt nur die Variante 2 zu wählen oder eine der anderen zwei Varianten, da ansonsten der Plan nicht festzulegen ist.



LANDKREIS
ERDING

Nachdem sich keine Wortmeldungen ergeben, verliert **der Vorsitzende** folgenden Beschlussvorschlag:

StrVU/0113-14

Büro des Landrats
BL

1. An dem Knotenpunkt ED 99 mit
 - 1.1. der B 388 soll die vorgestellte Variante 3
 - 1.2. der ED 20 soll die vorgestellte Variante 3
 - 1.3. der St 2082 / Nordanbindung Erding soll die Variante 1
 - 1.4. der St 2331 soll die Variante 2
 - 1.5. dem Erholungsgebiet „Erding Nord“ soll die vorgestellte Variante
 - 1.6. dem S-Bahn-Ringschluss soll die Variante „Unterführung“
 - 1.7. der ED 19 nur die vorgestellte Variante
 - 1.8. der St 2580 / FTO nur die vorgestellte Varianteumgesetzt werden und fester Bestandteil des Vorentwurfs bzw. der Planfeststellungsunterlagen werden.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 6 : 3 Stimmen**

(Gegenstimmen: Kreisrat Huber, Kreisrätin Dieckmann, Kreisrätin Seeger)

2. Kreisstraßen Baumaßnahmen an Kreisstraßen Vorlage: 2013/1315

Der Vorsitzende schlägt vor aufgrund der bereits fortgeschrittenen Sitzungsdauer den TOP 2 auf die nächste Sitzung zu vertagen. Im Gremium besteht mit diesem Vorschlag Einverständnis.

4. Bekanntgaben und Anfragen

4.1. LEP; Petition: Wasserversorgung in kommunaler Verantwortung Vorlage: 2013/1300

Der Vorsitzende gibt bekannt, dass das LEP aufgrund der Petition, die unterstützt durch die Kreisräte vom Landkreis am 04.03.2013 eingereicht wurde, genehmigt wurde. Der Ausschuss forderte darin die Wiederaufnahme des Zieles in das aktuelle LEP. Er fordert die Staatsregierung einstimmig auf, bei der Fortschreibung des Kapitels 7.2 „Wasserwirtschaft“ das Ziel: „die öffentliche Wasserversorgung hat als essentieller Bestandteil der Daseinsvorsorge in kommunaler Verantwortung zu bleiben“ einzufügen. Die Staatsregierung hat der Eingabe vollumfänglich entsprochen.

4.2. ED 28, Verbreiterung der Fahrbahn Ortsmitte Steinkirchen in 2013
Vorlage: 2013/1326



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Der Vorsitzende erklärt, dass hier gemeinsam mit der Gemeinde Steinkirchen im Bereich Vorplatz Rathausplatz eine Ausweitung geplant ist. Die Maßnahme soll noch in 2013 realisiert werden. Dem Anliegen der Gemeinde wurde somit Rechnung getragen.

Er bedankt sich bei den Planern des Staatlichen Bauamts für die umfangreiche Darstellung, bei den Vertretern der Presse und stellt die Nichtöffentlichkeit her.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, beendet der Vorsitzende den öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt um 17:23 Uhr.

Vorsitzender

Protokoll

Martin Bayerstorfer
Landrat

Nicole Birnbeck
Verwaltungsangestellte