



# PROTOKOLL

---

**LANDKREIS  
ERDING**

**öffentlich**

**Büro des Landrats  
BL**

Alois-Schieß-Platz 2  
85435 Erding

Ansprechpartner/in:  
Elfriede Mayer

Zi.Nr.: 209

Tel. 08122/58-1129  
Fax 08122/58-1109  
elfriede.mayer@ira-  
ed.de

Erding, 28.02.2011  
Az.:

## **16. Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt am 14.02.2011**

### **Anwesend und stimmberechtigt sind die Kreisräte:**

Biller, Josef

Dieckmann, Ulla

Empl, Korbinian

Gruber, Michael

Grundner, Heinz

Hofstetter, Franz Josef

Oberhofer, Michael

Peis, Hans

Rübensaal, Siegfried

Schmidt Horst

Seeger, Hannelore

Treffler, Stephan

Wiesmaier, Hans

i.V.v. Fischer Siegfried

ab 17.15 Uhr

i.V.v. Hagl Monika

i.V.v. Gruber Michael bis 17.15 Uhr

i.V.v. Treffler Stephan

### **sowie als Vorsitzender:**

Landrat Martin Bayerstorfer

### **von der Verwaltung:**

Huber Matthias

Mayer Elfriede (Protokoll)

Centner Christina



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

**Ferner nehmen teil:**

Herr Weywadel, Leiter des Staatlichen Bauamtes Freising und  
Herr Otzmann  
und von Seiten der Planer Herrn Lehner, Frau Oswald und Herrn Ammerl

**Tagesordnung**

**II. Öffentlicher Teil:**

3. Nordumfahrung Erding - Variantenvorstellung und Knotenpunkte  
Vorlage: 2011/0830
4. Bekanntgaben und Anfragen
  - 4.1 Nahverkehrsplan - Anfrage von Kreisrätin Dieckmann
  - 4.2 Nordumfahrung - Anfrage von Kreisrätin Seeger
  - 4.3 Broschüre - Mobilität im Landkreis Erding
  - 4.4 Regionalbahn Nord und Südlösung



**II. Öffentlicher Teil der Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt am 14.02.2011**

**3. Nordumfahrung Erding - Variantenvorstellung und Knotenpunkte  
Vorlage: 2011/0830**

**LANDKREIS  
ERDING**

**Der Vorsitzende** fragt, ob es Wortmeldungen zur Tagesordnung gibt.

Büro des Landrats  
BL

**Kreisrat Schmidt** erklärt, die SPD-Fraktion hat den Antrag gestellt, heute keine Entscheidung über die Mitte Varianten oder andere Varianten zu treffen. Der Vorsitzende habe das abgelehnt.

**Der Vorsitzende** bittet, den Antrag zu präzisieren. Er fragt, ob Kreisrat Schmidt den Antrag neu einbringen (Erweiterung der Tagesordnung nach § 17 Abs. 2 GeschO) oder eine Absetzung des Tagesordnungspunktes (nach § 17 Abs. 3 Nr. 1 GeschO) möchte.

**Kreisrat Schmidt** merkt an, der Antrag der SPD-Fraktion sei in zwei Bereiche geteilt: die Absetzung des Punktes von der Tagesordnung und der Auftrag an die Planer, weitere Varianten bzw. Alternativen zu prüfen, weil die Entscheidung für eine Variante auf dem bisherigen Zahlenmaterial beruht, das aber verschiedene Kombinationen nicht berücksichtigt.

**Der Vorsitzende** weist Kreisrat Schmidt darauf hin, sein mündlich gestellter Antrag lautet anders als der schriftliche Antrag der SPD-Fraktion. Er wünscht, dass Kreisrat Schmidt einen Vorschlag zum Beschluss macht.

**Kreisrat Schmidt** stellt fest, die SPD-Fraktion hat beantragt, „über weitere Planungen zur Umfahrung von Erding erst zu entscheiden, wenn die Bahntrasse für den S-Bahn-Ringschluss bzw. für die Regionalbahn feststeht und die Lage der Bahnhöfe bekannt ist.“ Diesen Antrag stellt er als „Erweiterung der Tagesordnung“ zur Abstimmung.

**Der Vorsitzende** stellt fest, eine Abstimmung über den Antrag sei nach Art. 17 Abs 2 GeschO möglich, weil heute sämtliche Mitglieder des Ausschusses anwesend sind.

Er fragt, wer für die Behandlung des Antrages von Kreisrat Schmidt stimmt.

Abstimmungsergebnis: **Ablehnung mit 9 : 4 Stimmen.**

(Gegenstimmen: KRin Seeger, KR Treffler, KRin Dieckmann, KR Schmidt)

**Der Vorsitzende** fragt, ob Kreisrat Schmidt einen weiteren Antrag stellt.

**Kreisrat Schmidt** sagt, den weiteren Antrag werde er im Laufe der Diskussion einbringen.

**Der Vorsitzende** begrüßt den Leiter des Staatlichen Bauamtes Freising, Herrn Weywadel und Herrn Oztzmann und von Seiten der Planer Herrn Lehner, Frau Oswald und Herrn Ammerl.



Er erinnert, der Vortrag zur Nordumfahrung sei bereits im Gasthaus Rauch in Grucking vorgestellt worden. Der Vortrag werde heute nahezu identisch sein.

**Herr Weywadel** erklärt, seit der Vorstellung in Grucking haben sich keine neuen Ergebnisse ergeben.

Aufgrund der Präsentationen der einzelnen Trassen aus den drei Korridoren, die im letzten Jahr in einer ganzen Reihe von öffentlichen Veranstaltungen (Stadtrat Erding, Gemeinde Bockhorn, etc.) präsentiert worden sind, sei gefordert worden, eine sog. Wahltrasse Mitte 3 in den sog. Variantenvergleich mit aufzunehmen und zu untersuchen.

Diese Varianten Mitte 3 und Mitte 3A seien in derselben Detailschärfe wie die bereits vorgestellten Trassen im letzten Jahr untersucht worden, um für eine Entscheidung eine gleiche Basis zu haben.

Er betont, das Staatliche Bauamt Freising habe nicht die Absicht, dem Landkreis Erding „irgendeine Straße aufs Auge zu drücken“. Es geht vielmehr darum, den Verkehr, der auf den Landkreis zukommen wird, zu lenken und zu bewältigen. Eine Gesamtverkehrsschau der verschiedenen Verkehrsträger und der Ausbau und die Fertigstellung der A 94 seien im Prognosehorizont 2024 genauso berücksichtigt worden wie der S-Bahn-Ringschluss. In der Prognose sei jedoch eine Walpertskirchner Spange, noch nicht berücksichtigt worden, weil noch nicht abschätzbar sei, ob sie bis 2025 überhaupt realisiert sein wird.

**Herr Otmann** erinnert, vor ca. 11 Monaten seien drei Korridore und sechs Varianten vorgestellt worden (ein Nordkorridor, zwei Mittel- und drei Südkorridore). Damals sei der Südkorridor, besonders die Varianten Süd 2 und Süd 3 empfohlen worden.

In der anschließenden Diskussion sei u.a. im Juni eine weitere Trasse in Verbindung der Mitte 2, direkt gerade nach Süden zur FTO, in die öffentliche Diskussion gekommen.

Im Juli sei dann eine etwas ausgearbeitetere zweite Variante dazu gekommen, ähnlich wie die Variante Mitte 2, die die Südtrassen im Westbereich verbindet. Diese beiden Trassen seien als Variante Mitte 3 und Mitte 3A benannt worden, nachdem die Unterschiede nur marginal waren.

In einem weiteren Teil werde er die verschiedenen Knotenpunkte für den Bereich St 2331 und St 2082 nördlich von Erding und die verschiedenen Anknüpfungsvarianten für den Bereich der B 388, östlich von Unterstrog, vorstellen.

**Herr Ammerl** merkt an, die Wahltrasse Mitte 3 und Mitte 3A sei genauso gründlich untersucht worden wie die anderen Wahltrassen Süd und Nord, um die Ergebnisse auch vergleichen zu können.

Eine Variante (Neumeier-Variante) hatte vorgeschlagen, die ED 19 nicht an die Wahltrasse Mitte 3 anzubinden. Diesen Vorschlag empfiehlt er als Gutachter nicht, weil unnötigerweise der Verkehr, der über die ED 19



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

kommt, dann durch den Ortsteil Sigfing geleitet wird und eigentlich auf der Wahltrasse Mitte 3 fahren und dann auf dem letzten Teilstück zur FTO gelangen könnte. Er empfiehlt, die ED 19 auf jeden Fall an die Wahltrasse Mitte 3 anzubinden.

Die zweite Variante war, die Wahltrasse Mitte 3 bereits an der ED 20 enden zu lassen. Dies hätte den Nachteil, dass der gesamte Verkehr von der B 388 bis nach Unterstrogn geleitet wird. Es wären im Bereich Unterstrogn im Querschnitt 16.000 – 17.000 Fahrzeuge. Die Einmündung würde nicht mehr funktionieren. Die ED 20 müsste ausgebaut und mit einer Ampelanlage ausgestattet werden, wenn der Verkehr überhaupt bewältigt werden könnte. Es gäbe keine leistungsfähige Anbindung. Insofern macht es schon Sinn, die Wahltrasse Mitte 3 bis zur B 388 weiterzuführen.

**Der Vorsitzende** fasst zusammen, wenn die Nordumfahrung nördlich der ED 20 (BayWa-Lagerhaus) beginnen und dort mit einem Kreisel (wie von einigen vorgeschlagen) angebunden würde, würde es bedeuten, dass in Unterstrogn 16.000 – 17.000 Fahrzeuge wären.

**Herr Ammerl** sagt, der Verkehr, der von der B 388 mit knapp 12.000 Fahrzeugen, plus der etwa 5.000 Fahrzeuge aus Bockhorn in Richtung Erding fährt, müsste erst durch den Ort fahren. Die Einmündung müsste mindestens mit einer Ampelanlage ausgestattet werden.

Er stellt fest, aus verkehrstechnischer Sicht macht es keinen Sinn, die Variante Mitte 3 an der ED 20 enden zu lassen. Dies würde zu großen massiven verkehrlichen Problemen führen.

Er merkt an, eine Wahltrasse wird nach der Verkehrswirksamkeit und welche künftige Be- und Entlastungen sie im nachgeordneten Straßennetz bilden wird, beurteilt.

Die Wahltrasse Mitte 3 habe ungefähr eine Belastung von 7.000 bis knapp 11.000 Fahrzeuge und reduziert sich auf 9.500 Fahrzeuge. Damit sei die Verkehrswirksamkeit mit der Wahltrasse Mitte 2 vergleichbar. Sie sei aber niedriger als bei der Wahltrasse Süd, die zwischen 8.500 bis 13.000 Fahrzeugen hätte. Die Verkehrswirksamkeit der Wahltrasse Mitte 3 sei aber nicht schlecht.

Im Weiteren zeigt er anhand einer Tabelle die Be- und Entlastungswirkung der Wahltrasse Mitte 3 im Umland der Stadt Erding. Sie sei ähnlich wie bei der Wahltrasse Mitte 2 und der Wahltrasse Süd.

Der Unterschied zu den anderen Wahltrassen sei, dass es die höchste Verkehrszunahme bei der St 2331 bei Glaslern geben wird. Nachdem die Wahltrasse Mitte 2 einen großen Bogen macht, kommt sie relativ nah in den Bereich Glaslern, Berglern, so dass in dem Bereich noch mehr Verkehr angezogen wird. Es handelt sich dabei um Verkehre, die von Norden Richtung Erding kommen und die Umgehungsstraße nutzen werden, um weiter ins Gewerbegebiet West zu gelangen oder zu anderen Zielen.

Zum anderen gäbe es die geringste Verkehrszunahme im Bereich der ED 20 bei Bockhorn – Unterstrogn. Nachdem die Straße so weit ausholt



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

wäre der Umweg für den Verkehr aus Richtung Bockhorn zum Flughafen wesentlich länger, so dass die Fahrzeuge diese Route nicht nutzen und weiterhin auf der alten Route bleiben werden und der zusätzliche Verkehr zum Flughafen gar nicht erst angezogen wird.

Zur Entlastung der Stadt Erding seien für die Befragung ausgewählte Straßenabschnitte in Erding in Ost-West-Richtung ausgesucht worden. Die Entlastungswirkungen liegen bei minus 3 bis minus 12 Prozent, bezogen auf die Stadt Erding.

Zusammengefasst ergeben sich im Vergleich zur Wahltrasse Süd deutlich geringere Entlastungen, weil die Wahltrasse Mitte 3 zu weit ausholt, bevor sie wieder zurückgeht. Der Weg wäre zu lange, so dass die Verkehre praktisch nicht aus Erding herausgezogen werden.

Die Wahltrasse Süd habe eine wesentlich höhere Anziehung, so dass in der Summe die Belastung bei der Wahltrasse Süd unter der heutigen Belastung sein wird. Bei der Wahltrasse Mitte 3 würden die Belastungen auf den bestehenden Staatsstraßen trotz der Umgehungsstraße immer noch höher sein als bei der Wahltrasse Süd.

Zusammenfassend stellt er fest, die Wahltrasse Mitte 3 sei von der Verkehrswirksamkeit vergleichbar mit der Wahltrasse Mitte 2, liegt aber von der Verkehrswirksamkeit niedriger als die Wahltrasse Süd, die Belastungen von deutlich über 10.000 Fahrzeugen hat.

Im Umland von Erding seien die Entlastungswirkungen alle gleich (Wahltrasse Mitte 2 und 3 und Wahltrasse Süd). Bezogen auf die Entlastung der Stadt Erding habe die Wahltrasse Süd immer noch die höchste Entlastungswirkung. Es wird die Wahltrasse Süd empfohlen, weil sie eine höhere Verkehrswirksamkeit haben wird.

**Herr Lehner** stellt die technischen Details der Wahltrasse Mitte 3 vor. Vorab informiert er, die Wahltrassen Mitte 3 und Mitte 3A wurden mit den selben einheitlichen Beurteilungskriterien bewertet und beurteilt, wie die Wahltrassen Nord, Mitte und Süd, die bereits letztes Jahr vorgestellt worden sind.

Die Mitte 3A sei im Vorfeld aus Verkehrssicherheitsgründen aufgrund der sehr gestreckten Linienführung und der daraus zu erwartenden sehr hohen Geschwindigkeiten mit einem Verknüpfungspunkt nördlich Sigfing ausgeschlossen worden.

Die Variante Mitte 3 (geschwungene Variante) beginnt analog der Varianten Süd an der FTO südlich der Kreuzung des Isarkanals, läuft anschließend nach Norden, kreuzt ca. 500 m östlich des Isarkanals die geplante S-Bahn-Ringschlussstraße, verläuft weiter nach Norden, schwenkt an die Hochspannungsleitung an, verläuft anschließend nach Osten, kreuzt die ED 19, verläuft weiter nach Nordosten Richtung Eichenkofen, Kieswerk und verläuft dort dazwischen in einem großen Bogen um Eichenkofen herum und dann analog den Wahltrassen Mitte und Nord in einem großen Bogen bei Tittenkofen, Fliegerhorstgelände - WIWEB, verläuft weiter in

einem Bogen weiter südlich von Grucking nach Osten und mündet östlich von Unterstrog in die B 388 ein.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Insgesamt hätte die Wahltrasse Mitte 3 eine Baulänge von 11 km. Es gibt ein Massendefizit (Dammböschungen, Eintrittsbereiche der Trassen, etc.). Es seien mehrere Varianten untersucht worden, wie der S-Bahn-Ringschluss gekreuzt wird (Überführung oder Unterführung). In dem Fall würde die Variante Mitte 3 unter der S-Bahn-Ringschlussstrasse gebaut. Es gäbe eine Flächenversiegelung von 12 ha und einen Flächenbedarf von ca. 28 ha inklusive aller Dammbauwerke, Knotenpunkte, querenden Straßen, usw. Es wären fünf Knotenpunkte (Anbindung an FTO, an ED 19, St 2331 und St 2082 sowie an der B 388 bei Unterstrog) und insgesamt acht Ingenieurbauwerke erforderlich. Die Kosten belaufen sich auf ca. 35 Mio € bis 41 Mio €. Die Kostenspanne ergibt sich, wie die Knotenpunkte ausgebildet werden und wie der S-Bahn-Ringschluss gekreuzt wird.

**Frau Oswald** stellt die Raumempfindlichkeitsanalyse der Wahltrasse Mitte 3 vor. Sie erklärt, bei einer Raumempfindlichkeitsanalyse werden die verschiedenen Schutzgüter bearbeitet, z.B. die Schutzgüter Landschaft, Wasser (Grundwasser und Oberflächengewässer), Boden (Filtervermögen und Ertrag), Pflanzen und Tiere (Biotope und Artenvorkommen), Luft und Klima, Kultur- und Sachgüter (Bodendenkmäler und archäologische Fundstellen) und das Schutzgut Mensch.

Sie erklärt anhand einer Karte die Raumempfindlichkeitsanalyse. Die hellen Bereiche stellen eine niedrige Raumempfindlichkeit dar. Je tiefer die Farben sind, desto höher sei die Raumempfindlichkeit. Die schraffiert dargestellten Flächen zeigen das große Gewerbegebiet der Gemeinde Eitting (Kiesabbau). Auf der Flächendarstellung seien die verschiedenen Bereiche gut erkennbar, die sich auf die beiden Fließgewässer (Sempt und Strogen) erstrecken. Die relativ hohe Raumempfindlichkeit resultiert aus der hochwertigen Biotopausstattung in dem Bereich.

Zusammenfassend stellt sie fest, die Variante Mitte 3 sei vergleichbar mit der Wahltrasse Mitte 2, weil die Fließgewässerquerung identisch läuft. Es sei weiter festzustellen, die Varianten verursachen durchschnittliche Beeinträchtigungen in den Stufen mittel, hoch und sehr hoch, sowie keine Beeinträchtigungen in der besonderen Raumempfindlichkeitsstufe. Die Beeinträchtigungen seien in einem Diagramm dargestellt. Es bestehen auch aus Umweltgesichtspunkten keine Ausschlussflächen. Die Wahltrasse Mitte 3 sei mit 11 km Länge eine der beiden längsten Varianten.

**Herr Otmann** fasst die Ergebnisse der beiden Trassen aufgrund der detaillierten Prüfung zusammen.

Er stellt fest, dass die Wahltrasse Mitte 3A mit der gestreckten Linienführung und den geplanten höhengleichen Knotenpunkt an der ED 19 innerhalb der langen Geraden aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht weiter verfolgt wird, weil aufgrund der Feststellung des Staatl. Bauamtes Freising ein Unfallschwerpunkt vorprogrammiert wäre. Diese Linienführung könne mit gutem Gewissen nicht empfohlen werden.

Zur Wahltrasse Mitte 3 stellt das Staatl. Bauamt Freising eine insgesamt schlechtere Gesamtbewertung fest. Sie schneidet zwar der Raumempfind-



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

lichkeit besser ab als die bisher favorisierten Wahltrassen Süd 2 und Süd 3, kostet aber mehr und habe besonders bei der Entlastung im Straßennetz von Erding einen deutlich geringeren verkehrlichen Effekt. Zudem hätte es eine negative verkehrliche Wirkung, wenn die ED 19 nicht an die Nordumfahrung angeschlossen würde.

**Kreisrat Schmidt** stellt fest, die entscheidende Aussage war, dass die Raumempfindlichkeit der Wahltrasse Mitte 3 weniger deutlich und bei den Südtrassen höher sei, aber die Verkehrsentslastung für Erding höher wäre und sich deshalb die Kostennutzenrechnung für die Trasse Süd positiv darstellt.

Es sei gesagt worden, dass der S-Bahn-Ringschluss und die A 94 in der Prognose berücksichtigt worden sind, aber nicht die Regionalbahnanbindung, die auch Auswirkungen auf den Verkehr in Erding von Richtung Dorfen habe und auch nicht, was eine mögliche Süd-Ost-Umfahrung an Verkehr von Erding abziehen würde. Um die Verkehrswirksamkeit genauer beurteilen zu können sollte geprüft werden, welche Auswirkungen diese beiden Maßnahmen auf die Durchfahrt von Erding haben.

Es sei durchaus denkbar, dass die Süd-Ost-Umfahrung einen deutlichen Abzug auch in der Ost-West-Richtung in der Durchfahrt von Erding haben kann, wenn gleichzeitig auch die Anton-Bruckner-Straße anders behandelt würde als jetzt. Die derzeitige Staatsstraße könnte auch zur Ortsstraße erklärt werden, wodurch eine Durchfahrt wesentlich erschwert würde. Es wäre interessant, die Zahlen sowohl für die nördliche Umfahrung als auch für die Süd-Ost-Umfahrung zu wissen.

Ihn stört, dass diese Entlastungsstraße immer als Nordumfahrung von Erding gekennzeichnet wird. In seinen Augen sei sie eine Flughafentangente, ein Zubringer zum Flughafen, der nebenbei auch den Effekt hat, Erding zu entlasten. Eigentlich handelt es sich um eine überörtliche Straße, für die der Freistaat zuständig sei.

Er stellt fest, wenn die Nordumfahrung als Flughafentangente gelten würde, wäre die Finanzierung anders. Das sei bisher noch nicht angesprochen und berücksichtigt worden.

**Der Vorsitzende** weist zum wiederholten Mal darauf hin, die Finanzierungsfolgen für den Landkreis Erding seien bezüglich des Baus identisch. Aufgrund des Beschlusses von 2007 wird der Bau der Nordumfahrung für den Landkreis kostenneutral sein.

**Kreisrat Schmidt** denkt, das entscheidende wird sein, ob die Straße eine Staatsstraße oder Kreisstraße wird.

**Der Vorsitzende** sagt, diese Diskussion müsste im Stadtrat von Erding geführt werden. Die Entscheidung, ob sie eine Kreisstraße wird oder nicht, sei bereits mit Beschluss am 18.06.2007 festgelegt worden: Er verliest:

„Der Landkreis übernimmt für die Planung der Nordumfahrung Erding die Trägerschaft. Die Planung ist umgehend in die Wege zu leiten. Das Straßenbauamt wird hierzu beauftragt.“



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Die Planung und der Bau der Nordumfahrung durch den Landkreis Erding steht unter dem Vorbehalt einer 100 %-igen Förderung durch den Staat und/oder aus anderen Finanzierungsquellen.

Unabhängig davon ist anzustreben, dass die Straße schnellstmöglich vom Freistaat Bayern in seine Trägerschaft übernommen wird, sofern der Bund sich weiterhin weigert, die Nordumfahrung von Erding als B 388 neu anzuerkennen.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 9 : 1 Stimmen.**  
(Gegenstimme: KRin Stieglmeier)

Er berichtet, der Landkreis wird keine Finanzmittel dafür einplanen. Bereits bisher seien die in Rechnung gestellten Kosten an die FMG weitergereicht worden. Die FMG habe einen 5 Mio-€-Topf, unabhängig von der 3. Start- und Landebahn zur Verfügung gestellt. Es sei klar, alles was an Mitteln daraus entnommen wird, kann nicht ein zweites Mal in Anspruch genommen werden.

**Kreisrat Rübensaal** merkt an, grundsätzlich haben Umfahrungsplanungen zwei Hauptkriterien: die Verkehrswirksamkeit und die Be- und Entlastungswirkungen auf vorhandene Straßen.

Es müsse berücksichtigt werden, dass es für die kostenneutrale Nordumfahrung bereits Planfalluntersuchungen der Ostumfahrung gibt, ohne auf genaue Korridore einzugehen, weil die noch nicht feststehen. Es steht aber fest, dass im Rahmen der Ostumfahrung die B 388 Richtung Ammersdorf nach Osten verlegt werden soll. Die Verkehre der St 2084 sollen entzerrt werden. Es stellt sich die Frage, welche Verkehre die St 2084 (aus Bockhorn Ost, aus Taufkirchen/Vils Süd, aus dem Raum Dorfen, Lengdorf, Sankt Wolfgang) und die zukünftigen Verkehre der A 94 bringen werden, die entzerrt werden sollen. Er denkt dabei auch vor allen Dingen an den gewerblichen Verkehr, der mit Sicherheit den kürzeren Weg und nicht auf der FTO fahren wird. Er habe mit einem Unternehmer gesprochen, der im Jahr rd. 1.000 Mal den Flughafen anfährt und gesagt hat, dass bei der Abkürzung (Ausfahrt Lengdorf und weiter auf die St 2084) Kilometer und Autobahnmaut gespart werden.

90 % des Verkehrs auf der St 2084 fährt nach Erding oder durch Erding Richtung Flughafen. Laut Voruntersuchung fahren 16.200 Fahrzeuge ohne den Verkehr auf der A 94, also insgesamt weit über 20.000 Fahrzeuge. Auf der B 388 fahren aufgrund der Untersuchung 13.200 Fahrzeuge. Er stellt fest, für den Hauptverkehr in Erding herum bringt nicht die B 388 die Entlastung, sondern der Hauptverkehr auf der St 2084. Das sei das eigentliche Problem.

Er fragt, ob diese Auswirkungen der St 2084 (16.200 Fahrzeuge) in Richtung Erding direkt in die Anton-Bruckner-Straße und der Verkehr der A 94 berücksichtigt und eingerechnet worden sind. Wenn ja, sollte dies das Staatliche Bauamt dem Landkreis schriftlich geben, damit nicht später gesagt werden kann, das sei nicht berücksichtigt worden, die Kosten habe der Landkreis zu übernehmen. Der Landkreis sollte verlässliche Zahlen bekommen.



LANDKREIS  
ERDING

Büro des Landrats  
BL

Weiter möchte er wissen, ob die Zahlen aus dem Kurzak-Gutachten oder aufgrund eigener Zählungen festgestellt worden sind. Es sei auch nachzulesen, dass die Anton-Bruckner-Straße eine Obergrenze habe. Wenn auf diese Obergrenze noch zusätzlich der Verkehr der St 2084 kommt, wird es keine Entlastung für Erding bringen. Er bittet, dies zu beantworten. Er meint, es sollte schon Klarheit sein und nicht nur auf die momentane Aktualität geschaut werden und was in 10 Jahren sein wird, interessiert nicht.

**Der Vorsitzende** antwortet, die Zahlen beruhen nicht auf dem Kurzak-Gutachten, sondern auf der 2009 sehr umfangreichen Verkehrszählung für die ED 99. Er erinnert, die Erhebung sei damals umfangreich vorgestellt worden. Für die Befragungen sei ein Ring um Erding gezogen worden, um tatsächlich den täglichen Verkehr zu erfahren und um einen Entlastungseffekt für die Stadt Erding zu bekommen, möglicherweise mit einer Süd-Ost-Umfahrung.

Er erinnert, obwohl die Süd-Ost-Umfahrung behandelt wird, dafür aber nicht der Landkreis zuständig sei (Maßnahme des Bundes), sei es trotzdem sinnvoll, die Maßnahme durchzuführen. Er denkt, die Wahrscheinlichkeit, dass diese Süd-Ost-Umfahrung in den nächsten 10 Jahren realisiert wird, sei sehr gering, denn die Fortschreibung für den Bundesverkehrswegeplan sei für diese Legislaturperiode nicht mehr vorgesehen. Bis 2015 seien die Maßnahmen bereits festgeschrieben, die dann in der Umsetzung bis 2025 geplant sind. Erst bei der nächsten Fortschreibung werde es die Möglichkeit geben, neue Maßnahmen einzubringen. Trotzdem sollte sie hier Berücksichtigung finden.

**Herr Weywadel** erklärt zur sehr umfangreichen Fragestellung von Kreisrat Rübensaal, natürlich habe ein Abgleich des Verkehrsgutachtens zur ED 99 zu den Verkehrsprognosen zur A 94 stattgefunden. Zur A 94 gebe es eine Menge Verkehrsgutachten, die im Wesentlichen alle von Prof. Kurzak mit Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz aufgestellt worden sind. Das Zahlenmaterial sei mit den Erhebungen abgeglichen worden.

**Kreisrat Rübensaal** kreidet an, Prof. Kurzac habe in seinen Berechnungen den Planfall FTO angenommen und den Planfall kürzeste Strecke nicht berechnet. Wenn das Kurzak-Gutachten als Rechtsgrundlage genommen wird, wird die Realität nicht berechnet.

**Herr Weywadel** antwortet, das Kurzak-Gutachten sei immerhin Grundlage eines rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses. Inwieweit das Kurzak-Gutachten korrekt sei oder nicht, kann er nicht beurteilen. Das Gutachten sei aber ein Aspekt, der für die ED 99 mit Sicherheit nicht ausschlaggebend sein wird. Das Staatliche Bauamt als Straßenbaulastträger der Bundes- und Staatsstraßen müsse sich damit beschäftigen, wie man mit dem Verkehr umgehen müsse, der durch eine A 94 Richtung Erding kommen wird. Es sei dabei die St 2084 zu sehen, aber in noch viel größerem Maße die St 2331 über Hörlkofen. Das sei nach seinem Dafürhalten die kürzeste Verbindung, obwohl es ein paar Kilometer mehr auf der Autobahn sind, die sich als Alternative eher anbietet, als die St 2084.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Weiter merkt er an, der Bund habe klar zu erkennen gegeben, dass er die Baulast für diese Umfahrung nicht übernehmen wird. Auch der Freistaat Bayern habe das getan. Das Verkehrsgutachten vom Büro Obermeyer, Herrn Ammerl zeigt klar und deutlich, dass der Großteil des Verkehrs, der diese ED 99 befahren wird, aus dem Landkreis Erding kommt, so dass man mit der Einstufung der Straße als Kreisstraße zunächst einmal richtig liege. Die ED 99 wird eher überwiegend Verkehr aus dem Landkreis um die Stadt Erding herum leiten wird. Damit stimmt die Klassifizierung. Wenn sich später eventuell größere Verlagerungen ergeben sollten, kann erneut über die Baulast beraten werden.

Weiter erklärt er, die Süd-Ost-Umfahrung sei eine klassische Umfahungsstrecke und dient im Wesentlichen dazu, die Wohnbereiche von Erding vom Durchgangsverkehr in diesem Bereich zu entlasten. Durch sie werde es keine größeren Verkehrszuwächse oder Abnahmen geben. Sie sei derzeit in der zweiten Dringlichkeit im sog. weiteren Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten. Nachdem es sich um eine Maßnahme aus dem Aktionsprogramm zur Straßenerschließung handelt, habe das Staatl. Bauamt Freising die Zustimmung erhalten, eine Voruntersuchung durchzuführen. Das Ergebnis sei der Stadt Erding vor kurzem vorgestellt worden. Es sei ähnlich wie für die ED 99 eine Variantenuntersuchung durchgeführt worden. Es zeigt sich auch eine Vorzugsvariante. Zunächst müsse aber eine Fortschreibung des Bedarfsplans abgewartet werden. Es kommt dann darauf an, ob die Süd-Ost-Umfahrung von Erding in den vordringlichen Bedarf genommen wird. Erst dann gibt es den konkreten Planungsauftrag, weiter zu planen. Wenn nicht, wird es deutliche Verzögerungen geben.

**Herr Ammerl** ergänzt, die Süd-Ost-Umfahrung würde einmal den Durchgangsverkehr aus Richtung München in Richtung Taufkirchen/Vils mit ca. 5.000 bis 6.000 Fahrzeuge übernehmen und den Quellverkehr Richtung Erding, der häufig über die B 388 über die Umgehungsstraße oder die Anton-Bruckner-Straße fährt und das Ziel Erding hat.

Die Süd-Ost-Umfahrung steht in keiner Konkurrenz zur Nordumfahrung. Es gibt keine Ringwirkung. Umgekehrt steht die Nordumfahrung sogar leicht in Konkurrenz zur Süd-Ost-Umfahrung, weil sie Teile des Verkehrs aufnimmt, der eigentlich auf der Süd-Ost-Umfahrung fahren könnte. Das heißt, das letzte Teilstück der Süd-Ost-Umfahrung hätte sogar eine geringere Verkehrsbelastung. Umgekehrt ändert sich die Belastung auf der Nordumfahrung nicht, egal ob die Süd-Ost-Umfahrung da ist oder nicht, weil sie ganz andere Verkehre nach sich zieht.

**Kreisrat Schmidt** geht es um die Belastung der Anton-Bruckner-Straße. Er fragt, ob der Verkehr auf der St 2084 und auf der A 94, der durch Erding durchfährt, durch die Süd-Ost-Umfahrung abgeleitet wird und dadurch weniger Belastung auf der Anton-Bruckner-Straße wäre. Er denkt, das würde die Entscheidung für eine Mitte- oder Südtrasse schon beeinflussen.

**Herr Ammerl** stellt fest, Kreisrat Schmidt meint den Verkehr, der über die St 2084 auf die Ostumfahrung dann zur Nordumfahrung und weiter zum



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Flughafen fährt. Das sei aufgrund von Wegelängen, Geschwindigkeiten, Kapazitäten, etc. geprüft worden. Die Umwege seien viel zu groß.

**Der Vorsitzende** berichtet, er sei über die derzeitige Verampelung der FTO mit der B 388 nicht sehr erfreut. Es sei aber dargelegt worden, es besteht keine andere Möglichkeit, dort überhaupt bei der Verbindungskonstellation noch den Verkehr abwickeln zu können. Wenn noch mehr Fahrzeuge fahren würden, wäre der Kollaps vorprogrammiert.

**Kreisrat Biller** denkt, es geht heute darum, ob die nachträglich genannte Trasse Mitte 3 weiterverfolgt werden solle. Es schlägt als Formulierung vor: „... zunächst nicht weiter verfolgen.“

Er denkt, man braucht kein großer Verkehrsplaner zu sein, um zu sehen, wenn mit der Nordumfahrung in Unterstrogn begonnen wird und sie dann relativ weit unten im Süden dann auf die FTO geht, dass diese Trasse natürlich keine ausreichende Entlastung für die Stadt Erding bringen kann.

Er möchte, als einer der dort wohnt, die Bedenken und Ängste der verschiedenen Bürger, insbesondere der Landwirte darstellen. Es sei bisher in den Untersuchungen nicht klar herausgekommen, dass die landwirtschaftlichen Ackerflächen heute nicht nur wertvoll, sondern, seit es die Biogasanlagen gibt, für die Existenz wichtig seien. Wenn er die blaue Linienführung sieht, weiß er, wer wo Ängste hat. Er geht davon aus, dass eine viel größere Fläche an Ackerland noch zusätzlich für die Nordanbindung durchschnitten wird. Aus dieser Sicht heraus kann eine so weite Schleife nicht sein. Diese Straßenführung habe eine andere Funktion.

Die Nordumfahrung wird nicht umsonst sehr heftig mit einer Nordanbindung diskutiert. Es wissen alle, dass die Nordanbindung, die die Stadt Erding bauen müsste, den Stadtteil Langengeisling mit 70 % vom Durchgangsverkehr entlasten würde.

Er denkt, für diese Variante Mitte 3 müsste die Nordanbindung an der St 2031 angeschlossen werden. Das bedeutet, dass die Langengeislinger zusätzlich wertvolle Flächen auch für die Nordanbindung hergeben müssten. Deshalb sei die Variante Mitte 3 sehr schwer zu bewerten.

Für ihn sei es wichtig, unabhängig von den einzelnen Betroffenheiten, dass nicht so viel Ackerland durchschnitten wird. Zudem würden mehr Kosten anfallen.

**Herr Weywadel** merkt an, die Trasse Mitte 3 wäre 2,2 km länger als die Südvarianten. Entsprechend größer seien der Flächenverbrauch und die Versiegelung. In die Bewertung der Trassen geht das Argument Landwirtschaft genauso ein, wie die Schutzgüter Boden und Wasser, Klima und Luft, etc. und die Immissionsbelastungen. Wenn man zu dem Ergebnis kommt, eine solche Straße zu brauchen, müsse geprüft werden, was mit dieser Straße erreicht werden soll: die Stadt Erding vom Durchgangsverkehr in Ost-West-Richtung zu entlasten. Heute fahren ca. 50.000 Fahrzeuge in Ost-West-Richtung durch Erding. Voraussichtlich werden es 2025 etwa 60.000 Fahrzeuge sein, allein durch die zusätzlichen Ausweisungen von Wohn- und Gewerbegebieten, etc.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Mit dem Korridor Süd können von diesen 60.000 Fahrzeugen 20 %, etwa 12.000 bis 12.500 Fahrzeuge aus Erding herausgenommen werden. Das bringt für die Anton-Bruckner-Straße eine Entlastung, vor allem aber auch für die anderen Straßen. Die Anton-Bruckner-Straße wird nicht ganz so in diesem Umfang entlastet werden, weil Verkehr aus anderen Schleichwegen durch Erding wieder auf die Anton-Bruckner-Straße geht.

Mit dem Trassenkorridor Süd könnte also 20 % Verkehrsverlagerung erreicht werden. Mit den Trassen Mitte 1, Mitte 2 oder Mitte 3 reduziert sich das Verlagerungspotential um die Hälfte, etwa 6.000 Fahrzeuge. Allein der qualitative Unterschied sei in der Beurteilung der Trassen sehr wichtig, denn es müssen 35 Mio € bis 40 Mio € investiert werden. Er stellt fest, mit diesen Mitte-Korridoren sei deutlich weniger zu erreichen als mit den Südvarianten. Dazu kommen die anderen Schutzgüter. In der Beurteilung der Trassen spielt es eine Rolle, welche Auswirkungen sich auf die Umwelt, Natur, Lärmschutz, Immissionsschutz ergeben. Dafür gibt es ein abzuarbeitendes Programm, in dem alles gesetzlich festgelegt und geregelt sei. Zudem gibt es für den Neubau von Straßen gesetzlich fixierte einzuhalten Lärmgrenzwerte, die heute bei 49 Dezibel in der Nacht und 59 Dezibel am Tag in reinen und allgemeinen Wohngebieten liegen. Das sei Planungsvorgabe. Diese Werte seien einzuhalten.

Herr Lehnert habe bereits berechnet und eruiert, bei der Trasse Süd 2 werden an keinem Anwesen, das heute dort bereits steht, die oben genannten Grenzwerte erreicht. Man könne darüber nachdenken, ob ein zusätzlicher Lärmschutz gemacht werden müsse oder nicht. Es wird aber schwierig sein, festzulegen, wer die Kosten dafür übernimmt.

Eine wesentliche Planungsgrundlage, die sich aus dem Immissionsschutzgesetz ergibt, sei bei diesen Trassen einhaltbar und erfüllt. Die Untersuchungen von Frau Oswald haben auch gezeigt, dass die Eingriffe in landwirtschaftlich hochwertige Biotopflächen bei den Südtrassen ausgleichbar sind. Auch das sei ein wesentlicher Aspekt. Vor dieser Entscheidungsgrundlage empfiehlt das Staatl. Bauamt, der Südvariante (egal welche Linienführung) den Vorzug zu geben.

**Kreisrat Hofstetter** fragt, ob die Zahlen der Feldkartierung noch nicht eingepflegt worden sind. Dies verneint **Herr Weywadel**.

**Kreisrat Hofstetter** stellt weiter fest, es gibt die mangelnde Verkehrsanschließung vom östlichen Landkreis her. Deshalb sei es notwendig, dass der Landkreis-Osten besser an die Zentren, wie Erding, München und an den Bereich Flughafen angeschlossen wird. Es gilt Lösungen zu finden, damit eine Nordumfahrung den Verkehr nicht nur zum Flughafen bringt, sondern auch nach Erding, etc. Er denkt, wenn es gewünscht wird, dass der östliche Landkreis Anteil an der guten Entwicklung habe, seien langfristig beide Umfahrungen notwendig.

**Kreisrat Peis** stellt fest, die Wortmeldung von Kreisrat Schmidt stellt die Planung in Frage. Seiner Meinung nach belegen die Zahlen die Notwendigkeit der Nordumfahrung. Die momentane Situation sei nicht nur eine große Belastung für die Stadt Erding, sondern für den ganzen Landkreis.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Auf Dauer könne der Zustand nicht so bleiben. Die Korridorwahl sei schon mehrmals von Fachleuten angesprochen worden. Es sei eindeutig, eine Entlastung könne es nur durch die kürzeste Strecke geben, die am wenigsten landwirtschaftliche Flächen verbraucht. Bei den Varianten Süd 2 oder Süd 3 sei die Durchschneidung nicht so deutlich. Die Variante Süd 3 geht entlang des Flughafens. Bei der Detailplanung müsse das Ziel sein, den Flächenverbrauch so verträglich und so gering wie möglich zu gestalten. Er versteht die unterschiedlichen Bedenken der Betroffenen in Eichkofen, Langengeisling, Altham und Bockhorn.

Der Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt müsse das Thema übergeordnet betrachten und hinterfragen, mit welcher Variante die Beste und kostengünstigste Lösung erreicht werden kann.

Herr Weywadel habe erklärt, dass die Süd-Ost-Umfahrung von der Belastung her eher einen negativen Einfluss auf die Nordumfahrung haben würde. Wichtig sei der Zeitfaktor. Wenn die Planungen nicht weiter geführt werden (Hinweis auf Regionalbahnhof, S-Bahn-Ringschluss, Auflösung des Fliegerhorstes), bringt das vom zeitlichen Rahmen nichts. Er denkt, dass bezüglich der Süd-Ost-Umfahrung in einem zeitlichen Rahmen von ein oder zwei Jahren keine Entscheidung getroffen wird. Dementsprechend könne das keinen Einfluss auf die Planungen zur Nordumfahrung haben.

Heute müsse beschlossen werden, dass die Planungen weiter geführt werden, um das Projekt insgesamt voranzubringen. Das heißt nicht, dass weitere Alternativen nicht untersucht werden können, wenn sich die Sachlage ändert.

**Der Vorsitzende** weist darauf hin, die Entscheidung sei am 15.03.2010 bereits getroffen worden. Er hätte sich damals auch so viele Zuschauer gewünscht, wie heute. Damals sei festgelegt worden, dass der Korridor Süd genauer untersucht werden solle. Die Feldkartierung, die in Auftrag gegeben worden sei, wird Mitte des Jahres 2011 vorliegen. Eine endgültige Entscheidung wird dann in einer Kreistagssitzung zu treffen sein.

Heute sei die Präferenz für eine Vorrangigkeit zu treffen, wie am 15.03. letzten Jahres. Bisher sei überzeugend dargelegt worden, dass die Mitte-Varianten genauso nachrangig zu bewerten sind, wie die anderen bereits vorgestellten Varianten.

Es wäre gegenüber den anderen Varianten unfair gewesen, wenn heute dazu der Kreistag eingeladen worden wäre und bei den anderen Varianten nicht.

**Kreisrat Rübensaal** möchte eine Antwort auf die Frage, wie wird es mit den 16.200 Fahrzeugen plus den Fahrzeugen von der A 94 sein, die bei der Verkehrsuntersuchung zur Ostumfahrung festgestellt worden sind. Müsse es hingenommen werden, dass der Verkehr auf der Kreuzung St 2084 und B 388 weiterhin so aufläuft oder wird geprüft, eine ähnliche Lösung mit dem gleichem Finanzierungsmodell zu bekommen wie bei der Nordumfahrung. Das sei das eigentliche Problem.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

**Der Vorsitzende** betont, dann würde der 5 Mio-€-Anteil der FMG aufgeteilt. Er könne das Angebot sofort an den Bürgermeister der Stadt Erding weiter geben.

Er wird Bürgermeister Gotz dann das Wort erteilen. Auch Bürgermeister Schreiner aus Bockhorn habe die Möglichkeit, sich zu äußern (der dies aber durch Kopfschütteln ablehnte).

Er betont, es wird dann aber schwierig sein zu erklären, dass Ortsumfahrungen in Landkreisträgerschaft gebaut werden. Das sei bisher klar und deutlich abgelehnt worden.

Gleiches Modell heißt in dem Fall, dass der Landkreis auch eine örtliche Zuständigkeit habe. Diese Zuständigkeit sei nicht gegeben, wenn eine Straße von einer Bundesstraße abzweigt und wieder auf die gleiche Bundesstraße zurückgeführt wird. Das sei eine Umfahrung. Die Bürgermeisterin von Moosinning, die Bürgermeister von Taufkirchen/Vils und der Stadt Dorfen, usw. werden das dann zu Recht sofort fordern.

Der Vorsitzende vermutet, dass die Stadt Erding nicht bereit sei, die Finanzierung zu 100 % zu übernehmen, denn dann könnte sie die Umfahrung der B 388 als sog. kommunale Entlastungsstraße sogar mit einem sehr hohen Zuschussanteil sofort haben. Die Stadt Erding wird vielmehr anstreben, dass der Bund die Kosten übernimmt. Er sieht hier keinen Zusammenhang mit der Nordumfahrung.

**Herr Weywadel** sagt, die Zahl 16.200 Fahrzeuge sei nicht konkret.

**Herr Ammerl** erklärt, die 16.200 Fahrzeuge seien die Fahrzeuge, die in Erding Quelle und Ziel haben, der Verkehr sei also kein Durchgangsverkehr.

**Der Vorsitzende** präzisiert, die Verlagerung des Verkehrs der B 388 im Süden/Südosten der Stadt Erding, die sog. Süd-Ost-Umfahrung bringt keine nennenswerten Auswirkungen auf die Nordumfahrung.

**Herr Ammerl** ergänzt, überhaupt nicht.

**Herr Weywadel** verweist auf die unterschiedlichen Verkehrsströme.

**Kreisrätin Seeger** sieht in der Nordumfahrung eine gewisse Konkurrenz zur Ostumfahrung. Würde es keine Nordumfahrung geben, würde die Ostumfahrung einen Großteil des Flughafenverkehrs aufnehmen können. Sie sieht im Individualverkehr keine Lösungsmöglichkeit. Vor allem, wenn immer wieder gesagt wird, wie bestimmte Teile, z.B. Langengeisling, entlastet werden könnten. Langengeisling bekommt nicht nur die Fahrzeuge von der Anton-Bruckner-Straße, sondern auch noch die Straße im Norden. Sie kann sich nicht vorstellen, dass dies als Entlastung gesehen wird. Es wird ein Teil in Erding entlastet und woanders hingeschoben.

Um den Verkehr aus Erding herauszubringen, wird im Moment nur von Straßen geredet. Sie denkt, im Hinblick auf die Zukunft, auf ein Verkehrskonzept 2025, müsste auch an öffentliche Verkehrsmittel gedacht werden.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Der Landkreis müsste den S-Bahn-Ringschluss erst einmal haben, um zu wissen, welche Entlastung er bringt. Vielleicht sollen die großen Parkplätze an den Haltestellen umsonst angeboten werden und nicht gegen Gebühr, damit die Leute von sich aus das Angebot annehmen.

Kreisrat Hofstetter habe gesagt, der Landkreis brauche beide Umfahrungen. Das kann kein Konzept für den Landkreis sein. Es werden große Einkaufszentren gebaut und jeder wundert sich, wenn alle mit dem Auto dort hinfahren. Der Faktor Zeit sei ein Faktor, aber nicht um jeden Preis, vor allem, wenn so viele Menschen im Landkreis belastet werden. Das einzige wäre der rasche Ausbau der Ostumfahrung von Erding. Wenn dafür das Geld der FMG als Vorfinanzierung für die Bundesstraße verwendet werden könnte, sollte das gemacht werden. Dann wären die ganzen Diskussionen im Norden nicht notwendig.

**Der Vorsitzende** sagt, Kreisrätin Seeger missachtet und ignoriert damit die östlichen Gemeinden und nimmt billigend in Kauf, dass die Menschen in Tittenkofen, Grucking eine überproportionale Verkehrsbelastung auf den Gemeindeverbindungsstraßen haben, die für Kreis- und Staatsstraßen vorgesehen sei. Es werden derzeit trotz des guten ÖPNV-Angebotes Schleichwege benutzt. Erst heute Vormittag sei eine Broschüre vom MVV über die Entwicklung des Verkehrs im ÖPNV vorgestellt worden. Danach habe der Verkehr im ÖPNV in den letzten neun Jahren um 60 % gesteigert werden können. Trotzdem gibt es in den Prognoseberechnungen eine deutliche Zunahme im Straßenverkehr, weil immer mehr Menschen aufgrund der Ausweisungen von Bau- und Gewerbegebieten fahren werden. Es ist davon auszugehen, dass mit jedem neuen Wohnhaus mindestens drei neue Fahrzeuge hinzukommen. Die Verkehrsprognose habe sich in den letzten Jahren deutlich über die prognostizierten Zahlen entwickelt. Es müsste dann konsequent gesagt werden, es dürfen keine neuen Baugebiete ausgewiesen werden.

Er weist darauf hin, 2007 sei ein umfassendes Gutachten zur B 388 und Umfeld erstellt worden. Am Freitag der letzten Woche habe er eine Resolution des Ostbündnisses bekommen, in dem die dringendste Herstellung von verschiedensten Verkehrsmaßnahmen als oberste Priorität und größte Forderung im Ostbündnis vorangetragen wird – und Kreisrätin Seeger sagt, es sei eigentlich nichts notwendig.

Er vermisst, dass er bei Bürgerversammlungen nicht ein einziges Mal die Antwort auf die Frage bekommen habe, wie der zusätzliche Verkehr gelöst werden soll. Es heißt, der Verkehr wird immer mehr, die Straße vor Ort soll am Besten zur Spielstraße umgewidmet und alle anderen Straßen sollen mehr belastet werden. Das sei jedoch nur möglich, wenn die Straßen benannt werden, auf die der Verkehr stattfinden soll.

Wenn unabhängig vom Korridor auf der Nordumfahrung 13.300 Fahrzeuge in Spitzenbelastungen fahren werden, bedeutet es, dass die 13.300 Fahrzeuge nicht auf anderen Straßen fahren und es bedeutet auch, Menschen damit entlasten zu können.

Er verweist darauf, bei all den Dingen, die in den vergangenen Jahren angepackt worden sind, egal, ob die Flughafenerschließung mit den Verkeh-



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

ren oder ein Gutachten B 388 und Umfeld auf Landkreisebene angefordert und beim Nachbarschaftsbeirat eingereicht worden sei, habe er bisher von den Gemeinden nicht gehört, dass eine Straße nicht gebaut werden soll. Er hört nur da und dort, die Straße soll „nicht bei mir, sondern woanders“ gebaut werden.

Er behauptet, Kreisrätin Seeger trifft mit ihrer Äußerung nicht die Nöte und Sorgen der Bürger, die derzeit schon vom Verkehr über die Maßen belastet sind.

**Kreisrätin Dieckmann** plädiert dafür, alle Maßnahmen gemeinsam zu betrachten. Man weiß nicht, wo die Regionalbahn, der Bahnhof, etc. hinkommen sollen, wie der Verkehr gelenkt wird, welche Schleichwege gewählt werden, etc. Bei allen Varianten heißt es, dass Langengeisling entlastet wird. Sie fragt, wie kann das gesagt werden, wenn noch nicht feststeht, wo der Bahnhof hinkommen wird. Ohne das zu wissen, kann nicht weiter geplant werden. Langengeisling wird von allen Seiten eingekesselt. Es kann nicht immer gesagt werden, Erding wird entlastet, es muss schon genau hingeschaut werden, wo Erding entlastet wird.

Weiter möchte sie wissen, wie eine Anbindung der ED 19 in Unterstrogn funktionieren soll.

**Der Vorsitzende** merkt an, 2002/2003 und vorher 2000 und 2007 sei von einer Süd- oder Nordeinschleifung noch keine Rede gewesen. Damals seien aber die grundsätzlichen Entscheidungen zur Nordumfahrung getroffen worden. Es haben sich bis auf eine Gegenstimme alle dazu entschlossen, die Nordumfahrung bauen zu wollen.

Auch vor einem Jahr sei mit 10 : 2 Stimmen die Entscheidung getroffen worden, den Südkorridor vorzuziehen. Die Nordanbindung gebe es erst in der gedanklichen Entwicklung seit einem Jahr, seit der Bürgermeister der Stadt Erding gemeinsam mit dem Stadtrat dafür plädiert habe, eine Entlastungsstraße parallel zur Alten Römerstraße neu zu schaffen. Die grundsätzliche Überlegung eine Nordumfahrung zu bauen stammt aus dem Jahr 1999 und 2000. Damals habe auch keiner gewusst, ob und wie ein Bahnhof kommt.

Wenn heute keine Entscheidung getroffen wird, bedeutet es eine Verzögerung. Es könnte dann frühestens 2012 die Feldkartierung durchgeführt werden, das Ergebnis würde dann ca. Mitte 2013 vorliegen. Dies sollte aber auch den Bürgern so gesagt werden.

**Kreisrat Wiesmaier** zeigt sich erstaunt über die Diskussion. Der Ausschuss sei heute nicht angetreten, um die Verkehrsprobleme der nächsten 50 Jahre zu lösen. Die Ausschussmitglieder sollten vielmehr die zwei weiteren vom Staatl. Bauamt untersuchten Varianten bewerten und prüfen, inwieweit sich neue Erkenntnisse ergeben haben.

Er bittet, nicht immer so zu tun, als ob in der Zwischenzeit nichts gewesen wäre. Es sei nicht verständlich, wenn ein Ausschussmitglied auf Beschlüsse der letzten Jahre keine Rücksicht nimmt, sondern einfach ins Blaue diskutiert wird. Das sei nur publikumswirksam.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Er sieht keine Erkenntnisse, die die Ausschussmitglieder von den Südvarianten abbringen könnten. Die Untersuchungen manifestieren sich auf die Südkorridore, um die gewünschte Entlastung zu bekommen.

Mit der Nordumfahrung Erding werden nicht das Problem des nordöstlichen Landkreises und auch nicht der Verkehr des südlichen Landkreises gelöst werden können. Das aufgestoßene Zeitfenster macht es vielmehr möglich, einen ersten Baustein in der Entlastung der Verkehre in den Landkreis zu bringen.

Es sollte das Mögliche und Naheliegende umgesetzt und nicht das Übernächste, worüber es noch keine Erkenntnisse gibt, diskutiert werden.

Heute sei der Beschluss zu fassen, auf der Grundlage der Planungen weiterzuarbeiten. Der Kreistag habe dann die Entscheidung zu treffen. Die Erkenntnisse heute seien so zu interpretieren, dass die Südvarianten bleiben und alle weiteren erforderlichen Dinge abgearbeitet werden sollen. Jetzt das Zeitfenster wieder zu schließen, wäre nicht nur fahrlässig.

Er denkt, die Verkehrsprobleme im Landkreis können heute nicht gelöst werden. Vielmehr sei zu den neuen vorgestellten Varianten ein Beschluss zu fassen.

**Der Vorsitzende** sagt, deshalb sei auch kein Beschlussvorschlag mitversandt worden.

**Kreisrat Treffler** merkt an, die ödp-Fraktion habe bereits deutlich gemacht, dass sie sich gegen eine Nordumfahrung ausspricht. Er werde auch gegen eine jegliche weitere Planung stimmen, weil eine konsequente Sicht der Dinge dazu gehört. Der Vorsitzende fordere zwar emotional, dass mit dieser Nordumfahrung der Verkehr aus Erding herausgenommen wird. Ihm habe die Äußerung des Vorsitzenden in Grucking gefallen, dass Straßen nicht gerne gebaut werden, sondern nur, um den Verkehr wegzubringen.

Er sei zwar mit wenigen Prozenten in den Kreistag gewählt worden, aber den Bürgern sei eine andere Politik ein großes Anliegen.

Er sieht in dem Bereich das Problem der Artenvielfalt. Seiner Ansicht nach sollte auch der Flughafen nicht ausgebaut, sondern die Flüge reduziert werden. Man könne nicht immer sagen, „ich schließe mich der Meinung der Mehrheit an“. Kreisrat Treffler macht deutlich, es gibt andere Positionen. Es freut ihn, dass die Nutzung des ÖPNV zunimmt. Dies sei eine andere Art des Verkehrs. Deshalb spreche er sich gegen die Nordumfahrung aus.

**Der Vorsitzende** erinnert, ein Beschluss sei bereits am 15.03.2010 gefasst worden. Zusätzlich seien in der Zwischenzeit, nachdem dies sinnvoll gewesen sei, die neuen Vorschläge mit Mitte 3 und Mitte 3A (als sog. 6. und 7. Variante) bewertet worden.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Die beiden Vorschläge Mitte 3 und Mitte 3A würde er aufgrund der Darstellung als nachrangig sehen. Das sei vielleicht nicht für alle Zeiten so. Es könnte im nächsten Jahr vielleicht ganz andere Entwicklungen geben.

Er schlägt als Beschluss vor:

„Die Nachrangigkeit der Varianten Mitte 3 und Mitte 3A gegenüber der Varianten oder Korridore Süd 2 und Süd 3 wird zustimmend zur Kenntnis genommen, so dass die Varianten Mitte 3 und Mitte 3A derzeit nicht weiter verfolgt werden.“

Nachdem das Ganze in hohem Maße auch die Stadt Erding betrifft und sie auch finanziell das Delta übernehmen wird (Zuschuss Freistaat Bayern plus 5 Mio € aus dem Umlandfond oder auch mehr, plus einem kommunalen Anteil) und bisher die Beschlusslage der Stadt Erding war, sich ausschließlich im Bereich Süd zu engagieren, bittet er den Stellv. Landrat und Bürgermeister Gotz um sein Votum.

**Bürgermeister Gotz** stellt fest, die Feststellung, dass es zur B 388 Süd-Ost-Umfahrung einen Beschluss gibt, sei nicht richtig. Das Staatl. Bauamt habe das Thema aufgegriffen und 2010 verschiedene Varianten vorgestellt. Einen Beschluss des Stadtrates Erding an das Staatl. Bauamt gibt es nicht. Aus allen Fraktionen war aber deutlich erkennbar, dass es wohl eine breite Mehrheit geben und die Stadt Erding einen Beitrag leisten wird, diesen Entlastungsast im südöstlichen Teil positiv mit zubegleiten. Kreisrat Rübensaal habe bewusst den Ortsteil Ammersdorf herausgegriffen. Nachdem die Presse anwesend ist, möchte er feststellen, dass er die Debatte mit dem Stadtrat und der Öffentlichkeit führen möchte. Er betont, die Stadt Erding werde hierzu nicht die Straßenbaulastträgerschaft übernehmen. Das sei auch rechtlich nicht möglich. Es stellt sich auch die Frage, ob es Sinn und Zweck sein kann, eine Geschlossenheit gegenüber anderen Maßnahmenträgern aufzulösen, nur um etwas ein oder zwei Jahre eher zu bekommen. Es kann nicht sein, dass die Steuergelder der Stadt Erding für Infrastrukturen verwendet werden, die nicht Aufgabe der Stadt Erding sind.

2000 seien bereits siebenstellige Beträge für die langfristige Finanzplanung für die Nordumfahrung eingestellt worden. Die Beschlusslage sei damals auch gewesen, dass als Konsens aller Stadtratsfraktionen im Flächennutzungsplan eine Linie eingetragen worden ist, die mit den heutigen Untersuchungen am ehestens noch zu tun hat.

Zur ED 99 (diese Bezeichnung sollte so übernommen werden), merkt er an, Kollege Biller habe angeführt, dass eine Bürgerinitiative zu Recht davon spricht, dass nicht der Eindruck entstehen darf, dass das eine nur mit dem anderen verwirklicht werden kann oder wird. Die Bemühungen des Stadtrates Erding kommentieren sich eindeutig darin, dass ein Bebauungsplan auf den Weg gebracht worden ist, der, (da war die Nordumfahrung schon in der Überlegung) einzig und allein die Absicht hatte, den eventuell kommenden zentrumsnahen Kreuzungsbahnhof verkehrlich verbessert anzubinden. Das sei die Empfehlung von ihm und dem Stadtrat gewesen, die mehrheitlich auch mitgetragen worden sei.



LANDKREIS  
ERDING

Büro des Landrats  
BL

Seit den letzten Tagen gibt es auch die Überlegung, dass aus der Maßnahme (violett eingezeichnet) unter Umständen nichts werden könnte. Er teilt die Auffassung, alles zu tun, dass der Fliegerhorststandort erhalten bleibt. Es gibt für eine Verbindung sehr wohl auch Möglichkeiten in dem Bereich der Startbahn (hindernisfreie Zone). Er habe das Sitzungsprotokoll der Stadtratssitzung vom 27.07.2010 dabei. Es sei mit 31 : 5 Stimmen dies so beschlossen worden und auch, die Anbindung des Freizeitgeländes Kronthaler Weihers an eine mögliche Nordumfahrung zu untersuchen.

Er betont, die Stadt Erding kann und darf sich bei einer Nordumfahrung nicht finanziell beteiligen, weil die Maßnahme ursächlich aus der Entwicklung des Flughafens entstanden sei. Der Flughafen müsse hier ein Stück mehr in die Pflicht genommen werden und müsse hier stärker einsteigen.

Er bedankt sich nachdrücklich im Namen der Stadt Erding beim Vorsitzenden, denn es gibt erstmalig ernsthaft einen Lösungsansatz, wie Verkehre anders gestaltet werden können, ohne weiterhin die Siedlungsgebiete nachhaltig zu belasten. Deshalb sei es wichtig, einen transparent offenen Dialog zu führen, in dem auch festgehalten wird, dass der Stadtrat von Erding in seinen Haushaltsberatungen festgestellt habe, dass er souverän entscheiden wird, ob er für eine Aufgabe des Freistaates Bayern einen Millionenbetrag X oder Y zur Verfügung stellen wird. Er sei auch bereit, Prügel einzustecken, wenn es ein Betrag wird, der nicht akzeptabel sei. Dann müsse verhandelt werden, wie vielleicht etwas verbessert werden könne. Er denkt, es sei manchen nicht bewusst, dass hier von einer gewaltigen Investition die Rede sei. Wenn den Bürgern aus Langengeisling und der Stadt Erding deutlich erklärt wird, dass eine Gleichbehandlung gewünscht sei, muss sich das in der Aussage wiederfinden. Es könne über die Zählungen und Prognosen diskutiert werden, ein Großteil wird stimmen oder nicht. Eines sei aber sicher, der Landkreis Erding werde nicht nur in der Stadt Erding Zuzug und massive bauliche Entwicklungen haben. Er erinnert, z.B. an den Bereich Haager Straße Ost und weitere Baugebiete, wo sich Verkehre entwickeln werden, über die heute in der Prognose und Berechnung nichts steht.

*Kreisrat Schmidt Horst erklärt seine Abwesenheit. Für ihn ist Kreisrat Gruber Michael ab 17.15 Uhr anwesend.*

**Kreisrat Hofstetter** denkt, die Ausschussmitglieder sollten über die heutige Aufgabenstellung beraten. Bürgermeister Gotz hat gesagt, der Bund habe die B 388-Umfahrung zu realisieren. Er denkt, diese Süd-Ost-Umfahrung muss bei der nächsten Fortschreibung im Bedarfsplan aufgenommen werden. Es sei die Rede von einer Realisierung dann 2020 bis 2025. Verkehrskonzepte werden aber in jeder Kommune, in jedem Landkreis entwickelt. Eine Entscheidung sei zu treffen.

**Der Vorsitzende** berichtet von Bürgerversammlungen und anderen Veranstaltungen, in denen immer der Ruf danach sei, endlich Entlastungsstraßen zu bauen. Er nehme diese Äußerungen sehr ernst.

**Kreisrat Rübensaal** erinnert, 2004 bis 2006 war seinerzeit die klare Aussage von Minister Huber, dass die Regionalbahn Richtung Flughafen



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

kommt und es dann zu einer spürbaren Entlastung auf der St 2084 kommen wird. Minister Zeil stellt aber nun alles wieder in Frage, was Minister Huber einmal gesagt hat. Kreisrat Rübensaal denkt, dass die Regionalbahn eine echte Verkehrsentslastung auf der St 2084 bringen würde.

**Kreisrat Peis** zeigt sich über die Diskussion erstaunt. Es gilt heute einen Beschluss zu formulieren, ob die Varianten Süd 2 und Süd 3 weiter beplant werden sollen. Die vorgestellten Mitte-Varianten schneiden in der Beurteilung schlechter ab. Er versteht die Sorgen der Kollegen, doch die Diskussion bringt heute nichts.

Er versteht den ökologischen Hintergrund der Aussage von Kreisrat Treffler. Zum Schutzgut Natur gibt es auch das Schutzgut Mensch. Alle Bürger des Landkreises und der Stadt Erding seien von der Planung betroffen. Er spricht sich auch dafür aus, dass der ÖPNV gestärkt wird. Doch zu sagen, dann gibt es weniger Autos, sei nicht reell. Natürlich sei in anderen Gegenden das Gegenteil der Fall. Fakt ist, dass im Landkreis Erding die Bevölkerung zunehmen wird.

**Kreisrat Empl** denkt, Ziel muss sein, die vorgeschlagene Trasse noch zu verbessern. Er betont, „die Nordanbindung sei für Langengeisling ein Muss, sonst erstickt Langengeisling im Verkehr.“

**Der Vorsitzende** merkt an, die Nordumfahrung sei nahezu neutral für Langengeisling. Der Verkehr auf der Alten-Römer-Straße wird nach den Prognosen nicht weniger, aber auch nicht mehr werden.

Die Nordanbindung sei Aufgabe der Stadt Erding. Er vermutet, dass sich die Stadt Erding, nachdem der Beschluss bereits so gefasst worden ist, damit auch weiter beschäftigen wird.

Einen Verbesserungsbedarf der Varianten wird es immer geben. Die Festlegung zur Nordumfahrung sollte in dem Bereich genau gemacht werden, wo es um die Einbeziehung vorhandener Feld- und Waldwege geht, um eine zusätzliche Durchschneidung der Flure zu vermeiden.

Der Beschlussvorschlag lautet:

„Die Nachrangigkeit der Varianten Mitte 3 und Mitte 3A gegenüber der Variante Süd 2 alternative Süd 3 wird zustimmend zur Kenntnis genommen, so dass die Varianten Mitte 3 und Mitte 3A derzeit nicht weiter verfolgt werden.“

**Kreisrätin Seeger** schlägt als Formulierung vor: „Die Variante Mitte 2 und Mitte 3A werden nicht weiter verfolgt.“

**Der Vorsitzende** betont, es sollte die Begründung (weil sie als nachrangig eingestuft werden) mit aufgenommen werden.

**Kreisrätin Seeger** sagt, sie könnte dem zustimmen, mit dem Hinweis, dass sie die weiteren Varianten auch nicht besser findet.

**Der Vorsitzende** sagt, nach der Abstimmung könne Kreisrätin Seeger das zu Protokoll geben.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

**Der Vorsitzende** bringt erneut den Beschlussvorschlag zur Abstimmung: Die Nachrangigkeit der Varianten Mitte 3 und Mitte 3A wird festgestellt, so dass die Varianten Mitte 3 und Mitte 3A derzeit nicht weiter verfolgt werden.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 10 : 3 Stimmen.**  
(Gegenstimme: KRin Dieckmann, KR Empl und KR Gruber)

**Kreisrätin Seeger** bittet im Protokoll aufzunehmen, die Zustimmung zur Einstellung der Planungen für die Nachrangigkeit der Varianten Mitte 3 und Mitte 3A bedeutet nicht, dass damit eine andere Variante eine Vorrangigkeit hat.

**Kreisrat Treffler** schließt sich der Aussage von Kreisrätin Seeger an. Er möchte nicht, dass es später heißt, er hätte die Variante Süd bevorzugt.

**Herr Otmann** stellt zu den einzelnen Knotenpunkten die vom Staatl. Bauamt ausgearbeiteten Varianten und Lösungen vor.

**Kreisrat Treffler** fragt, ob es hier um den Südkorridor geht.

Dem stimmt **der Vorsitzende** zu, es geht um die Knotenpunkte an den beiden Staatsstraßen und an der B 388.

**Herr Otmann** sagt, die erste Untersuchung betrifft die Nordumfahrung Erding mit den St 2331 und St 2082. Diese Lösungen funktionieren bei den Varianten Süd 2 und Süd 3.

Variante 1 sei eine Lösung mit zwei Kreisverkehren. Es findet höhengleich der Anschluss einmal der St 2082 im Osten und einmal bei der St 2331 im Westen statt. Zur Verbesserung der Verkehrsqualität werden die relativ hohen Abbiegeströme mit einem zusätzlichen Bypass am Kreisverkehr vorbeigeführt.

Eine Forderung der Bundeswehr war, einen kreuzungsfreien Verbindungsweg zum Wehrwissenschaftlichen Institut bzw. zu den dort vorhandenen Infrastruktureinrichtungen der Bundeswehr herzustellen. Dafür sei ein Brückenbauwerk über die Kreisstraße geplant. Der Vollständigkeit halber sei auch eine mögliche Nordanbindung nach Erding dargestellt worden. Es könnte in dem Bereich noch geringfügig umtrassiert werden. Dieses Konzept wäre auch möglich, wenn eine Nordanbindung nicht kommen würde.

Die Lösungen funktionieren alle mit ausreichender verkehrlicher Qualität. Die weiteren Daten können aus den Unterlagen entnommen werden. Im letzten Jahr seien auch schon andere Möglichkeiten untersucht worden, die verkehrlich nicht funktionieren.

Variante 2 wäre das genaue Gegenteil. Ein höhenfreier Anschluss der beiden Staatsstraßen. Es kann dabei immer nur rechts rein und rechts rausgefahren werden. Es wären monströse Bauwerke notwendig. Es wäre aber eine deutlich zügigere Führung des Verkehrs auf der Nordumfahrung möglich.



Als Untervariante (2a und 2b) wären Mischungen daraus möglich. Einmal ein höhenfreier Anschluss und ein höhengleicher Anschluss, bzw. umgekehrt.

Variante 3 wäre die Zusammenführung der beiden Anschlussstellen an einem Punkt. Es müsste dann ein Kreisverkehr in zweiter Ebene gemacht werden, die Verbindungsrampen würden nach oben geführt und der Kreisverkehr würde in einer zweiten Ebene liegen. Es müsste hierzu 400 m parallel zur Kreisstraße eine zweite Straße gebaut werden, die die St 2331 anbindet.

Bei allen Varianten wäre keine Durchfahrt auf der St 2331 nach Langengeisling möglich. Der Verkehr müsste immer den Versatz fahren, weil die Nordanbindung von Erding her vorausgesetzt worden sei. Es würde keinen Sinn machen, den Verkehr nach Langengeisling fahren zu lassen. Der Verkehr sollte auf die Nordanbindung geführt werden.

Die Empfehlung des Staatl. Bauamts wäre aufgrund der geringsten Kosten und des geringsten Flächenverbrauchs die Variante 1 mit zwei Kreisverkehren in einer Ebene mit einem Bypass zwischen der Nordumfahrung und der St 2331.

**Kreisrat Biller** sieht bei dieser Variante, dass in der Verlängerung zu Langengeisling die St 2331 rückgebaut werden soll. Das sei vernünftig. Er fragt, ob u.U. durch den Verkehr, der von Norden kommt, z.B. beim jetzigen Kreisverkehr Eichenkofen Richtung Westen, die Orte Eichenkofen, Altham, Kronthaler Weiher eine zusätzliche Belastung bekommen könnten. Er fragt, ob dies aus den Zählungen ersichtlich sei.

**Der Vorsitzende** versteht die Überlegung. Wenn sich der von Berglern Kommende z.B. im Westen von Erding die Fahrt durch Langengeisling sparen möchte und über die Nordanbindung über die Anton-Bruckner-Straße fahren möchte, biegt er vielleicht bei Eichenkofen rechts ab und fährt möglicherweise bis Eitting. Damit könnte die ED 19 zusätzlich mit Verkehr belastet werden, insbesondere bei den Ortsdurchfahrten Eichenkofen, etc. Kreisrat Biller habe gefragt, ob diese Möglichkeit zusätzlichen Verkehr durch Eichenkofen, etc. nach sich ziehen würde.

**Herr Ammerl** sichert eine Überprüfung vor. Das Ergebnis wird nachgereicht.

**Herr Otmann** erklärt weiter den Knotenpunkt ED 99 mit der B 388. Diese Lösung würde theoretisch bei allen Varianten möglich sein, weil der Einschleifungspunkt nahezu an derselben Stelle sei.

Die 1. Lösung wäre ein klassischer linienkonformer Anschluss mit einer linksliegenden Trompete. Die Bundesstraße müsste um ein ganzes Stück nach Norden verschoben werden. Die Bundesstraße würde ganz leicht angehoben, die ED 99 würde unter der Bundesstraße durchgeführt, um im Süden angeschlossen zu werden für die Fahrtbeziehungen aus Unterstrogn kommend bzw. Richtung Hecken.

Diese Lösung habe einen relativ hohen Flächenverbrauch mit 5,3 ha. Deswegen sei versucht worden, eine flächensparendere Lösung zu finden.



**LANDKREIS**  
**E R D I N G**

Büro des Landrats  
BL

Flächensparender wäre ein Kreisverkehr in 2. Ebene. Die Bundesstraße würde unter dem Kreisverkehr durchgeführt und die einzelnen Fahrbeziehungen würden über eine Rampe geführt und über den Kreisverkehr an die Nordumfahrung angeschlossen.

Ende letzter Woche sei der Wunsch gekommen, diese Lösung, die bereits im März letzten Jahres vorgestellt worden sei, noch genauer zu prüfen. Es würden am Knoten nicht alle Fahrbeziehungen abgewickelt, sondern nur die Fahrbeziehungen von und nach Osten ermöglicht und die Fahrbeziehungen von Süden bzw. von Westen über die ED 20 mit einem zusätzlichen Anschluss an die ED 99 angeschlossen. Aufgrund der Kürze der Zeit sei es nicht möglich gewesen, die Zahlen zu vergleichen, weil der Flächenbedarf anders gerechnet werden müsse.

Trotzdem sei das Staatl. Bauamt der Meinung, dass diese Lösung, vor allem aufgrund der Verkehrszahlen in diesem Abschnitt von 5.600 Fahrzeugen im Vergleich zu 8.400 Fahrzeugen einen größeren Flächenverbrauch haben würde (wegen der zusätzlichen Anbindungen) und auch von den Kosten her vermutlich etwas höher liegen würde. Es könnte zwar überlegt werden, einen Kreisverkehr zu machen, der die Kosten reduzieren würde. Aber allein deshalb, dass fast 3.000 Fahrzeuge weniger fahren würden, sei die Empfehlung, den Kreisverkehr in 2. Ebene in Variante 2 als Vorzugslösung zu empfehlen.

**Der Vorsitzende** fragt, was der Kreisverkehr in 2. Ebene bedeutet. Wie tief könnte die Bundesstraße B 388 eingegraben werden. Er fragt, ob es ein deutlicher Geländeeinschnitt wäre.

**Herr Weywadel** erklärt, der Kreisverkehr würde 2 m bis 3 m über dem Gelände liegen, um ordentliche Böschungen und kein Problem mit dem Grundwasser zu haben. Die Bundesstraße würde dann etwa 4 m oder 4,5 m unter dem Geländeniveau liegen. Sie würde außerhalb des Grundwassers liegen (Nähe Strogen), weil mit einer Grundwasserwanne die Kosten deutlich höher wären. Diese Details müssen jedoch in den nächsten Planungsschritten genauer ausgearbeitet werden.

**Der Vorsitzende** fragt, ob bei der Variante 4 bezüglich ED 20 auch ein Kreisverkehr möglich wäre, um weniger Fläche und Kosten zu haben.

**Herr Ammerl** sagt, das wäre möglich.

**Herr Otmann** ergänzt, es wäre ein größeres Bauwerk notwendig. Es wäre weniger Verkehr (ca. 5.000 Fahrzeuge) auf der Straße, das sollte überlegt werden. Für den Verkehrsteilnehmer sei es meist ungewohnt, wenn er an einen Knoten kommt und feststellt, dass er nicht so fahren kann, wie er will.

**Der Vorsitzende** sagt, die Fahrbeziehung würde es nur für diejenigen geben, der von Erding kommend auf die Nordumfahrung möchte. Das seien aber deutlich weniger Fahrzeuge.

Die Meisten werden vermutlich die direkte und kürzere Verbindung wählen. Derjenige, der von Osten kommt, muss sich im Kreisverkehr einfädeln und weiterfahren. Auch derjenige, der z.B. vom Flughafen kommt, muss Richtung Osten die schnelle Anbindung nutzen, muss aber den Kreisverkehr fahren.



**Kreisrat Empl** fragt, ob bei Variante 2 der Kreisverkehr an den Bestand der alten Bundesstraße angebunden werden kann, dann wäre der Flächenverbrauch nicht so groß.

**Der Vorsitzende** sagt, das wäre möglich, die Flächen treffen immer den gleichen Landwirt.

**Herr Weywadel** erklärt, vom FFH-Gebiet (grün schraffiert) müsse ein Mindestabstand von 30 m eingehalten werden. Für die Baumaßnahme werden auch Ausgleichsflächen gebraucht. Die Fläche, auf der jetzt die alte Bundesstraße ist, wird in dem Bereich zurückgebaut.

**Der Vorsitzende** sagt, dieser Bereich sei gutes Ackerland, den möchte ein Landwirt im Tausch haben.

**Herr Weywadel** merkt an, über diese Details müsse aber in einer späteren Planungsphase diskutiert werden. Grundstücksbetroffenheiten seien Thema der Planfeststellung. Wenn ein Landwirt bestimmte Flächen haben möchte, wird sicher darauf Rücksicht genommen.

**Der Vorsitzende** versteht die Aussage so, dass diese Details noch geprüft werden können. Wenn der Abstand zum FFH-Gebiet eingehalten wird, könnte an die Mindestgrenze gebaut werden. Es könnte auch ein Vorteil sein, wenn die alte B 388 verwendet und eingebunden werden kann, z.B. für die Auf- oder Abfahrt, etc.

**Kreisrat Peis** erschreckt bei der Planung, was an Fläche verbaut wird. Der Ansatz müsse schon sein, den Flächenverbrauch möglichst gering zu halten und natürlich trotzdem auf der Straße eine möglichst große Entlastung zu haben. Bei der Variante 1 sieht er keine Alternative.

Er kann nicht nachvollziehen, warum auf der Variante 4 weniger Fahrzeuge fahren würden. Er fragt, ob es wirklich notwendig sei, den großen Schwung über viele Ackerflächen zu machen.

**Herr Weywadel** erklärt, der Verkehr, der auf der Nordumfahrung fährt, muss auf den Knotenpunkt fahren. Der Verkehr teilt sich bei der Variante 4 anders auf.

**Kreisrätin Dieckmann** fragt, ob die Variante 2 den Vorteil hätte, dass durch Unterstroggen weniger Autos fahren würden. Dem stimmt **Herr Ammerl** zu.

**Kreisrätin Dieckmann** fragt, ob sich der Bürgermeister der Gemeinde Bockhorn dazu äußern könne.

**Der Vorsitzende** sagt, die Gemeinde Bockhorn habe einmal dafür plädiert, obwohl sie sich nicht für die Nordumfahrung ausspricht, dass nördlich des Lagerhauses ein Kreisverkehr mit Anbindung der ED 20 errichtet werden sollte. Er bittet Bürgermeister Schreiner um Darstellung.

**Bürgermeister Schreiner** sagt, die Gemeinde Bockhorn habe für alle Varianten Vorbehalte. Der Querverkehr geht durch das Gebiet der Gemeinde Bockhorn. Das Problem sei, dass die Gemeinde Bockhorn in der Baumaßnahme nur Nachteile sieht. Er könnte sich die Variante 4 a wie auch die Variante 2 vorstellen. Beides habe Vor- und Nachteile. Er sieht sich



nicht in der Lage, ein offenes Statement abzugeben, was für die Gemeinde das Beste sein wird. Bei der Variante 4 a wird der Verkehr in Unterstogn mehr sein als bei der Variante 2. Er werde dazu im Gemeinderat eine Abstimmung herbeiführen müssen.

**Der Vorsitzende** sagt, eine Gemeindebeteiligung sei sinnvoll.

**Kreisrat und Stellv. Landrat Max Gotz übernimmt den Vorsitz.**

**Kreisrat Wiesmaier** denkt, die verschiedenen Aspekte seien abzuwägen. Es sei außer Diskussion, dass in der Gemeinde Fraunberg, in Grucking usw. ohne Nordumfahrung ein Verkehrszuwachs von 2.500 Fahrzeugen wäre. Mit dem Anschluss wäre es möglich, dass der Schwerlastverkehr, der von Erding her kommt und über die Ortschaften Tittenkofen, Grucking über die ED 20 nicht mehr über diese Ortschaften fahren muss, um das BayWa-Lagerhaus anzufahren, sondern direkt auf der Nordumfahrung zum Lagerhaus fahren könnte.

Er tendiert auch eher dazu, das Bauwerk der Variante 2 anzustreben, wenn es keinen Einsparungseffekt gibt und mehr Fläche verbraucht wird.

**Der Vorsitzende, Stellv. Landrat Gotz** stellt fest, es sei schwierig, weil die Experten Ratschläge geben, aber die Bürgermeister aus der direkten Betroffenheit, unter Abwägung aller Gesichtspunkte unter Umständen umständliche Bauweisen wünschen.

**Kreisrat und Stellv. Landrat Max Gotz übergibt den Vorsitz wieder an Landrat Bayerstorfer.** Er weist darauf hin, dass sich Kreisrat Wiesmaier in seinem Wortbeitrag für die Variante 2 ausgesprochen habe.

**Kreisrat Hofstetter** fragt, ob bei Variante 2 weniger Verkehr prognostiziert wird als bei der Variante 4.

**Herr Weywadel** erklärt, hier sei die Verlagerung des Verkehrs innerhalb von Unterstogn von Belang. Bei der Variante 2 gibt es in der Ortsdurchfahrt von Unterstogn in einem Fall etwas weniger Verkehr als bei der Variante 4. Ansonsten seien diese beiden Lösungen nahezu gleichwertig. Die Details seien noch nicht genau festgelegt, um sagen zu können, wie hoch der Kostenunterschied sei. Auch die Variante 4 könnte von der Lage her noch optimiert werden. Es könnte der höhenfreie Knoten, den der Kreisverkehr hat, anders trassiert und z.B. die Bundesstraße anders angeschlossen und dadurch auch auf die Flurgrenzen mehr Rücksicht genommen werden, etc. Diese Details seien noch nicht ausgearbeitet. Bei der Variante 4 a wäre auch ein Kreisverkehr, wie es von der Gemeinde Bockhorn vorgeschlagen wurde, möglich. Herr Ammerl habe das bereits geprüft. Verkehrlich würde ein Kreisverkehr funktionieren. Vom Kreisverkehr könnte dann in einem schmaleren Bogen geplant und die Variante noch optimiert werden, in dem sie weniger Fläche verbraucht und kostengünstiger wird.

**Der Vorsitzende** fragt, ob heute eine endgültige Entscheidung erforderlich sei.

**Herr Weywadel** sagt, heute noch nicht.



**Der Vorsitzende** schlägt vor, die Variante 4 a und Variante 2 gleichrangig festzuhalten und dazu alle beteiligten Gemeinden wie bisher zu beteiligen.

Er formuliert folgenden Beschlussvorschlag:

Am Knotenpunkt ED 99 / B 388 sollen als Vorzugsvarianten die **Variante 4 a und Variante 2** weiter beplant werden.

**LANDKREIS**  
**E R D I N G**

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 11 : 2 Stimmen.**  
(Gegenstimmen: KRin Seeger, KR Treffler)

Büro des Landrats  
BL

Weiter bringt er folgenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung:  
An den Knotenpunkten ED 99 / St 2331 und ED 99 / St 2082 soll die **Variante 1** weiter beplant werden.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 9 : 4 Stimmen.**  
(Gegenstimmen: KRin Dieckmann, KR Gruber, KRin Seeger, KR Treffler)

**Kreisrätin Dieckmann** wünscht aufzunehmen, dass sie gegen den Beschlussvorschlag gestimmt hat. Sie kann dem Beschluss nicht zustimmen, wenn sie nicht weiß, wo der Kreuzungsbahnhof hinkommt.

**Der Vorsitzende** stellt fest, das Staatliche Bauamt könne nun weiter planen und Mitte des Jahres weitere Erkenntnisse vorlegen. In einer Kreistagssitzung sei dann die Entscheidung zu treffen, wie ins Planfeststellungsverfahren gegangen werden solle.

Er bedankt sich bei den Vertretern des Staatlichen Bauamtes für die Ausführungen.

Zusammenfassender Beschluss:

StrVU/0058-14

Die Nachrangigkeit der Varianten Mitte 3 und Mitte 3A wird festgestellt, so dass die Varianten Mitte 3 und Mitte 3A derzeit nicht weiter verfolgt werden.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 10 : 3 Stimmen.**

Am Knotenpunkt ED 99 / B 388 sollen als Vorzugsvarianten die **Variante 4 a und Variante 2** weiter beplant werden.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 11 : 2 Stimmen.**

An den Knotenpunkten ED 99 / St 2331 und ED 99 / St 2082 soll die **Variante 1** weiter beplant werden.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 9 : 4 Stimmen.**

#### **4. Bekanntgaben und Anfragen**

##### **4.1 Nahverkehrsplan - Anfrage von Kreisrätin Dieckmann**

**Kreisrätin Dieckmann** fragt, wann der Nahverkehrsplan zur Beratung im Ausschuss vorgestellt wird.



**Der Vorsitzende** sagt, die Vorstellung sei voraussichtlich in der nächsten Sitzung geplant.

#### 4.2 Nordumfahrung - Anfrage von Kreisrätin Seeger

**Kreisrätin Seeger** weist darauf hin, sie habe viele Daten zum Thema Nordumfahrung bekommen. Sie fragt, ob aufgrund der Befragung 2009 zur Nordumfahrung auch die Zielorte abgefragt worden sind. Diese Daten, wer wo hin wollte, liegen ihr nicht vor.

**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

**Herr Ammerl** sagt, im Gutachten seien diese abgebildet.

**Der Vorsitzende** sagt, bei Fragen sollten sich die Ausschussmitglieder direkt an Herrn Ammerl wenden. Er gibt die Freigabe, dass alle Daten zur Verfügung gestellt werden zu dürfen.

#### 4.3 Broschüre - Mobilität im Landkreis Erding

**Der Vorsitzende** verweist auf die ausgeteilte Broschüre „Mobilität im Landkreis Erding“, die heute mit dem MVV der Presse vorgestellt worden sei.

Er berichtet, die jährliche Zahl der Fahrgäste sei von 2009 von 1,9 Mio Fahrgästen auf 3,1 Mio Fahrgäste 2011 gestiegen, rd. 60 % Zunahme.

#### 4.4 Regionalbahn Nord und Südlösung

**Kreisrat Rübensaal** fragt, ob der Vorsitzende in der nächsten Zeit das Thema Regionalbahn Nord- und Südlösung in den Kreisgremien behandeln wird, nachdem es eine große Betroffenheit gibt.

**Der Vorsitzende** antwortet, er habe bisher keine Informationen bekommen. Es wird versucht, zu den entsprechenden Unterlagen auch einen Vertreter des Wirtschaftsministeriums in den Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt einzuladen, um das darzustellen, weil es auch außerhalb der Stadt Erding Betroffenheiten gebe.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben beendet **der Vorsitzende** die Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt um 18.05 Uhr.

Vorsitzender

Protokoll

Martin Bayerstorfer  
Landrat

Elfriede Mayer  
Verwaltungsangestellte