



PROTOKOLL

**LANDKREIS
ERDING**

öffentlich

**Büro des Landrats
BL**

Alois-Schießl-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, 29.08.2011
Az.:

30. Sitzung des Kreisausschusses und 18. Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt am 27.07.2011

Anwesend und stimmberechtigt sind die Kreisräte des Kreisausschusses:

Els, Georg

Gotz, Maximilian

Huber, Martin

Knur, Herbert

Lackner, Helmut

Meister, Michaela

Oberhofer, Michael

i.V.v. Sterr Josef

Scharf, Ulrike

Schwimmer, Hans

i.V.v. Schwimmer Jakob

Steinberger, Friedrich

i.V.v. Schmidt Horst

Stieglmeier, Helga

Treffler, Stephan

und die Kreisräte des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt:

Bendl, Roswitha

Biller, Josef

bis 16.30 Uhr

Dieckmann, Ulla

Grundner, Heinz

Hagl, Monika



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Hofstetter, Franz Josef

Huber, Martin

Mehringer, Rainer

Peis, Hans

Schmidt, Horst

i.V.v. Gruber Michael

Seeger, Hannelore

Wiesmaier, Hans

sowie als Vorsitzender:

Landrat Martin Bayerstorfer

von der Verwaltung:

Fischer Heinz

Schmittner Josef

Huber Matthias

Mayer, Elfriede (Protokoll)

Centner, Christina

Ferner nehmen teil:

Herr Weywadel und seine Mitarbeiter vom Staatlichen Bauamt Freising, Herr Otmann, Herr Großkopf sowie Vertreter der verschiedenen Planungsbüros, Herr Ammerl und Frau Oswald

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 15:00 Uhr. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht geladen wurde und Beschlussfähigkeit besteht. Ergänzungs- oder Änderungswünsche werden nicht vorgetragen. Somit gilt folgende

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

1. Nordumfahrung
ED 99 - Vorstellung der Umweltplanung
Vorlage: 2011/0906
2. Bekanntgaben und Anfragen



1. Nordumfahrung
ED 99 - Vorstellung der Umweltplanung
Vorlage: 2011/0906

Büro des Landrats
BL

Der Vorsitzende erinnert an den Informationsabend zur Nordumfahrung vorgestern im Gasthaus Prostmeier in Riedersheim. Er begrüßt Herrn Weywadel und seine Mitarbeiter vom Staatlichen Bauamt Freising, Herrn Otmann, Herrn Großkopf sowie Vertreter der verschiedenen Planungsbüros, die die Umweltverträglichkeitsstudie und die Ergebnisse der Feldkartierung erläutern werden.

Herr Weywadel berichtet, die Vorstellung wird in gleicher Weise wie vorgestern in der Bürgerversammlung erfolgen. Er erinnert, nachdem der Landkreis das Staatl. Bauamt Freising beauftragt habe, die Planungen für die Nordumfahrung Erding anzugehen, habe man die Trassenkorridore Süd 1, Süd 2 und Süd 3, den Trassenkorridor Mitte und Trassenkorridor Nord untersucht. Durch die vom Büro Obermeyer, vertreten durch Herrn Ammerl durchgeführte Verkehrsuntersuchung sei deutlich geworden, dass eine verkehrliche Entlastung der Stadt Erding am Besten durch eine Trasse im Korridor Süd (gelb dargestellte Linie) erreicht werden könne. Es würde eine Entlastung von etwa 12.000 Fahrzeugen in der Prognose 2025 geben. Die Trasse Mitte (blau dargestellte Linie) werde Erding ebenfalls für das Prognosejahr 2025 nur mehr in einer Größenordnung von etwa 6.000 Fahrzeugen am Tag entlasten. Für den Nordkorridor sei das Ziel, die Stadt Erding vom Durchgangsverkehr zu entlasten, nicht mehr erreichbar, weil andere Verkehrsströme dominieren. Der Ost-West-Verkehr würde sich weiterhin größtenteils auf die heute schon bestehenden Straßen (Anton-Bruckner-Straße oder gefühlte Nordumfahrung über Grucking, Eichenkofen, Tittenkofen) orientieren, so dass der Nordkorridor für alle weiteren Planungen außen vor war.

Parallel dazu sei eine Raumempfindlichkeitsanalyse durchgeführt worden, bei der die Schutzgüter nach dem Umweltverträglichkeitsgesetz schon einmal in einem groben Raster untersucht worden sind, anhand vorhandener Daten aus bisher schon bekannten Untersuchungen, aus Plänen, etc.

Das Ergebnis sei, dass der Südkorridor im Hinblick auf die Belange Umwelt und Natur schlechter abschneidet, als die Trassen im Mittelkorridor, allerdings nicht mit gravierenden Eingriffen zu rechnen sei, die nicht ausgleichbar wären.

Aufgrund dieser Tatsache sei dem Landkreis empfohlen worden, die Planungen auf dem Trassenkorridor Süd weiter zu verfolgen. Das Staatl. Bauamt Freising sei dann beauftragt worden, für die beiden Trassen Süd 2 und Süd 3 in die Umweltverträglichkeitsstudie einzusteigen. Es seien inzwischen die Feldkartierungen durchgeführt worden. Das Ergebnis sei überraschend gewesen, was alles in dem Südkorridor, vor allem an Flora und Fauna gefunden worden sei. Das sei aufgrund der Raumempfindlichkeitsanalyse nicht so zu erwarten gewesen.

Die Ergebnisse und weitere Abarbeitung der Schutzgüter wird Frau Oswald vorstellen.



Frau Oswald erklärt anhand einer Präsentation, der Planungsauftrag war, die beiden südlichen Varianten hinsichtlich Umweltauswirkungen genauer zu untersuchen.

LANDKREIS
ERDING

Eine sog. Scopingliste beinhaltet Untersuchungsinhalte, die abzuarbeiten seien. Es wird versucht, herauszufinden, welche Beeinträchtigungen von Wohnflächen durch den Verkehrslärm bzw. durch Schadstoffe verursacht werden.

Büro des Landrats
BL

Für das Schutzgut Tiere und Pflanzen galt es zu untersuchen, welche unmittelbaren Verluste durch Lebensräume zustande kommen. Ein besonderes Augenmerk war die Beeinträchtigung der vorhandenen Vogelwelt durch Verkehrslärm.

Für das Schutzgut Boden wurde die Überbauung von Böden mit unterschiedlicher Ertragsfähigkeit betrachtet sowie die Beeinträchtigung von Böden mit unterschiedlichem Rückhaltevermögen.

Im Schutzgut Wasser wurden das Grundwasser sowie verschiedene Oberflächengewässer betrachtet, sowie die Veränderung von Retentionsraum.

Das Schutzgut Luft und Klima befasste sich mit der Beeinträchtigung von Luftaustauschbahnen und Kaltluftentstehungsgebieten.

Das Schutzgut Landschaft versucht die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch technische Bauwerke und den Verlust von hochwertigen Landschaftsbildeinheiten zu bilanzieren.

Für das Schutzgut Kultur- und Sachgüter galt zu bilanzieren, welche Beeinträchtigungen hauptsächlich von Bodendenkmälern verursacht werden.

Es konnten aufgrund der vorausgegangenen Raumempfindlichkeitsanalyse bestimmte Untersuchungsinhalte ausgeschlossen werden, als bekannt war, dass bestimmte Wirkungen nicht oder in nicht entscheidungserheblichem Ausmaß auftreten, z.B. beim Schutzgut Landschaft die Beeinträchtigungen von Sichtachsen.

Sie zeigt eine Karte zum Bestand des Schutzguts Boden. Die im Osten und Westen dunkel eingezeichneten Flächen zeigen eine gute oder sehr gute Ertragsfähigkeit, die helleren Bereiche zwischen der ED 19 und der Sempt seien analog dazu Böden mit etwas weniger Ertragsfähigkeit. Außerdem gibt es noch die Aussage zum Filtervermögen der Böden, Je oranger die Schraffierung sei, desto geringer sei das Filtervermögen. Zwischen ED 19 und der Grenze Langengeisling seien überwiegend Böden mit geringem Filtervermögen.

Für alle Schutzgüter sei festgestellt worden, dass zwischen der ED 19 und der Grenze Langengeisling überwiegend Böden mit geringem Gütervermögen vorliegen. Im westlichen Bereich unterscheidet sich die Lage der Varianten nicht und es werden grundsätzlich die gleichen Wirkungen her-



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

vorgerufen, während im Osten die Varianten auseinander gehen und im Osten deshalb unterschiedliche Wirkungen verursacht werden können. Die dunkelrot eingefärbten Stellen zeigen Böden mit hoher oder sehr hoher Ertragsfähigkeit. Die schraffierten Bereiche stellen die geringen Rückhaltevermögen des Bodens dar.

In der Bewertung des Schutzgutes Boden lässt sich ersehen, dass die Wahltrasse Süd 2 etwas weniger Böden in Anspruch nimmt, die eine hohe oder sehr hohe Bonität haben. Die Verminderung des Rückhaltevermögens lässt sich nicht unterscheiden. Deshalb gibt es in der Gesamtzusammenfassung einen leichten Vorteil für die Süd 2-Variante.

Zum Schutzgut Wasser erklärt sie, die hellblauen Bereiche seien Böden mit natürlicherweise oberflächennahem Grundwasserstand. Die beiden dunkelblauen Teile zeigen die Grundwasserfließrichtung. Es gibt in dem Gebiet auch Überschwemmungsgebiete, vor allem großflächig am Fehlbach. Es gibt auch einen Regionalen Grünzug, der im Regionalplan (grün schraffiert) festgelegt sei. Zudem gibt es kleinere lokale Luftaustauschbahnen, die sich entlang der Fließgewässer befinden (an Fehlbach, Sempt und an der Strogen). Es gibt kleinflächige Waldflächen.

In der Karte „Auswirkungen“ sei dargestellt, dass es zu einer Überbauung von Retentionsflächen kommt.

Kreisrätin Dieckmann fragt, was der Begriff Frischluftfunktion bedeutet.

Frau Oswald erklärt, die Luft, die aus dem Wald kommt, sei gefilterte Luft. Es sei wichtig, die Waldflächen für den Siedlungsbezug zu erhalten, weil dies, für die erste Reihe der Wohnbebauung Auswirkungen haben könnte.

Bei beiden Varianten kommt es zur Überbauung von Frischluftentstehungsgebieten (rote Flächen). Die Funktionsminderung der Luftaustauschbahn kann für beide Varianten bilanziert werden. Sie sei jedoch nicht sehr erheblich, weil in dem Bereich jeweils mit Brückenbauwerken gearbeitet werden wird. Es sei eine Beeinträchtigung vom Grundwasser gegeben, weil in dem Bereich die geplante S-Bahntrasse gequert und dies vermutlich mit einem Eingriff ins Grundwasser verbunden sein wird.

Für das Schutzgut Wasser lässt sich bilanzieren, dass es keine Unterscheidungen gibt, die beiden Varianten werden als gleichrangig eingestuft, weil alle Beeinträchtigungen in einem Bereich verursacht werden, der von beiden Varianten lagegleich durchfahren wird. Auch für das Schutzgut Klima gilt die gleiche Aussage.

Zum Schutzgut Landschaft gibt es Landschaftsbildeinheiten, je dunkler die Flächen sind, desto höher sei die Qualität der Landschaftsbildeinheiten. Die Strogen habe die höchste Qualität, jedoch auch die Bereiche um Langengeisling, in der Fehlbach- und Sempt-Aue seien relativ hochwertig. Die hellgrünen Flächen zeigen landschaftsbildprägende Elemente. Im Bereich von Erding bestehen sie aus Gewässer, Gehölzflächen oder Einzelbäumen. Rot seien die Beeinträchtigungen visueller Art dargestellt, wie z.B. Stromleitungen oder bestehende Straßen, z.B. B 388.



Bei den Auswirkungen lässt das Bild erkennen, wie beim Schutzgut Wasser, dass sich alle Wirkungen in einem Bereich abspielen, wo beide Varianten gleichlagig geführt werden. Es kommt zu Flächenverlusten in Landschaftsbildeinheiten mit hoher Qualität und es kommt zu Landschaftsbildbeeinträchtigungen durch die Höhe der vorgesehenen Bauwerke, wo die Fließgewässer gequert werden, wo größere Brückenbauwerke vorgesehen wären.

Im Variantenvergleich werden die Trasse Süd 2 und Süd 3 im Schutzgut Landschaft als gleichwertig bewertet.

Zum Schutzgut Tiere, Pflanzen merkt sie an, bei der Erarbeitung der Bestandskarte seien auch sie etwas überrascht gewesen, weil die Qualität der Biotopflächen (alle grün eingefärbten Flächen – je dunkelgrüner, je hochwertiger) aus der Prognose heraus zwar erwartbar gewesen sei. Was nicht erwartbar war, seien die Punkte in der Karte. Dies seien alles Vorkommen von bestandsbedrohten bodenbrütenden Vogelarten, die in den Ackerflächen um Erding herum doch sehr häufig vorkommen und brüten. Die gerasterten Flächen stellen flächige Reviere von bestandsbedrohten Vogelarten dar, sie seien zum Teil auch Reviere vom Großen Brachvogel (eine Vogelart, die nach der Roten Liste in Bayern aktuell vom Aussterben bedroht sei). Es seien außerdem noch Funktionsbeziehungen festgestellt worden (mit roten Pfeilen dargestellt), Verbindungen zwischen einzelnen Habitatsflächen, wie z.B. für Amphibien, Kronthaler Weiher und weiteren Gewässern oder im Bereich von Langengeisling, bzw. vom Fliegerhorst seien auch intensive Flugbeziehungen von Fledermäusen festgestellt worden. Auch die Amphibien überqueren hier die Staatsstraße 2082. Dies sei schon lange durch die Aufstellung der Amphibienzäune durch den Bund Naturschutz bekannt.

Kreisrat Wiesmaier fragt, ob es richtig sei, dass sich die Tiere an den Standort gewöhnt haben und sich dahingehend in dieses Gebiet zurückgezogen haben.

Frau Oswald sagt, Gewöhnungseffekte können durchaus vorhanden sein. Der Grund, warum die Vorkommen so hoch sind sei, weil der Bereich ungenutzt und abgezäunt sei.

Kreisrat Wiesmaier fragt, ob auch die Anzahl der Funde und Vorkommen der besonderen Tiere bekannt sei.

Frau Oswald erklärt, zur heutigen Vorstellung gibt es einen Erläuterungsbericht mit ca. 100 Seiten. In dem sei nicht nur die Bewertung bilanziert, sondern auch die Revierflächen und konkrete Zahlen aufgeführt.

Kreisrat Mehringer fragt nach der Einschätzung, wenn sich die Tiere dort trotz des Militärflughafens so entwickelt haben, würde dann durch den Bau der Nordumfahrung die Verbreitung abnehmen oder sich fortsetzen.

Frau Oswald antwortet, eine Aussage könne nicht gemacht werden, weil das nicht untersucht worden sei.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Sie erklärt weiter, es sei zu erkennen, dass nicht nur das unbenutzte Gelände betroffen sei, sondern auch im Westbereich zeigt sich eine hohe Dichte der Bodenbrüter. Sie kommen nicht aus Langengeisling, sondern seien flächendeckend im Untersuchungsgebiet vorhanden.

Die Auswirkungen auf die Trasse Süd 2 oder Süd 3 seien gleich, weil die beiden Trassen lagegleich sind. Es kommt in einem gewissen Grad zu Habitatsverlusten durch die Überbauung, im Bereich der St 2082. Es werden verschiedene funktionale Beziehungen durch die Querung der geplanten Trassen beeinträchtigt. In der Bewertung für die Biotope lässt sich keine Bewertung für die Trasse Süd 2 und Süd 3 vornehmen. Sie seien beide gleichwertig anzusehen. Für das Schutzgut Tiere, Pflanzen, Artenschutz sei festzustellen, dass durch die beschriebene Dichte von Vogelarten die Beeinträchtigung auf der Trasse Süd 2 weniger stark ausfällt als durch die Trasse Süd 3. Die funktionalen Zusammenhänge werden von beiden Varianten gleich beeinträchtigt. Der Verlust von Habitatsfläche von weiteren Tierarten sei ähnlich. Die gutachterliche Empfehlung basiert auf der Beeinträchtigung von Vogelarten durch Verkehrslärm. Der Trasse Süd 2 müsse ein deutlicher Vorteil zugesprochen werden.

Zum Schutzgut Menschen, Wohnen/Erholen zeigt sie, die Fläche werde durch die organische Darstellung der Sondergebietsfläche dargestellt. Es gibt Bodendenkmäler, vor allem an der ED 19 und zwischen Kronthaler Weiher und Langengeisling. Dargestellt seien auch die Erholungseinrichtungen, der Kronthaler Weiher als überregionale Erholungseinrichtung, aber auch die weiteren Bade- und Angelgewässer, die z.T. im Zugang beschränkt seien. Es gibt einen Naherholungsbereich im 1- km Radius. Es gehen die Leute spazieren oder gehen mit dem Hund, etc. Insofern spielt dieser Bereich für die Bevölkerung eine große Rolle.

In der Karte „Auswirkungen“ seien die Be- und Entlastungen der Naherholungsräume dargestellt. Im westlichen Bereich sei im Vergleich zu sehen, dass die Beeinträchtigungen gleich groß seien. Die dunkelroten Flächen seien die Bereiche, die wegen der Anwohnerzahl stark frequentiert werden. Die orange schraffierten Bereiche werden von weniger Leuten frequentiert (weil z.B. in Unterstroggn und Grucking deutlich weniger Leute wohnen als in Langengeisling oder im Norden von Erding). Es gibt auch einen Bereich an der Wahltasse Süd 3, wo es auch zu einer Entlastung von Naherholungsbereichen kommt, weil die Verkehrsstärke abnimmt und damit weniger Lärm verursacht wird. Weiter dargestellt seien Wander- oder Radwanderwege, die hinsichtlich der Neuverlärnung durch die geplante Trasse bilanziert worden sind.

Zum Schutzgut Erholen sei auch bilanziert worden, dass die diskutierte Belastung Naherholungsraum einen leichten Vorteil für die Trassen Süd 2 ergibt, weil etwas weniger Fläche neu beeinträchtigt wird, die sehr stark genutzt wird. Bei der Entlastung der Naherholungsräume bzw. der Belastung der Erholungsinfrastruktur seien beide Trassen relativ gleichwertig. Es könne keine Reihung vorgenommen werden.

In der Summe ergibt sich die gutachterliche Empfehlung mit einem leichten Vorteil für die Trasse Süd 2.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Eine Frage war, welche Auswirkungen wird es auf das Schutzgut Wohnen geben, die Beeinträchtigung vor allem der Nachtruhe. Es sei der Schall berechnet worden, um zu ermitteln wo kommt es zu Neubelastungen oder zu Entlastungen durch die geplante Maßnahme.

Dabei seien summarisch die Einwohner in den Belastungszonen ermittelt worden (Zonen mit Erhöhung der Lärmimmissionen) sowie die summarische Ermittlung von Einwohnern in den Entlastungszonen (Zonen, in denen es nachher weniger Lärm gibt). Es konnte auch bereits durch ein standardisiertes Berechnungsverfahren ermittelt werden, dass es zu keiner Überschreitung der Werte nach der Immissionschutzverordnung gibt.

Sie zeigt einen Ausschnitt aus den Lärmkarten. Die grünen Flächen bedeuten grundsätzlich, dass es zu einer Entlastung kommen wird und rot bedeutet grundsätzlich, dass es zu einer Belastung kommen wird. Es sei nicht erstaunlich, dass dort, wo die Trasse neu bei Langengeisling quert, es zu einer Neubelastung kommen wird und dass es z.B. bei Tittenkofen zu einer Entlastungswirkung kommen wird.

Zu Bockhorn erklärt sie, Bockhorn wird mit einer Neubelastungswirkung zu rechnen haben. Währenddessen z.B. in Unterstrogn davon ausgegangen werden kann, dass es zu einer Entlastungswirkung kommen wird.

Es sei summarisch dargestellt worden, wie viel Hauptwohnsitze gibt es in diesen Bereichen. Es wird eine ähnliche Größenordnung erreicht zwischen der Trasse Süd 2 und Trasse Süd 3. Die Summe der Entlastungen sei deutlich höher als die Summe der Neubelastung, 1.300 ungefähr zu 120.

Zudem sei auch noch einmal gerechnet worden, wie es mit den einzelnen Ortsteilen aussieht. In Langengeisling werden 800 Leute mit keiner Veränderung der Lärmsituation zu rechnen haben, bei ungefähr 70 Personen wird es zu einer Belastungswirkung kommen, aber auch über 100 Personen werden von einer Entlastungswirkung profitieren können.

Im Bereich von Erding, der betrachtet worden sei, werden ungefähr 6.000 Leute mit einer unveränderten Lärmsituation sein, die Belastungswirkung wird für ca. 20 Leute und eine Entlastungswirkung für ungefähr 800 Leute sein.

In Grucking würde die Nordumfahrung nur positive Auswirkungen haben. Bei Bockhorn würde ein Teilbereich der Hauptwohnsitze mit einer Neubelastung zu rechnen haben, 10 Hauptwohnsitze würden belastet, bei 65 Hauptwohnsitzen wäre es unverändert und für den Gemeindebereich wären ca. 20 Entlastungen (Teil Unterstrogn).

Der Vorsitzende fragt, wenn alle Ortsteile Bockhorn, Mauggen, Ober- und Unterstrogn zusammengerechnet werden, welche Zahlen sich ergeben, bedeutet dies mehr Entlastung als Belastung beim Schutzgut Mensch.

Frau Oswald sagt, es ergeben sich 28 Belastungen und 20 Entlastungen.

Der Vorsitzende stellt fest, dass 8 Hauptwohnsitze mehr belastet würden.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Kreisrätin Stieglmeier interessiert, um wie viele werden die, die jetzt belastet sind entlastet und die, die jetzt nicht belastet sind, belastet sein. Es gibt Untersuchungen, ab wann Leute einen Entlastungseffekt wahrnehmen.

Der Vorsitzende denkt, diese Untersuchung gibt es seines Wissens nicht im Detail. Er erklärt, wenn von Belastung gesprochen wird, bedeutet es, Belastung der Menschen aus Langengeisling. Das Haus, das am nächsten an der Nordumfahrung steht, liegt 185 m entfernt. Trotzdem spricht man von Belastung. Die Entlastung bedeutet, Anton-Bruckner-Straße, Haustüre am Gehsteig. Die Qualität der Entlastung sei eine andere, vielfach höhere, als die der neuen Belastung. Er denkt, der Entlastungseffekt sei deutlich höher und spürbarer, wenn die Straße unmittelbar vor der Haustüre sei.

Herr Weywadel ergänzt, die Quantifizierung sei aufgeschlüsselt in verschiedene Lärmwirkzonen für den Prognosefall. Bei der Entlastung von -1 bis -7 und entsprechend bei der zusätzlichen Belastung von $+1$ bis $+7$. Er bittet Frau Oswald, die Lärmwirkzone zu erläutern.

Frau Oswald erklärt, die Lärmwirkzone errechnet sich aus den Änderungen zwischen der gerechneten Dezibelanzahl (Plannullfall minus Dezibelbereich Planfall). In diesen beiden Dezibelbereichen (Angaben) ergeben sich die unterschiedlichen Wirkzonen. Es ergibt sich ein Minus bez. Plus. Es sei zu erkennen, dass es jeweils Betroffene gibt. Die Gegenrechnung zeigt, dass es zu einer Nettoentlastung kommt, weil in jeder Wirkzone die Entlastungszone mehr Einwohner oder Hauptwohnsitze beinhaltet als die Belastungszone.

Kreisrat Mehringer stellt fest, so gesehen würde Langengeisling entlastet. Ohne Veränderung wären 800 Betroffene, belastet würden 69 und entlastet 113 bei der Süd 2-Trasse. Ihn interessiert, ob auch mit berechnet worden sei, dass eine Anzahl von Erdinger oder Langengeislinger Bürger dann versuchen wird, Richtung Altham, Eichenkofen zu fahren, denn bei der Süd 2 würde die Alte Römerstraße abgeschnitten werden. Er fragt, ob den Planern das so bewusst sei, dass die Menschen so darauf reagieren könnten und sich geeignete Verkehrswege suchen. Dies wäre eine enorme Belastung für die Anwohner in diesem Bereich. Er möchte wissen, ob diese bei den 69 Belastungen eingerechnet seien.

Herr Otmann antwortet, die Nordanbindung sei bisher nicht mit berücksichtigt. Die Alte Römerstraße wird nicht abgehängt, sondern geht gerade aus durch. Daher stellt sich die Frage des Umfahungsverkehrs nicht. Nur wenn die Nordanbindung von Seiten der Stadt Erding gebaut würde, wäre die Situation, wie Kreisrat Mehringer sie beschrieben habe.

Der Vorsitzende sagt, bei den Berechnungen sei die Nordumfahrung ohne Nordanbindung untersucht worden.

Herr Ammerl erklärt, die Nordumfahrung zieht Verkehr aus der Alten Römerstraße ab. Wenn die Nordanbindung gebaut würde mit der Nordumfahrung wäre nicht mehr Verkehr in der Alten Römerstraße. Die Nordanbindung würde zusätzlichen Verkehr aufnehmen, der jetzt andere Wege

fährt. In der Alten Römerstraße bleibt der Anliegerverkehr, auch mit der Nordanbindung.



LANDKREIS
ERDING

Kreisrat Gotz sagt, dies sei auch das Ziel, warum die Stadt Erding im Bebauungsplan (zentrumstnaher Kreuzungsbahnhof), der vorm Satzungsbeschluss steht, genau diese Maßnahme erstmals angedeutet habe.

Büro des Landrats
BL

Herr Weywadel sagt, bei dieser Untersuchung und Planung sei für die Anlieger der Staatsstraße der ungünstigere Planungsfall angenommen worden, dass die Nordanbindung nicht da ist. Wenn die Nordanbindung kommt, wird es natürlich auch für die Anlieger der Alten Römerstraße zu deutlichen Entlastungen kommen. Der Planfall zeigt, dass auf der Nordanbindung ungefähr mit 10.000 Fahrzeugen gerechnet werden könne und auf der Alten Römerstraße etwa 3.500 Fahrzeuge bleiben werden (ein Entlastungseffekt auf der Alten Römer Straße von 8.000 Fahrzeugen). Es sei im Vergleich nur die Trasse Süd 2 mit der Süd 3 verglichen worden und nicht auch noch die Planvariante Nordanbindung. In dieser Gegenüberstellung der Trassen sei davon ausgegangen worden, dass sich am Bestand der St 2082 nichts ändert. Die Nordanbindung hätte aber für die Anlieger der Staatsstraße noch eine zusätzliche Entlastungswirkung. Das sei hier nicht eingerechnet und berücksichtigt.

Kreisrat Huber denkt, eine neue Straße müsse für die Bürger etwas bringen. Wichtig sei ihm das Schutzgut Mensch, es müsse an höchster Stelle sein. Fakt sei, es können nicht immer alle entlastet werden.

Diese Trasse sei gewählt worden, weil die wenigsten Menschen belastet werden.

Der Vorsitzende antwortet, die Südvarianten haben den größten Entlastungseffekt. Es stellt sich dabei die Frage, ob die Südvariante auch mit der geltenden und gängigen Rechtsprechung aus naturschutzfachlichen Gesichtspunkten in Einklang zu bringen ist.

Kreisrat Huber berichtet, er habe Aussagen von Bürgern gehört „die Vögel seien mehr wert als der Mensch“. Diese Aussagen gehören demontiert.

Kreisrat Hofstetter sagt, er kann die Zahlen nicht ganz nachvollziehen. Aus Sicht der Langengeislinger Bürger interessiert ihn die Summe der Belastungen.

Herr Weywadel sagt, in der Straßenplanung wird zunächst einmal nur der neu hinzukommende Verkehrsweg lärmtechnisch untersucht. Eine Gesamtsummenpegelberechnung sei in dem Fall auch gemacht worden, diese wird aber nur dann rechtlich berücksichtigt, wenn die Grenzwerte der Lärmsituation, die deutlich über denen der Vorsorge liegen, erreicht oder überschritten werden. Es sei mittlerweile auch gängige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass dann diese Summenpegelbetrachtung heranzuziehen sei. Mit allem was unter diesen Grenzwerten liegt, liege man auf der sicheren Seite, wenn ausschließlich die Lärmwirkung der neu hinzukommenden Verkehrswege betrachtet wird. Beides sei prophylaktisch gemacht worden. Am Montag habe er erwähnt, die neue



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

ED 99 wird nach heutigem Erkenntnisstand und nach den bisherigen Berechnungen bei keinem Anwesen einen Pegel über den Grenzwerten erreichen. Man liege in einer Größenordnung von 46 bis 47 Dezibel Nachtwert. Der maßgebende Grenzwert liegt bis 49 Dezibel. Die Summenpegelbetrachtung liege bei 55 Dezibel. Es sei die Alte Römerstraße im Bestand und zusätzlich die ED 99 betrachtet worden. Die Schwelle, damit die Summenpegelbetrachtung relevant wird sei der Grenzwert 60 Dezibel. Der Nachtwert der Lärmvorsorge war bis vor kurzem noch 60 Dezibel, sei mittlerweile nach einem Beschluss des Landtags um 3 Dezibel reduziert worden und liegt bei mittlerweile 57 Dezibel. Auch diese Schwelle wird bei der Gesamtsummenpegelbetrachtung nicht erreicht.

Frau Oswald erklärt weiter, es gibt eine Gesamtbelastung durch Erhöhung der Lärmimmissionen für 114 Hauptwohnsitze bei der Trasse Süd 2 und 118 bei der Trasse Süd 3 und eine Entlastung durch Verringerung der bestehenden Lärmimmissionen für 1.294 Hauptwohnsitze bei der Trasse Süd 2 und 1.287 bei der Trasse Süd 3.

Für die Schadstoffimmissionen sei festgestellt worden, dass es keine Überschreitungen der Zulässigkeitschwellen gibt.

In der Bewertung Schutzgut Mensch zeigen sich beiden Varianten gleichwertig, weil sich keine signifikanten Unterschiede errechnen lassen.

Im schutzgutübergreifenden Variantenvergleich zeigt sich, dass die Wahltrasse Süd 2 deutliche Vorteile besitzt, die geringere Neuverlärmsfläche in den stark frequentierten Naherholungsbereichen, die geringere Beeinträchtigung von Lebensräumen von bestandbedrohten Tierarten, weniger Flächenverluste auch beim Boden, das alles führt zur Empfehlung der Wahltrasse Süd 2. Diese Empfehlung sei noch mit dem Manko der Betroffenheiten der Vogelarten behaftet und dass artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nicht auszuschließen seien.

Der Vorsitzende sagt, dies sei nicht nachgewiesen, aber möglicherweise nicht auszuschließen. Um dem vorzubeugen macht es Sinn, weitergehende Untersuchungen durchzuführen. Welche und welcher Art würde in der nächsten Zeit geprüft werden, um dann mit den weitergehenden Untersuchungen eine Planrechtfertigung bekommen zu können, um vorbeugend diese Ausschlusskriterien zu berücksichtigen.

Kreisrätin Stieglmeier stellt fest, der Schutz der Flora und Fauna dient auch dem Schutzgut Mensch. Das Schutzgut Mensch macht sich auch nicht immer am Lärm fest, sondern auch am Thema Erholung. Das sollte nicht immer so polemisch gegenüber gestellt werden.

Der Vorsitzende stellt fest, Kreisrat Huber habe nachgefragt, nach welcher Priorität die Trassenwahl stattgefunden habe. Er wollte wissen, ob aus ökologischen Gründen oder es dafür andere Gründe gegeben habe. Es sei geantwortet worden, dass die Verkehrswirksamkeit an erster Stelle war. Er bleibt bei seiner Aussage, bei all den Maßnahmen müsse abgewogen werden, geht es um einen Brachvogel oder auch um andere Dinge



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

der Gesellschaft. Wenn bei anderen Maßnahmen entsprechende schutzwürdige Arten festgestellt würden, müsste auch die Entscheidung getroffen werden. Der Gesetzgeber sieht vor, dass es Ausnahmetatbestände gibt und sogar eine artenschutzrechtliche Ausnahme möglich sei.

Kreisrat Treffler denkt, es sei gefährlich, wenn das getan wird, was in der Gaststätte auch passiert sei. Die Güterabwägung sei wichtig. Es gibt eine Vielzahl von Vögeln und Naturkreisläufen. Naturschutz, Umweltschutz, Klimaschutz sei immer Menschenschutz.

Der Vorsitzende stimmt dem so nicht zu. Wie würde er beurteilen, wie viel Tonnen CO₂ durch den Neubau dieser Straße eingespart werden und wie viel Treibstoff und Sprit nicht verbraucht werden, weil die Leute schneller und zügig fahren können. Natürlich kann Lebensqualität unterschiedlich definiert werden. Kreisrat Treffler definiert Lebensqualität nach der Anzahl der Frösche im Landkreis Erding. Er bittet auch um Verständnis, dass es dazu andere Meinungen geben dürfe, und zwar die Meinung, dass Lebensqualität entsprechend Lärmentwicklung etc. definiert wird.

Kreisrat Schmidt denkt, dazu sei hilfreich, die verschiedenen Schutzgüter zu betrachten, die bewertet werden müssen. Es sei auch die Wohnqualität und der Erholungswert genannt worden. Die Grafik verführt dazu zu sagen, es gibt einen deutlichen Vorteil der Trasse Süd 2 zur Trasse Süd 3. Über die Umweltverträglichkeit bei der Trasse Süd 2 sei noch nichts ausgesagt worden, es sei nur verglichen worden, was ist umweltverträglich und was nicht. Es kann immer noch Punkte geben, die dazu führen, dass diese Trasse zurückgewiesen werden kann.

Es sollte alles getan werden, um durch weitere Untersuchungen eine Bestandsaufnahmen zu machen, die auch andere Bereiche mit einbezieht, die bisher ausgeschlossen waren, um wirklich eine Bewertung treffen zu können. Er denkt, es sei schon schwer, den Langengeislinger Bürgern zu vermitteln, ihr bekommt 11.000 Autos mehr, aber ihr habt deutlich weniger Belastung als vorher.

Er denkt, es wäre wichtig, die Unterlagen möglichst schnell zu bekommen.

Es sei heute dargestellt worden, dass von der Umweltverträglichkeit her die Trasse Süd 2 gegenüber der Trasse Süd 3 Vorteile habe und dass es Verbotstatbestände noch geben könnte. Deshalb seien noch weitere Untersuchungen notwendig. Es sei zu überlegen, welche weiteren Untersuchungen schlägt das Staatl. Bauamt Freising vor. Wenn auch die Nordanbindung in den Untersuchungen oder der Wunsch der Stadt Erding nach der Anbindung des Kronthaler Weihers noch nicht berücksichtigt worden sei, müsse das neu bewertet werden. Es wäre hilfreich zu wissen, was dazu erforderlich sei.

Er sagt, es sei Konsens in der Stadtratssitzung gewesen, dass es für Erding auch wichtig sei, dass die Mittetrasse auf die Umweltverträglichkeit hin untersucht wird, um sagen zu können, das eine sei umweltverträglicher als das andere.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Der Vorsitzende stellt fest, was genau erforderlich sei, ist noch nicht fest. Er formuliert folgenden Beschlussvorschlag:

„Zur Feststellung notwendiger Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind die Belange des Artenschutzes ggf. im Rahmen zusätzlicher vergleichender Untersuchungen näher zu prüfen.“

Er ergänzt, wenn eine Feldkartierung und Umweltverträglichkeitsstudie auch für die Mittetrasse gemacht würde, bedeutet dies, es wird zwei Jahre nichts passieren. Er weist auch darauf hin, dass dies nicht die gültige Beschlusslage sei. Der Kreistag habe sich auf den Südkorridor verständigt. Es stellt sich nun die Frage, wie kann der Südkorridor, der aus verkehrstechnischer Sicht am günstigsten erscheint, mit Planfeststellung bei der Reg. v. Obb eingereicht werden.

Andererseits müsste eine andere Beschlussfassung herbeigeführt werden. Er stellt auch fest, selbstverständlich gibt es bei allen Maßnahmen auch Betroffenheiten.

Den Standort so zu wählen, dass ausschließlich die ökologischen Aspekte in den Vordergrund gerückt werden und die verkehrstechnischen in den Hintergrund treten, hält er bei einer Straßenbaumaßnahme für fragwürdig.

Er habe von der gestrigen Stadtratssitzung gehört, dass mehrmals die Entscheidungskompetenz des Landkreises in Frage gestellt worden sei. Er stellt fest, wenn die Stadt Erding diese Nordumfahrung bauen möchte, kann sie die Maßnahme sofort umsetzen. Der Landkreis brauche sich dann auch nicht mehr um Zuschussmittel bemühen. Er weist aber auch darauf hin, dass dann nicht entschieden werden kann, wohin die 5 Mio Euro gehen, die von Seiten des Umlandfonds kommen.

Diese Maßnahme habe der Landkreis angemeldet, einschließlich der Zuschussbewilligung. Von Seiten des Ministeriums und des Ministerpräsidenten sei deutlich gemacht worden, zulässiger Vorhabensträger für die Planungen und Baulastträger kann der Landkreis Erding sein. Eine andere Zuständigkeit können sie nicht erkennen. Selbstverständlich kommt der Stellungnahme der Stadt Erding als Mitfinanzierer eine besondere Bedeutung zu. Es werden auch Wünsche der Stadt Erding so weit wie möglich berücksichtigt werden. Er bittet aber um Verständnis, wenn der Landkreis Vorhabensträger sein soll und dann auch die Baulast für einige Jahre zu übernehmen habe, müssen die Entscheidungen auch in den entsprechenden Gremien getroffen werden.

Kreisrat Gotz berichtet, es habe wirklich gestern Abend eine markante Wortmeldung gegeben, die die Rahmenbedingungen völlig ignoriert habe. Das sei keine Mehrheitsmeinung. Die Stadt Erding kann aufgrund geographischer Einengungen die Maßnahme nicht durchführen. Die Stadt Erding sei dankbar, dass der Landkreis diese Aufgabe übernommen habe.

Die Entlastungswirkung sei nicht nur für die Bürger in Erding, sondern auch für die Bürger aus dem Landkreisosten eine entscheidende Frage, ob sie sich auf dem Weg zur Arbeit, etc. ewig lange durch die Stadt quälen müssen oder eine zügige Anbindung suchen.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Er sei froh, dass nicht nur die Finanzfrage, sondern auch die Bündelung der einzelnen Entscheidung nur der Kreistag und der Landkreis machen können. Es wird respektiert, dass der Landkreis diese Maßnahme kostenneutral machen möchte.

Es sollte versucht werden, insgesamt weiter zu kommen. Der Stadtrat Erding habe gestern aus gutem Grund keine Beschlussfassung vorgenommen. Denn er sei der Meinung, dass der Stadtrat Erding begleitend dann entscheiden und beraten wird, wenn sämtliche Fakten (auch die noch beauftragt werden) vorliegen.

Er macht deutlich, dass man zu Recht die Frage der Nordanbindung - Parallelstraße zur Alten Römerstraße – gewichtet. Er betont, es besteht bei denjenigen, die vernünftig diskutieren Übereinstimmung, dass, so lange über keine Standortentscheidung des Fliegerhorstes Erding getroffen ist, sich die Stadt Erding mit dem Thema nicht näher befassen möchte. Es gibt einen Beschluss für einen zentrumsnahen Kreuzungsbahnhof, der eindeutig die Parallelstraße aufzeigt, die im Übrigen von denjenigen, die heute darüber diskutieren, wahrscheinlich nie im Gespräch gewesen wäre, wäre das nicht im Stadtrat erarbeitet worden. Jetzt so zu tun, dass das eine weitere Belastung sei, sei nicht redlich diskutiert, denn es sei eindeutig der Gedanke, die Alte Römerstraße zu entlasten. Die Zahlen seien von Herrn Ammerl seriös berechnet worden. Es sei immer die Absicht gewesen, aus der Gesamtbelastung der Stadt heraus eine Verkehrsader zu bekommen, die weiteren Verkehr aufnehmen oder in der Entstehung entflechten kann.

Er denkt, es sei entscheidend, dass weitergehende Untersuchungen gemacht und diese auch der Stadt Erding zur Verfügung gestellt werden. Dann können auch Entscheidungen getroffen werden, um ein entsprechendes Signal an den Vorsitzenden und den Kreistag zu geben.

Es stellt sich für ihn auch die Frage, wenn diese Untersuchungen (dies sei auch für die Bürgerinitiative wichtig) vorliegen werden, ob diese auch ausgeweitet werden müssen, weil im Grunde es dem Lurch, dem Reiher, der Fledermaus egal sei, ob eine Straße oder ein Haus darauf gebaut wird. In der Debatte wäre hilfreich, eine belastbare Aussage über die ökologische Wertigkeit zu dieser Trasse Süd 2 zu bekommen, weil das auch für den Stadtrat Erding eine entscheidende Rolle spielen wird.

Kreisrat Knur denkt, es sei schwierig, ein komplexes Thema so zu diskutieren, ohne dass sich Wiederholungen ergeben.

Es sei aber Fakt, dass für die Mehrheit im Kreistag die Verkehrsentlastung von Erding in Ost-West-Richtung das wichtigste Argument für die Planung der Nordumfahrung sei. In der Folge seien die Planer zu einer Trasse Süd gekommen. Sein Anliegen sei, wirklich alles zu untersuchen, um sicher zu stellen, dass auch unter ökologischen Gesichtspunkten eine der Süd-Varianten realisierbar sei.

Er wäre dankbar, wenn die Planer eine Orientierung aufgrund der Lage der ökologischen Flächen geben könnten. Er fragt, ob die Planer glauben, dass eine der Mitte-Varianten unter ökologischen Gesichtspunkten günsti-



ger zu beurteilen und leichter umzusetzen wäre als die Süd-Varianten. Er glaubt, dass man sich es nicht leisten könne, wieder zwei Jahre Verzögerung in Kauf zu nehmen, zumal das Ziel, die Entlastung von Erding, mit der Mitte-Variante deutlich unterschritten würde (in einem Fall eine Entlastung von 12.000 Fahrzeugen und im anderen Fall von nur 6.000 Fahrzeugen).

Er denkt, der Landkreis müsse die Nordumfahrung in souveräner Weise weiter planen und versuchen, die anderen Entscheidungen mit einzubinden.

Büro des Landrats
BL

Es fällt ihm schwer, sich vorzustellen, warum Langengeisling bei der Realisierung der Nordumfahrung stärker belastet werden soll als ohne. Wenn er den Verkehr aus Fraunberg, Reichenkirchen oder aus Berglern betrachtet, der jetzt durch Langengeisling fährt, kann er sich nicht vorstellen, dass der Verkehr durch eine Nordumfahrung zunehmen sollte. Der Verkehr in Langengeisling wird abnehmen. Solange ihm nicht durch Zahlen nachgewiesen werden kann, dass er falsch liegt, werde er das auch weiterhin so unterstellen.

Der Vorsitzende stellt fest, dass durch die Nordumfahrung Habitate durchquert würden.

Herr Weywadel erklärt, konkret betrifft es das Habitat eines Brachvogelpaares. Es trifft zu, dass mit der Trasse Süd 2 und Trasse Süd 3 dieses Revier nur am Rande tangiert würde. Mit eine der Mitte-Trassen (Mitte 2, 3 oder Neumeier-Linie) würde dieses Habitat deutlich stärker beeinträchtigt. Diese einzige Aussage könne derzeit sicher getroffen werden.

Es sei nicht bekannt, in welcher Dichte im Mittelkorridor andere Wiesenbrüter vorhanden sind. Es spielt auch der Kiebitz, die Feldlerche, Bachstelze, usw. eine wichtige Rolle. Es seien eine ganze Reihe wiesenbrütende Arten, über deren Verteilung und Vorkommen im Mittelkorridor man nichts weiß. Der Kiebitz sei auch für die Straßenplanungen eine sehr relevante Art. Größere Habitate seien bei der Entscheidung in der Zulässigkeit eines Projektes maßgebend.

Der jetzt festgestellte artenschutzrechtliche Verbotstatbestand bedeutet, „dass man sich an einer Stelle befindet, wo die Ampel auf gelb steht.“ Es muss jetzt im ersten Schritt eine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt werden. Die Zumutbarkeit eines Projektes sei dort begrenzt, wo der Projektnutzen für den Vorhabensträger nicht mehr erreicht werden kann. Er erklärt, dem Landkreis kann nicht eine Linie aufgedrängt werden, mit der er das Ziel des Projektes nicht mehr erreichen kann. Dazu seien weitere Untersuchungen notwendig. Es müsse im Detail noch abgeklärt werden, in welcher Tiefe die Untersuchungen durchgeführt werden müssen. Im ungünstigsten Fall wird der Mittelkorridor auf die vorkommenden Tierarten genau so untersucht werden müssen, wie das für den Südkorridor auch gemacht worden sei. Wenn dann z.B. festgestellt wird, im Mittelkorridor kommen dieselben Tierarten in annähernd gleicher Dichte vor, wie im Südkorridor, dann sei es egal, ob die Südtrasse oder Mitteltrasse realisiert wird. Es werden die dort vorkommenden Arten in gleicher Weise gefährdet. Dies sei aber keine Aussage über Kompensationsmaßnahmen. Wenn in Habitate oder Vorkommen eingegriffen wird, dann müsse für einen



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Ausgleich gesorgt werden. Dies wäre jedoch der ungünstigste Fall, der ungefähr eineinhalb Jahre an Zeit kosten würde, aber eintreten könnte. Es wird aber noch abgeklärt, ob man durch eine anderweitige Überprüfung schon vorher zu dem Ergebnis kommen könne, dass es keine zumutbare Alternative gibt.

Der Vorsitzende stellt fest, dies wäre also die letzte Möglichkeit. Es sei nun zu überlegen, in welcher Richtung weitergemacht werden könnte.

Kreisrat Huber fragt, ob es stimmt, dass der Verkehr laut Prognose in den nächsten 15 Jahren um 40 % zunehmen wird.

Herr Weywadel äußert, er habe das am Montag so gesagt. Er verweist auf die Verkehrsprognose 2025. Ausgangslage war das Jahr 2007. Von 2007 bis 2025 werde sich der Verkehr bayernweit deutlich erhöhen. Der Schwerlastverkehr wird sich um 40 % und der Pkw-Verkehr um knapp 20 % erhöhen. Diese Angaben seien auf der Internetseite des Wirtschaftsministeriums zu finden. Im Ballungsraum München seien die Zahlen entsprechend höher. Die Menschen, die zuziehen, bringen ihre Autos schon mit und wollen Mobilität.

Der Wunsch zum Schienenausbau sei groß. Die Kapazitäten der Bahn seien schlichtweg am Ende. Bis bei der Bahn etwas ausgebaut wird vergehen noch Jahrzehnte. Man wartet schon sehr lange auf den Ausbau Mühldorf – Freilassing und München – Lindau. Es wäre wirklich von Vorteil, wenn es gelingen würde, einen Großteil des Zuwachses auf andere Verkehrsträger zu bringen. Die Realität zeigt, dass die Prognosen häufig schon erreicht werden, und das Prognosejahr noch in weiter Ferne sei.

München habe heute 14 % Anteil am Radverkehr. Vor 5 Jahren waren es noch 10 %. In der Fläche sei es schwieriger den Anteil zu steigern. Im Sommer sei das ein angenehmes Verkehrsmittel, aber im Winter weniger. Das Auto, die Straße wird auf absehbare Zeit Verkehrsträger Nr. 1 bleiben.

Der Vorsitzende verweist auf die „Grundlagenermittlung für einen Dialog – Der Flughafen München und sein Umland“, für die Landkreise Freising, Erding, Teile Ebersberg, Teile Landshut, Seite 1 hin, wonach in dem Bereich insgesamt 689 ha Gewerbeflächen und 422 ha potentielle Wohnflächen, allein im Landkreis Erding 282 ha Wohnfläche seien. Es wird noch einiges dazu kommen. Deshalb sei es unverantwortlich, das zu ignorieren. Verantwortungsvolle Politik bedeutet, den Menschen nicht nur ein Signal, sondern auch eine Möglichkeit zu geben, nicht noch mehr belastet, sondern entlastet zu werden.

Kreisrat Treffler stellt fest, was Kreisrat Gotz gesagt hat, widerspricht nicht dem was er sagen möchte. Er geht auch davon aus, dass alle Politiker in der heutigen Zeit sehr wohl ökologisch Verantwortung tragen und sich dessen bewusst sind, dass Naturschutz immer auch Menschenschutz bedeutet. Gerade deshalb sei es ihm wichtig, dass man sich der oberflächlichen Betrachtungsweise im Wirtshaus nicht anschließe.



Der Vorsitzende habe gesagt, für ihn sei die Straße eine Frage des Klimaschutzes. Er versteht, wie das gemeint sei. Man müsse aber auch ihm seine Sichtweise zugestehen. Wenn die Gesellschaft ökologischer wählen würde, hätte man den Flughafen nicht und keine Diskussion um eine 3. Start- und Landebahn. Man hätte weniger Verkehr, weniger Gütertransporte, etc.

Menschen, die ihn wählen, sehen weit nach vorne und können sich so eine Gesellschaft vorstellen. Er müsse sich nicht zum Handlanger für eine Politik machen die sagt, wir brauchen Wachstum, ohne geht es nicht.

Der Vorsitzende erinnert, bevor das Gutachten bekannt war, habe sich Kreisrat Treffler bereits gegen die Baumaßnahme ausgesprochen. Das sei sein gutes Recht.

Kreisrätin Dieckmann denkt, es sei Konsens, dass weitere Untersuchungen der Varianten erforderlich seien. Was Kreisrat Gotz gesagt habe, sollte mit einbezogen werden, weil z.B. die Nordanbindung auch wieder Verkehr anziehen wird.

Der Vorsitzende äußert, er habe nicht gesagt, dass die Artenschutzprüfung auf den Mitte-Korridor ausgedehnt werde. Dies könnte im Extremfall notwendig sein.

Kreisrätin Seeger denkt, dass die Nordanbindung mehr Verkehr nach Langengeisling bringen wird. Eine neue Straße zieht immer mehr Verkehr an. Wenn eine neue Straße gebaut und die alte nicht geschlossen wird, sei es klar, dass mehr Verkehr kommt. Es mag sein, dass der Verkehr in Bayern um 40 % mehr werden wird. Aufgrund der Alterspyramide in Erding stellt sich die Frage, ob in 20 Jahren wirklich alle 80Jährigen im Landkreis noch mit dem Auto über die Straßen fahren.

In Riedersheim sei gesagt worden, dass es heute keinen Beschluss geben wird und heute sei gesagt worden, dass ein Beschluss gefasst wird.

Weiter fragt sie, ob es richtig sei, dass jede Lärmwirksamkeitszone einer bestimmten Dezibelzahl zugeordnet sei und ob diese genannt werden können.

Frau Oswald verweist auf den Erläuterungsbericht, der demnächst im Internet veröffentlicht wird.

Herr Weywadel sagt, es gibt einen Entwurf, aufbauend sei diese Präsentation erstellt worden. Die Endfassung liegt noch nicht vor. Nach der Fertigstellung wird der Bericht an das Landratsamt weitergegeben. Er denkt, das Landratsamt wird ihn dann auf der Internetseite einstellen.

Dies sichert **der Vorsitzende** zu. Er führt weiter aus, für die geplante Kreistagssitzung sei ein Beschlussvorschlag mit versandt worden. Er betont, es sei heute keine Beschlussfassung über die Festlegung geplant.

Kreisrätin Seeger sagt, es sei schwierig, so viel Material durchzuarbeiten.



Der Vorsitzende denkt, im Herbst wird das Thema möglicherweise erneut auf der Tagesordnung sein.

Kreisrat Knur betont, es geht darum, dass weiter gearbeitet werden kann und den ökologischen Ansprüchen nachgegangen wird.

LANDKREIS
ERDING

Kreisrat Lackner denkt, es sei schon bemerkenswert, wie das Schutzgut Mensch hinten nachgezogen wird. Es wird seit 5 oder 6 Jahren über dieses Thema diskutiert. Es können natürlich noch Untersuchungen folgen. Für die FTO haben die Untersuchungen 20 Jahre gedauert. Er denkt, man sei eigentlich viel zu spät dran. Es gibt keine Zweifel, die Nordumfahrung sei notwendig. Er denkt, wenn die 3. Start- und Landebahn kommt, wird es noch mehr Verkehr geben. Daran sollte man sich orientieren.

Büro des Landrats
BL

Er habe heute drei Anrufe von Bürgern in seiner Gemeinde gehabt, die sich über den Verkehr Richtung Flughafen beschwert haben. Man sollte in der Lage sein, eine klare Entscheidung zu treffen. Die Vögel werden sich auch daran gewöhnen. Er findet es gut, dass versucht wird, das so schnell wie möglich auf den Weg zu bringen.

Kreisrat Wiesmaier erinnert, der Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt habe sich in den vergangenen Sitzungen aufgrund des Kosten-Nutzen-Effekts, vor allen Dingen aufgrund der Verkehrswirksamkeit für die Trasse Süd 2 oder Süd 3 entschieden. Es gibt neue Erkenntnisse aufgrund der Raumplanung. Die neuen Erkenntnisse gilt es aufzunehmen und mit einem geringst möglichen Aufwand, aber mit dem nötigen Aufwand zu untersuchen. Das gilt es heute zu beschließen, um den Weg zu ebnen. Es wäre gut, wenn bis zum März 2012, bis das neue Vegetationsgutachten begonnen werden müsste, festgestellt werden könnte, ob die Untersuchungen ausreichen. Es sollte nicht ständig alles von Neuem diskutiert werden. Die Fakten liegen bereits vor.

Kreisrat Hofstetter denkt, Sachlichkeit sei angebracht. Er bekräftigt, was Kreisrat Gotz gesagt hat, die Nordumfahrung sei eine Maßnahme auch für den östlichen Landkreis und sei auch für den ÖPNV eine Aufwertung. Die Zeit sollte hinsichtlich der offenen Fragen genutzt werden.

Kreisrätin Bendl stellt fest, wie sich auch gestern schon alle gegenseitig missverstehen. Die gestrigen Wortmeldungen (eine sei von ihr gewesen) haben nur darauf gezielt, dass sie bedauert habe, dass im Stadtrat von Erding nicht über die Trassen diskutiert worden sei. Kein Mensch denkt daran, dass die Stadt Erding diese Straße übernehmen will oder soll. Der Landrat habe auch gesagt, im Kreistag wird kein Beschluss gefasst.

Weiter sagt sie, ihr habe am Montag die Äußerung von Herrn Weywadel gut gefallen „alle haben einen gesamtgesellschaftlichen Auftrag“. Der Auftrag des Staatl. Bauamtes Freising sei, die Straßenverhältnisse zu verbessern. Es dürfe nicht ignoriert werden, der Verkehr wird mehr werden. Es dürfe aber auch nicht ignoriert werden, wenn es 40 % mehr Verkehr geben wird, dass dies für die Menschen ein Nachteil sein wird. Der gesamtgesellschaftliche Auftrag sei, schnellstens etwas dagegen zu tun. Der Klimawandel sei schon sichtbar. Sie denkt, man müsse ein Signal geben, dass es mit dem Verkehr nicht immer so weitergehen könne.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Kreisrat Schwimmer fragt, wie oft untersucht worden sei, dass die Tiere in der Häufigkeit vorhanden sind. Weiter möchte er wissen, wenn diese Tiere umgesiedelt würden, welche Flächen würden erforderlich wären.

Der Vorsitzende antwortet, bezüglich Schaffung von Ersatzhabitaten und Ausgleichsflächen könne noch nichts Näheres gesagt werden. Dazu seien Untersuchungen erforderlich. Wie oft z.B. der Brachvogel gezählt worden sei, wisse er nicht.

Frau Oswald weist darauf hin, es gibt standardisierte Kartierungsaufträge. Die Beobachtungen und die artspezifischen Aufnahmen seien übers ganze Jahr gemacht worden. Eine konkrete Summe an Begehungstagen sei ihr nicht bekannt.

Herr Weywadel ergänzt, bei der Untersuchung sei wesentlich gewesen, festzustellen, welche Brutvogelarten vorkommen. Die „Durchzügler“ spielen nicht die große Rolle. Der Biologe habe auch eine Art gefunden, die es hier gar nicht gibt. Sie sei irgendwo in Ungarn heimisch. Das heißt nicht, dass diese Art als absolute biologische Sensation einen Kultstatus hat, wie der Brachvogel, der hier im Raum als Wiesenbrüter auch Standortvogel sei. Vielleicht habe sich ein Exemplar hierher verirrt. Das findet in der Untersuchung keine Berücksichtigung.

Kreisrätin Scharf fragt, wie die Gewichtung der untersuchten Schutzgüter sei, ob sie alle die gleiche Gewichtung für die Gesamtbewertung und Durchsetzung der Maßnahme haben.

Herr Weywadel antwortet, diese Frage sei schwierig zu beantworten, weil sie nicht systematisch auf jede Maßnahme anwendbar sei. Es gibt Schutzgüter, die in der Bedeutung nachrangig gegenüber anderen seien. Es werden z.B. beim Schutzgut Wasser mit der Maßnahme keine Oberflächengewässer beeinträchtigt, nur ganz am Rande mit dem Kronthaler Weiher. So ein Schutzgut sei in der Gegenüberstellung zu anderen dann nachrangig. Das Schutzgut Wasser wäre natürlich in der Wertigkeit deutlich höher zu sehen, wenn mit der Straße durch einen Raum gegangen würde, wo ein Schutzgebiet neben dem anderen liegt. Deshalb könne eine Abstufung der Wertigkeit von Schutzgütern nicht auf eine Maßnahme festgesetzt werden. Eine Wertung sei auch noch nicht vorgenommen worden. Es sei eine Nebeneinanderstellung der Schutzgüter mit den Beeinträchtigungen, aber keine Gewichtung erfolgt.

Herr Otmann stellt fest, egal wie die unterschiedlichen Schutzgüter gewichtet werden, die Wahltrasse Süd 2 sei in keinem Aspekt schlechter wie die Wahltrasse Süd 3. Die Frage der Gewichtung spielt nur dann eine Rolle, wenn es teilweise Vorteile für die Trasse Süd 2 oder Süd 3 geben würde. Nachdem dies hier nicht der Fall sei, habe sich die Frage der Gewichtung in diesem speziellen Fall nicht ergeben.

Herr Weywadel ergänzt, es könnte z.B. der Artenschutz alleine ein k.o.-Kriterium für eine Trasse sein. Deshalb sei man derzeit an einem Punkt, „wo die Ampel auf gelb steht“.



Herr Otzmann sagt noch, in der Abwägung Trasse Süd 2 oder Trasse Süd 3 haben beide Varianten verkehrlich dieselben Wirkungen und im derzeitigen Stadium auch annähernd dieselben Kosten. In den drei betrachteten Bereichen ergeben sich außer den Auswirkungen aus der Umweltverträglichkeitsstudie keine Unterscheidungen in denen sich die Trasse Süd 2 oder Süd 3 unterscheiden. Für die Entscheidung Süd 2 oder Süd 3 sei eigentlich nur das Ergebnis der UVS maßgeblich, weil die anderen beiden Kriterien keinen Vergleich zulassen.

Der Vorsitzende stellt fest, deswegen sei die Kreistagssitzung auch abgesagt worden, damit die versandte Beschlussfassung heute nicht erfolgen wird.

Er schlägt folgenden Beschluss vor:

1. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie werden zur Kenntnis genommen.
2. Zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens und zur Feststellung notwendiger Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind die Belange des Artenschutzes ggf. im Rahmen zusätzlicher vergleichender Untersuchungen näher zu prüfen.

Kreisrat Schmidt erinnert, Kreisrätin Dickmann habe einen Antrag gestellt, über den abgestimmt werden sollte. Der vorgetragene Beschlussvorschlag sollte erweitert werden mit dem Zusatz „... und die Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die Trasse Mitte durchzuführen.“

Der Vorsitzende stellt fest, mit der Erweiterung des Beschlussvorschlags wird verlangt, die Feldkartierung ähnlich wie bei den Südvarianten auch für den Mittekorrridor im nächsten Jahr durchzuführen.

Kreisrat Hofstetter schlägt vor, zunächst über den vom Vorsitzenden formulierten Beschlussvorschlag abzustimmen. Diesen würde er unterstützen.

Der Vorsitzende äußert, nach Aussage von Herrn Otzmann sei eine genauere Festlegung erforderlich, denn den gesamten Korridor Mitte zu untersuchen, sei dermaßen aufwändig. Es müsste schon festgelegt werden, welche der Mittevarianten bevorzugt würde.

Kreisrat Schmidt sagt, es sollte die Mitte 2 und Mitte 3-Variante untersucht werden, um einen Vergleich zu haben.

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass nur die Mitglieder des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt Rederecht haben.

Kreisrat Peis denkt, das Problem sei, es gibt bereits den Beschluss, dass die Variante Süd 2 und Süd 3 weiterverfolgt werden. Die Folge sei, wenn weitergehende Untersuchungen bezüglich der Trassen Mitte vorgenommen werden und sich herausstellen sollte, dass weitere Untersuchungen notwendig sind, würde der Antrag von Kreisrätin Dieckmann durchgeführt.

Deshalb sollte nicht schon der zweite Schritt vor dem ersten gemacht werden. Der Antrag von Kreisrätin Dieckmann müsse abgelehnt werden.



Kreisrätin Dieckmann erklärt, dass sie ihrem Antrag zurück nimmt und bis zu den Beratungen im Herbst warten wird.

LANDKREIS
ERDING

Kreisrätin Bendl wünscht eine getrennte Abstimmung.

Büro des Landrats
BL

Daraufhin bringt **der Vorsitzende** im **Ausschuss für Struktur, Verkehr und Umwelt** folgenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung:

StVU/0064-14

1. Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie werden zur Kenntnis genommen.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 12 : 0 Stimmen.**

2. Zur Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens und zur Feststellung notwendiger Schutz- und Kompensationsmaßnahmen sind die Belange des Artenschutzes ggf. im Rahmen zusätzlicher vergleichender Untersuchungen näher zu prüfen.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 9 : 3 Stimmen.**

(Gegenstimmen: KRin Seeger, KRin Bendl, KR Mehringer)

Kreisrätin Bendl wünscht, im Protokoll festzuhalten, dass sie gegen den Beschluss gestimmt hat, weil sie sich grundsätzlich gegen den Bau der Nordumfahrung ausspricht.

Der Vorsitzende bedankt sich bei den Vertretern des Staatl. Bauamtes Freising und den Planungsbüros. Bezüglich des weiteren Auftrags seien in nächster Zeit Gespräche bezüglich der weiteren Vorgehensweise erforderlich.

2. Bekanntgaben und Anfragen

Der Vorsitzende weist darauf hin, dass auf Wunsch in der Kreisausschusssitzung am 20.07. der Tilgungsplan für den Tierschutzverein in die Mappen der Kreis Ausschussmitglieder verteilt worden sei.

Der Vorsitzende beendet damit die gemeinsame Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt und des Kreis Ausschusses um 17.20 Uhr.

Vorsitzender

Protokoll

Martin Bayerstorfer
Landrat

Elfriede Mayer
Verwaltungsangestellte