



LANDKREIS
ERDING

PROTOKOLL

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

26. Sitzung des Strukturausschusses am 18.06.2007

Erding, 19.06.2007

Anwesend und stimmberechtigt sind die Kreisräte:

Becker, Manfred
Els, Georg
Fischer, Siegfried
Gotz, Maximilian
Hofstetter, Franz Josef
Knur, Herbert
Lackner, Helmut
Steinberger, Friedrich
Sterr, Josef
Stieglmeier, Helga
Vogelfänger, Cornelia
Ways, Rudolf

i.V.v. KR Jakob Schwimmer

sowie als Vorsitzender:

Bayerstorfer, Martin

von der Verwaltung:

Wirth, Harald
Thomas, Wolfgang
Gutt, Georg
Becker, Birgit

zu TOP 1 bis 3
TOP 2 und 5



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Mayer, Elfriede (Protokoll)
Centner, Christina

Ferner nehmen teil:

Dr. Bobinger und Herr Fakler von der Fa. Transver (TOP 1)
Herr Düsenberg von der FMG (Umlandbüro) (TOP 1)

Dr. Haller, Herr Mersdorf und Herr Martin vom MVV (TOP 2)

Frau Lichtenstern vom Straßenbauamt München (TOP 4)

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung

1. Verkehrsuntersuchung
Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des nordöstlichen
Landkreises Erding
Vorlage: 2007/0195
2. ÖPNV - Regionalbusverkehr ALT-Verkehre
Vorstellung des geplanten Angebotes und Kostenkalkulation
Vorlage: 2007/0188
3. ÖPNV
Zusätzliche Verbindung am Nachmittag zwischen Markt Schwaben
und Erding
Vorlage: 2007/0186
4. Nordumfahrung der Stadt Erding
Antrag der CSU-Kreistagsfraktion Erding auf Übernahme der Pla-
nungsträgerschaft
Vorlage: 2007/0184
5. Nachbarschaftsbeirat, Arbeitsausschuss, Umlandfond, Maßnahmen
in den Gemeinden des Landkreises
(Resolution und aktuelle Anmeldungen)
Vorlage: 2007/0197
6. Bekanntgaben und Anfragen
 - 6.1 Zukunftsatlas der prognos AG
 - 6.2 Arbeitsgemeinschaft Ländliche Entwicklung
 - 6.3 Fest der Internationalen Begegnung
 - 6.4 Rückmeldung vom Nachbarschaftsbeirat
 - 6.5 Gymnasium an der Sigwolfstraße; Überhitzung der Sporthalle



Öffentliche Sitzung des Strukturausschusses am 18.06.2007

1. **Verkehrsuntersuchung** **Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des nordöstlichen** **Landkreis Erding** **Vorlage: 2007/0195**

Der Vorsitzende begrüßt Herrn Dr. Bobinger und Herrn Fakler von der Fa. Transver und Herrn Düsenberg von der FMG (Umlandbüro).

Er erklärt, es sei eine entsprechende Untersuchung durchgeführt und ergänzt worden. Um eine wertvolle Aussage treffen zu können, seien die verschiedensten Zählungen und Befragungen durchgeführt worden.

An die Ausschussmitglieder sei dazu eine Zusammenstellung „Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des nordöstlichen Landkreises Erding“ verteilt worden.

Dr. Bobinger erklärt, diese Untersuchung habe das Ziel, die Erhebung des aktuellen Verkehrsgeschehens, die Analyse der Verkehrsbelastungen und der Verkehrsströme und die Erstellung eines Verkehrsmodells, mit dem es möglich wird, weitere Alternativen durchführen zu können.

Als Untersuchungsgebiet waren die Gemeinden Berglern, Fraunberg, Kirchberg, Langenpreising, Wartenberg und Steinkirchen vorgegeben.

In diesem Gebiet seien bestimmte Zählstellen (bei Staatsstraßen St 2082, St 2331 und Kreisstraßen) eingerichtet worden.

Die Untersuchungen seien mit automatischen Zählgeräten (Plattendedektoren) mit einer 24-Stunden-Zählung in beiden Richtungen durchgeführt worden. Mit diesen automatischen Zählungen kann aber nicht festgestellt werden, woher und wohin der Verkehr geht und was der wesentliche Fahrzweck sei. Dies sei mit Befragungen am Morgen und am Abend mit Begleitung der Polizei erfolgt. Dabei seien auch der Fahrzeugtyp und die Anzahl der Insassen erfasst worden.

Zum Beispiel seien an der Erhebungsstelle in Langenpreising (Seite 18) insgesamt 5.618 Fahrzeuge (Pkw 5.224, Lkw 394) an dieser Stelle gezählt worden. Daraus sei ersichtlich, dass der Nahverkehr dominierend sei. Hauptquelle an der Befragungsstelle war die Nachbargemeinde Wartenberg mit 60 %. Zweitwichtigste Quelle waren die Stadt Erding und die Gemeinde Fraunberg mit jeweils 8 %. Eine Nachfrage nach dem Ziel Flughafen war mit 1 % sehr gering. 24 % der Befragten haben als Ziel Moosburg, Landshut, München, Eching und Freising als Endziel genannt, was durch die Anzahl von rund 1.300 Fahrzeugen pro Tag die Bedeutung eines guten Autobahnanschlusses unterstreicht. Als Fahrzweck

wurde angegeben, Freizeit 12 %, beruflich 18 %, Ausbildung 3 %, usw. (Seite 22).



Im Weiteren erklärt er die Quell- und Zielverkehre der 6 Gemeinden im Untersuchungsraum (Seite 60, 64 und 65).

LANDKREIS
ERDING

Die Analyse zeigt, dass von den Belastungszahlen her die wichtigste Achse die St 2082 sei.

Büro des Landrats
BL

Dabei zeigt sich, dass die Nachfrage nach dem Flughafen München östlich bzw. südlich der Gemeinden Wartenberg und Fraunberg stark abnehmend sei und die Nachfrage nach Moosburg a.d. Isar, Landshut und die Anbindung an die Anschlussstelle Moosburg-Süd hauptsächlich nördlich von Wartenberg besteht. Insgesamt seien die Durchgangsverkehre nicht dominierend.

Dr. Bobinger merkt weiter an, diese Zahlen waren Eingangsgrößen für ein Verkehrsmodell (Seite 71), mit dem dann die Verkehrssituation im Untersuchungsgebiet realitätsnah nachgebildet und berechnet werden kann. Zusätzlich können auch bisher nicht vorhandene Streckenzüge eingebunden und deren Wirkung im Modell untersucht werden.

In einem weiteren Schritt erfolgt die Abschätzung der künftigen Belastung im Untersuchungsgebiet. Die Abschätzung der Entwicklung bis 2020 wird auf der Grundlage der Prognosedaten zur Strukturentwicklung im Flughafenumland vorgenommen. Ferner werden wesentliche infrastrukturelle Veränderungen aufgenommen, von deren Umsetzung bis 2020 ausgegangen wird, z.B. Verlängerung der A 94, Ausbau A 92, etc., Nordumfahrung Erding (Wahltrasse I), Ortsumfahrung Taufkirchen a.d. Vils, Südring Freising, Westtangente Moosburg und der Neubau 3. Start- und Landebahn des Flughafens, B 388 a, etc.

Basierend auf den bisherigen Untersuchungsergebnissen und den Vorstellungen der Gemeinden des Untersuchungsgebietes werden in Abstimmung mit dem Landkreis Erding sechs zu untersuchende Planfälle definiert: Verlängerung ED 2 (Kanaltrasse) – Westumfahrung Wartenberg – Nordumfahrung Langenpreising – Ostumfahrung Langenpreising - Verlängerung ED 26 – und Ostumfahrung Wartenberg und Verlängerung ED 26.

Als weiterer Planfall sollte der Ausbau der St 2330/GV Vatersdorf – Pfrombach als eine Verlängerung der ED 26 untersucht werden. Dieser orientieren sich an den Forderungen nach einer verbesserten Anbindung an den Flughafen München und die Autobahn A 92 – Anschlussstelle Moosburg-Süd.

Zur Verlängerung ED 2 (Kanaltrasse) merkt Dr. Bobinger an, diese Trasse würde eine hohe Wirkung haben und mit 5.900 Kfz/24 h ausgelastet sein. Dabei würde es entsprechende Entlastungen für die parallel laufenden Ost-West-Verbindungen und auf der St 2331 südlich von Berglern geben (nördlich minus 14.500 Fahrzeuge und südlich mit 200 bis 300 Fahrzeugen). Diese Kanaltrasse würde den Verkehr bündeln und Zuwächse aus dem umliegenden Netz (Verkehrsmodell Seite 75) bewirken.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Weiter zeigt er den Planfall „Westumfahrung Wartenberg“ (Seite 76). Auf dem südlichen Abschnitt der Umgehungsstraße, südlich von Wartenberg, sei mit einer zukünftigen Belastung von 5.500 Kfz/24 h zu rechnen, im Norden seien Verlagerungen geringer, weil die Fahrten von Wartenberg in den Norden nur teilweise berücksichtigt werden können.

Zum Planfall „Nordumfahrung Langenpreising“ erklärt Dr. Bobinger, die neue Trasse der Nordumfahrung Langenpreising führt zu einer starken Verlagerung des Verkehrs von der bisherigen Trasse auf die neue Alternative. Für die neue Nordumfahrung wird eine Verkehrsbelastung von 8.200 Kfz/24 h prognostiziert. Die Nordumfahrung Langenpreising sei eine wirkungsvolle Maßnahme zur Entlastung der Situation durch den Ort in Richtung A 92 – AS Moosburg-Süd.

Zum Planfall 4 „Ostumfahrung Langenpreising“ erklärt Dr. Bobinger, diese Umfahrung stellt eine Verkürzung, Verbreiterung und Begradigung des bisherigen Streckenabschnittes der St 2082 zwischen Wartenberg und Langenpreising im Bereich der Kanalüberquerung dar. Der kurvige und teils sehr enge Abschnitt wird damit vermieden. Diese Maßnahme habe einen lokalen Charakter und würde sich aber im ganzen Netz nur geringfügig auswirken.

Zum Planfall 5 „Verlängerung ED 26“ erklärt er, die Verlängerung der ED 26 wird eine Verlagerung des Verkehrs und eine bessere Anbindung des südöstlichen Holzlandes an den Autobahnanschluss Moosburg-Süd bewirken und zum Teil neuen Verkehr anziehen, der bisher auf anderen Routen war. Diese Verbindung stellt eine direkte Verbindung zur A 92 dar. Damit würde sich die Anbindung an den nordöstlichen Bereich verbessern.

Planfall 6 „Ostumfahrung Wartenberg und Verlängerung ED 26“ behandelt eine Verknüpfung der Wirkungen der Verlängerung ED 26 und einer zusätzlichen Ostumfahrung von Wartenberg. Im Wesentlichen werden die gleichen Verlagerungen wie im Planfall 5 berechnet, die Entlastung im Süden von Wartenberg sei nur gering (- 300 Kfz/24 h), weil die Ostumfahrung für den Durchgangsverkehr durch Wartenberg einen Umweg bedeutet.

Der „Ausbau der St 2330/Gemeindeverbindungsstraße Vatersdorf – Pfrombach“ hätte tendenziell eine ähnliche Wirkung wie die Verlängerung der ED 26. Der Einzugsbereich würde sich lediglich ein Stück nach Norden verschieben. Diese Strecke wird trotz Ertüchtigung aufgrund der zahlreichen Ortsdurchfahrten nur beschränkt attraktiv sein.

Im Zuge der aktuellen Diskussion um die Nordumfahrung Erding wurden Auswirkungen für den nordöstlichen Landkreis nochmals gesondert durch das Verkehrsmodell betrachtet. Grundlage bildet die Variante der Wahltrasse 1.

Die Entlastungswirkung der Nordumfahrung Erding sei für das Untersuchungsgebiet mit Bezug zu den absoluten Verkehrsmengen als eher gering einzustufen. Lediglich die Maßnahmen des Planfalls 1 „Verlängerung der ED 2“ und des Planfalls 5 „Verlängerung der ED 26“ würden durch den



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Wegfall der Nordumfahrung Erding und aufgrund ihrer ähnlichen Ost-West Ausrichtung eine Erhöhung der Verkehrsnachfrage um 15 % (ca. 1.000 Kfz/24 h) bzw. 20 % (bis zu 500 Kfz/24 h) erfahren.

Kreisrat Hofstetter merkt an, aufgrund der Ausführungen entsteht der Eindruck, es müsste nichts veranlasst werden. Es gibt aber ein Verkehrsproblem, das darauf zurückzuführen sei, dass die Straßen nicht dem entsprechen, was an Verkehr stattfindet. Er kann sich nicht vorstellen, dass die geringen Verkehrszahlen doch so belastend seien.

Dr. Bobinger merkt an, damit sei nicht gesagt, dass kein Handlungsbedarf gegeben sei. Die Fragestellung war, welche Änderungen sich bei den verschiedenen Planfällen ergeben würden.

Kreisrat Gotz denkt, das Ganze sollte im Gesamten gesehen werden, wenn er z.B. an die Nordumfahrung Erding denkt und die Entlastungswirkung für das Untersuchungsgebiet als gering eingestuft wird. Die Notwendigkeit der Nordumfahrung Erding sei trotzdem eine sehr hohe. Er möchte schon darauf hinweisen, dass nicht diese Sätze aus einem Gutachten pauschalisiert werden sollen. Er habe das Gutachten schon so verstanden, dass ausdrücklich auf den Untersuchungsauftrag die Zahlen festgestellt worden sind.

Dr. Bobinger antwortet, es sei keine Analyse gemacht worden, welche Auswirkung die Nordumfahrung Erding auf die anderen Maßnahmen haben wird.

Kreisrat Knur merkt an, aufgrund der Zählungen gibt es die objektive Feststellung, dass sich Verkehrszuwächse ergeben. Er berichtet aus seiner Gemeinde, dass ein Feldweg auf Kosten der Gemeinde ausgebaut worden sei. Auf diesem ehemaligen Feldweg fahren rd. 2.500 Fahrzeuge pro Tag. Man kann sagen, das sei wenig. Subjektiv sei dies aber eine Belastung für die Anlieger. Ein bisschen sei dann die Aussage in der Zusammenfassung suspekt, wenn es heißt, dass der überregionale Durchgangsverkehr insbesondere Richtung Flughafen gar nicht so bedeutend sei. Die Hauptzielgebiete seien Erding, Moosburg a.d. Isar und Landshut. Das mag objektiv betrachtet so sein, nur diese Beziehungen haben ihre Ursache deshalb, weil der Flughafen sich in dem Raum befindet. Deshalb kann das so nicht interpretiert werden. Er möchte das aber so feststellen, damit nicht später gesagt werden kann, der Flughafen spielt keine Rolle. Er stellt fest, der Flughafen spielt eine Rolle, weil Beziehungen nach Erding, Moosburg a.d. Isar, Landshut zu einem erheblichen Teil ihren Ursprung in der Flughafenentwicklung haben. Diese Feststellung möchte er treffen, um den Landkreis nicht bei späteren Gesprächen mit anderen Geldgebern waffenlos zu machen.

Dr. Bobinger bestätigt, im westlichen Bereich spielt der Flughafen natürlich eine größere Rolle.

Der Vorsitzende merkt an, es geht auch darum, dass es diese Verkehrsströme derzeit auf Straßen gibt, die nicht den Ausbaustandard aufweisen. Deswegen müsse entsprechend darauf reagiert werden. Zum einen, durch die Überlegungen, durch neue Verkehrsachsen möglicherweise auch eine



Entlastung dieser bisherigen Verkehrswege zu erreichen und zusätzlich die Überlegung voranzutreiben, was müsste getan werden, um den Verkehr, den es jetzt gibt, bzw. prognosemäßig gibt, auf den bisherigen Verkehrsstrukturen zu ermöglichen, dass auch Begegnungsverkehr darstellbar sei.

Entweder müsse versucht werden, das bisherige Straßennetz deutlich zu ertüchtigen und dem Verkehr anzupassen und/oder, bei ständig wachsendem Verkehrsaufkommen Neutrassierungen, Ergänzungen im Gesamtkonzept durchzuführen, um eine Verbesserung zu erreichen.

Dabei gilt es, diese Auswirkungen zu berücksichtigen. Zum Beispiel würde der Ausbau St 2330 Vatersdorf – Pfrombach, eine Anbindung quer durch die Gemeinden im Landkreis, zu einem kleineren Teil eine Entlastung auch im Ausbauzustand dazu führen, um zum Flughafen zu kommen. Wenn die ED 26 fortgesetzt würde, gäbe es die Möglichkeit entweder über Wartenberg, Langenpreising zur Autobahn zu gelangen oder durch eine solche Straße in der Fortsetzung über Berglern zum Flughafen.

Er fragt Dr. Bobinger, wie er unabhängig von der technischen Realisierung eine Verlängerung der ED 26 einschätzt, die dann an die Ost – und Nordumfahrung Langenpreising anschließt.

Dr. Bobinger antwortet, es müsse die Verkehrsnachfrage in Relation gesetzt werden. 1.400 Fahrzeuge seien nicht so viele. Von der Direktheit und Verbindungsqualität würde diese Verlängerung eine Verbesserung bedeuten.

Kreisrätin Stieglmeier merkt an, wenn neue Trassen gebaut werden, müssen auch Verkehrszuwächse, auch von anderen Straßen, mit eingerechnet werden.

Dr. Bobinger antwortet, die Strukturzahlen (Einwohner- und Beschäftigtenzahlen) seien im Prognosezeitraum 2020 eingerechnet worden. Diese Strukturzahlen erzeugen zusätzlichen Verkehr in der Gesamtheit. Bei einem bestehenden Netz werden die Zuwächse durch Netzverbesserungen kaum zu messen sein. Aber langfristig werden sich schon Zuwächse ergeben.

Kreisrat Fischer merkt an, einer der nächsten Schritte sollte schon sein, dass die Qualität der Straßen untersucht wird. Wenn z.B. auf einer ausgebauten Feldstraße so viele Autos täglich fahren, sei das höchst gefährlich und sei das eine Brennpunktstraße.

Der Vorsitzende denkt, es kann auch in die Argumentation einfließen, dass die Dringlichkeit der Maßnahme nochmals aufgrund der Verkehrsbelastung verdeutlicht wird. Es sei bereits mit den Bürgermeistern besprochen worden, dass sie feststellen sollen, wo sie Schwierigkeiten sehen. Eine Überlegung dabei war, ob durch ein Zwischenstück mit einer Länge

von rd. zwei Kilometern gleichzeitig ein Anschluss gemacht werden könnte, um die Netzfunktion für die Verlängerung der ED 26 zu erhalten.

Kreisrat Hofstetter merkt an, der Ist-Zustand sei 2007, Ausgangslage sei aber 1990.

Kreisrat Knur merkt an, Dr. Bobinger habe verschiedene Planungsfälle vorgestellt. Zwischen den einzelnen Planungsfällen gibt es Abhängigkeiten. Wenn z.B. ein Planungsfall verwirklicht wird, erzeugt dieser eine gewisse Sogwirkung und ein anderer Planungsfall stellt sich ganz anders dar. Er denkt, als nächster Schritt müsste unter diesem Gesichtspunkt eine Prioritätenliste erarbeitet werden. Wenn z.B. der Planungsfall „x“ verwirklicht wird, bedeutet es z.B. für einen anderen Planungsfall, dass dieser nicht verwirklicht werden muss, weil sich der Verkehr vielleicht ganz anders darstellt. Wenn z.B. die Westumgehung von Wartenberg käme, würde diese den Verkehr in Berglern so stark entlasten, dass sich dort Maßnahmen erübrigen würden.

Dr. Bobinger bestätigt dies. Es waren ursprünglich drei Planfälle geplant, jetzt seien sechs Planfälle vorgestellt worden. Diese Analyse müsste noch gemacht werden.

Kreisrat Gotz merkt an, Dr. Bobinger habe gesagt, der Durchgangsverkehr sei nicht dominant. Als Durchgangsverkehr sei der Verkehr definiert, der innerhalb der Gemeinde begonnen hat. Er denkt, auch der Verkehr der außerhalb beginnt und durch Erding geht, sei Durchgangsverkehr. Er fragt, ob dies so richtig präzisiert sei.

Dr. Bobinger bestätigt, es seien die Ziele abgefragt worden. Er kann nicht sagen, ob diese Anteile auch signifikant seien und das Ergebnis verfälschen.

Kreisrat Ways fragt nach der weiteren Vorgehensweise.

Der Vorsitzende sagt, es müsse dargestellt werden, was die einzelnen Maßnahmen kosten, wer als Straßenbulasträger zuständig sei. Welche Maßnahmen dann der Kreistag favorisiere und festlegt, was umgesetzt werden soll, sei dann zu entscheiden.

Kreisrat Els versteht das Gutachten so, wenn der Landkreis seine Straßen so ertüchtigt, ergibt sich eine Sogwirkung, die eigentlich keine Entlastung bringt. Es müsste das Gutachten hergenommen werden, um überregionale Planer zu bewegen, die Planungen in diesem Bereich zu realisieren.

Der Vorsitzende merkt an, bezüglich der Staatsstraßen sei schon einiges in der Umsetzung, z.B. bei der St. 2330 sei der Ausbau bereits im Gange. Der Grunderwerb laufe derzeit. Die Mittel werden für dieses Jahr noch zur Verfügung gestellt, werden aber voraussichtlich nicht mehr benötigt, weil der Grunderwerb noch Schwierigkeiten bereitet.

Bei der St 2082 sei die Situation so, dass aufgrund eines Gesprächs beim Reg. Präsidenten diese Maßnahme als eine Ersatzmaßnahme aufge-



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL



nommen worden ist, weil es für die erste Dringlichkeit schon mehrere Maßnahmen gegeben habe. Ansonsten gibt es nur noch die Maßnahme Wartenberg – Fraunberg (St 2082). Der Radweg sei fertig gestellt. Die weiteren Maßnahmen seien ausschließlich noch Kreis- und Gemeindestraßen.

Dr. Bobinger merkt an, es sei sicher wichtig, dass das hierarchische Straßennetz insgesamt ertüchtigt wird.

Kreisrat Knur meint, es gibt natürlich auch Munition für die Diskussion mit den Trägern, wenn diese Zahlen geliefert werden. Zudem gibt es die Hierarchie zwischen Kreis- und Gemeindestraßen. Er schlägt vor, das Gutachten zur Kenntnis zu nehmen und in den Fraktionen darüber zu beraten. Dann werden entsprechende Initiativen aus den Fraktionen sicherlich auf den Kreistag zukommen.

Der Vorsitzende ergänzt, in dem Bereich liegen noch keine Zählergebnisse vor. Es wäre sinnvoll, diese erst einzuholen.

Er schlägt vor, derzeit von dem Gutachten Kenntnis zu nehmen und daraus entsprechende Modelle zu entwickeln. Er denkt, auch bei der Nordumfahrung Erding sollten für eine Entscheidungsgrundlage die Auswirkungen anderer Straßen vorliegen.

Die Strukturausschussmitglieder nehmen einstimmig vom Gutachten Kenntnis.

(Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 13 : 0 Stimmen.**)

Der Vorsitzende bedankt sich bei den Herren Dr. Bobinger und Fakler für die Ausführungen.

2. ÖPNV - Regionalbusverkehr ALT-Verkehre **Vorstellung des geplanten Angebotes und Kostenkalkulation** **Vorlage: 2007/0188**

Der Vorsitzende begrüßt Herrn Dr. Haller, Herrn Mersdorf und Herrn Martin vom MVV.

Er ergänzt, ausgehend von der Überlegung, dass bedarfsgesteuerte Verkehre durch Anruflinientaxis (ALT) vermehrt eingesetzt werden könnten und aufgrund des Schreibens der CSU-Fraktion und der Überlegung, sei der MVV mit der Überprüfung der ÖPNV-Bedienung mit ALT in den Tagesrandlagen, mit einem zusätzlichen Angebot und auch um Kosten zu sparen, beauftragt worden.

Dr. Haller erklärt die an die Ausschussmitglieder ausgeteilte Präsentation. Der Auftrag war eine Analyse der Potenziale für ALT-Verkehre an Werktagen/Schultagen und an schulfreien Tagen und ein zusätzliches ALT-Angebot in der Schwachverkehrszeit zu erstellen.

Eine Möglichkeit besteht auf der Linie 507. Die Fahrgastzahlen seien dementsprechend. Fahrgäste, die derzeit mit dem Regionalbus befördert



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

werden, könnten künftig mit einem Taxi oder Kleinbus befördert werden, wenn die derzeitigen Fahrten um 16.39 Uhr und 17.49 Uhr (in der Vorlage steht versehentlich 17.39 Uhr) nach Markt Schwaben auf ALT umgestellt werden.

Zusätzlich könnten Fahrten ab Markt Schwaben für Pendler um 17.19 Uhr und um 18.39 Uhr angeboten werden. Derzeit findet die letzte Fahrt um 17.49 Uhr statt.

Diese zusätzlichen Fahrten (2 Fahrten ab Markt Schwaben und 1 Fahrt nach Markt Schwaben) könnten ohne zusätzliche Kosten auf ein ALT umgestellt werden. Es würden sich dabei Einsparungen beim Busverkehr mit ca. 31.000 € ergeben. Die Kosten für den ALT-Verkehr würden beim Betrieb mit einem Kleinbus bei ca. 30.000 € liegen. Das Motto „Mehr Angebot fürs Geld“ wäre hier erreicht.

Bei der Linie 562 gibt es am Vormittag einen größeren Block, der auf ALT-Verkehr umgestellt werden könnte. Aufgrund der Zählungen sei aber festgestellt worden, dass eine Umstellung keinen Sinn machen würde, weil zu häufig ein zweites oder sogar ein drittes Taxi eingesetzt werden müsste.

Allerdings macht es Sinn, bei der Linie 562 ein neues Konzept am Ende umzusetzen und die Linie 562 nach Erding in Taufkirchen oder zu den Hauptverkehrszeiten in Hohenpolding enden lassen und mit einem ALT zu kombinieren. Ein ALT würde den Bereich westlich der B 15 mit Amelgering und Niederstraubing bedienen (wie bereits derzeit schon). Neu würde das Gebiet östlich der B 15 (Wambach) mit einem ALT bedient. Dieses Gebiet habe derzeit keine ÖPNV-Erschließung und keine Möglichkeit mit einer vernünftigen Umsteigezeit (Schülerverkehr) vernünftig nach Erding zu kommen.

Es seien zwei verschiedene Möglichkeiten für das ALT 562 (Wambach) entwickelt worden, einmal mit 11 Fahrten und einmal mit 8 Fahrten über den Tag. Wichtig sei dabei, dass in Hohenpolding oder Taufkirchen (je nach dem, wie weit die Linie 562 geführt wird) optimale Umsteigezeiten erreicht werden. Der Fahrgast kommt z.B. um 5.59 Uhr in Hohenpolding an und kann 5 Minuten später zu vernünftigen Konditionen weiter nach Erding fahren. Zudem könnte ein Gebiet mit dem ÖPNV erschlossen werden, das derzeit noch keinen Anschluss hat.

Bei der Linie 562 könnten durch die gekürzte Routenführung ca. 33.000 € eingespart werden. Der Ort Burgharting würde dann durch die Linie 561 bedient. Die Kosten für das ALT bei einem Angebot mit 11 Fahrten würden ca. 64.000 € sein. Ein Angebot mit 8 Fahrten, was für einen Einstieg empfohlen wird, würde rd. 46.000 € kosten.

Zur Linie 564 und in Kombination Linie 565 merkt Dr. Haller an, der Kleinbus (Rufbus), der derzeit bei der Linie 565 schon eingesetzt wird, würde die letzte Fahrt von der Linie 564 von Dorfen nach Grüntegernbach übernehmen. Das macht Sinn, weil die Fahrgastzahlen dementsprechend seien, dass ein Kleinbus eingesetzt werden kann.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Es bietet sich an, das letzte Stück der Linie 565 zu verlängern. Die Linie 565 fährt heute ab Erding um 19.13 Uhr in Richtung Dorfen und endet in Angerskirchen. Es gibt ab 19.00 Uhr keine Verbindung mehr Richtung Dorfen. Dieser Kleinbus (Rufbus) könnte dann eine Fahrt um 19.58 Uhr fahren.

Dabei wäre es sinnvoll, eine zusätzliche Fahrt von Dorfen bis Grüntegernbach um 20.40 Uhr anzubieten, damit die Pendler, die dort um ca. 20.35 Uhr ankommen, eine zusätzliche Rückfahrt haben.

Es würden sich Einsparungen bei der Linie 564 (Regionalbus) mit ca. 2.000 € ergeben. Wenn nur die bestehende Fahrt (Linie 565) ein Kleinbus übernehmen würde, wäre das weitgehend kostenneutral. Der Auftrag war aber, auch ein Angebot für den Abendverkehr auszuarbeiten. Das Fahrzeug müsste nochmals zurückgeführt werden und würde die zusätzliche Fahrt um 20.40 Uhr anbieten (Kosten ca. 15.000 € - Änderung gegenüber der Vorlage). Bei Stufe 1 b würde das Fahrzeug dann wieder umgesetzt (Linie 565) und würde von Erding Richtung Dorfen zusätzliche Fahrten von Dorfen nach Erding anbieten. In Stufe 2 würde eine zusätzliche Fahrt (Theaterbus) um 22.48 Uhr von Freitag und Samstag eingeführt. Diese Fahrten würden ca. 5.000 € kosten.

Bei der Linie 569 würde sich ein deutliches Einsparpotential ergeben. Die Fahrt um 16.16 Uhr von Erding wird nur von einer kleinen Anzahl von Fahrgästen nachgefragt, die auch mit einem ALT fahren können. Auch hier habe sich eine kleine Änderung gegenüber der Vorlage ergeben. Es wird vorgeschlagen, dieses ALT bis Niederding fest fahren zu lassen, damit auch eventuelle Umsteigebeziehungen möglich seien. Das habe auch den Vorteil, dass sich die Fahrgäste bis Niederding nicht anmelden müssen. Es fährt anstatt dem Bus, der derzeit ca. 20.000 € kostet, nur wenn Bedarf besteht, ein ALT ab Niederding. Es kann noch nicht gesagt werden, ob vielleicht ein oder zweimal ein weiteres ALT eingesetzt werden muss.

Der Vorsitzende fragt Dr. Haller, wie die Kosten kalkuliert worden sind, ob davon ausgegangen worden sei, dass jede Fahrt notwendig ist oder bestimmte Fahrten nicht stattfinden werden.

Dr. Haller antwortet, das müsse unterschieden werden. Beim Angebot bei der Linie 569 oder bei der Linie 507 wird davon ausgegangen, dass zu fast 100 % (Berufsverkehr) das Angebot nachgefragt wird. Anders wird es beim ALT-Angebot am Abend sein. Es seien die Nachfragewerte angenommen worden, die die derzeitigen ALT am Wochenende haben (zwischen 40 % und 60 % der Fahrten werden nachgefragt).

Dieser Punkt sei jedoch nicht planbar. Es kommt darauf an, wie das Angebot angenommen wird. Vielleicht gibt es bei einer Linie eine häufigere Nachfrage, weil sie z.B. in die Schichtzeit eines Kunden passt, usw. oder es wird auch umgekehrt möglich sein, dass manche Fahrten nur selten nachgefragt werden.

Zur Analyse der Potenziale für ALT-Verkehre an schulfreien Tagen merkt Dr. Haller an, entgegen der Erwartung habe sich gezeigt, dass an schul-



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

freien Tagen und in den Ferienzeiten die Linien durchaus nachgefragt werden. Nicht alle so extrem, wie bei der Linie 562, aber deutlich mehr Fahrgäste dieses Angebot auch in den Ferienzeiten nutzen.

Das Ergebnis der Erhebung zeigt, dass eine Umstellung auf ALT-Betrieb an schulfreien Tagen aufgrund der hohen Fahrgastzahlen nicht sinnvoll sei.

Zum Angebot am Abend (Folie 3.2) erklärt Dr. Haller, bis auf die Linie 512, die ein gutes Fahrtenangebot zum Flughafen hat, sei auf allen anderen Linien im Landkreis spätestens nach der 19.00 Uhr Fahrt Schluss.

Er merkt an, die geänderten Geschäftszeiten und flexiblen Arbeitszeiten müssen berücksichtigt werden und es sollte auch ein Angebot am Abend geben.

In einer ersten Stufe sollten zwei zusätzliche Fahrten mit einem ALT um 19.45 Uhr und 20.45 Uhr jeweils von Erding in die Fläche (Wartenberg, Taufkirchen, Dorfen, Markt Schwaben, Markt Schaben – Isen, und Erding - Moosinning) angeboten werden. Es könnte dann zusätzlich umlaufbedingt eine Fahrt um 20.15 Uhr angeboten werden.

Weiter erklärt er zur Forderung nach einem „Theaterbus“, es wäre sinnvoll, zunächst eine Fahrt gegen 23.00 Uhr an Freitagen und Samstagen, Richtung Wartenberg, Taufkirchen, Dorfen, Markt Schwaben und Moosinning anzubieten. Dies sei eine Empfehlung für einen Einstieg, das Angebot sei ausbaufähig. Es sollte aber erst abgewartet werden, wie das Angebot angenommen wird.

Im Weiteren zeigt Dr. Haller, wie ein Fahrplan aussehen würde. Das zusätzliche Angebot (Linie 5010 ab Erding) würde pro Jahr ca. 21.000 € kosten. Der zusätzliche Theaterbus ab Erding (Freitag und Samstag) würde ca. 3.500 €/Jahr kosten.

Zum Beispiel würde das Angebot bei der Linie 5050 von Markt Schwaben nach Isen bzw. nach Markt Schwaben ca. 15.000 € kosten.

Bei der Linie 5310 (ALT-Angebot) von Erding nach Eichenried würde das Angebot während der Woche ca. 13.000 € kosten, der zusätzliche Theaterbus ca. 2.500 €.

Das Angebot ALT-Linie 5620 von Erding nach Taufkirchen sei vom Liniennweg der längste ALT-Verkehr mit Kosten von rd. 26.000 € für die Abendfahrten und rd. 5.000 € für den Theaterbus.

Die Kosten für die ALT-Konzeption der Linie 5680 würden ca. 19.000 € und der Theaterbus ca. 3.000 € (zusammen 22.000 €) kosten.

In der Übersicht auf der letzten Seite sei das gesamte Angebot, das sich künftig ergeben könnte, mit Kosten von 102.000 € aufgeführt. Bei Linie 565 würde sich eine Änderung ergeben.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Nachdem derzeit schon während des Tages ein Rufbusverkehr eingesetzt sei, wird vorgeschlagen, auch am Abend einen Rufbusverkehr zu betreiben. Das Problem wäre sonst, dass während eines Tages unterschiedliche Betreiber mit verschiedenen Rufnummern anzurufen wären.

Auch bei der Linie 561 wäre die Empfehlung, das Angebot des Rufbusses zu verlängern, um nicht zu viele verschiedene Rufnummern während des Tages zu haben.

Die Mehrkosten für das „Theatertaxi“ würden mit ca. 18.500 €/Jahr kalkuliert. Die Empfehlung wäre, mit diesem Angebot weiter in das ALT-Angebot einzusteigen und in einer nächsten Stufe, wenn feststeht, wie die Akzeptanz sei, eventuell eine Ausweitung vorzunehmen. Es liegen dann von den Taxi- und Mietwagenunternehmen die Daten vor, so dass im Monats- oder Vierteljahresrhythmus Auswertungen gemacht werden können.

Der Vorsitzende bedankt sich für die Ausführungen. Er fragt, wie das kleine Angebot Wambach sei.

Dr. Haller erklärt, die Linie sei so gelegt worden, dass Umsteigebeziehungen zur Linie 562 optimal erreicht werden können. Ein Fahrgast z.B. aus Wambach meldet sich für die Fahrt um 5.44 Uhr an (wenn er berufstätig ist, könnte das auch mit einem Dauerauftrag erledigt werden) würde dann in Wambach abgeholt und nach Hohenpolding gefahren, dort wartet der Regionalbus und fährt weiter nach Erding.

Das Angebot am Vormittag sei mit den Anschlüssen mehr in Richtung Erding optimiert worden, ab Mittag seien die Anschlüsse ab Erding. Der Regionalbus kommt um 13.25 Uhr an und das ALT fährt nach Ankunft des Regionalbusses in die Fläche, genauso wie die Fahrten um 14.21 Uhr, 17.36 Uhr oder 18.39 Uhr. Er merkt an, dieses Fahrzeug wird nie den gesamten Linienweg anfahren müssen. Es werde im Durchschnitt während des Tages mit 3 bis 4 Fahrgästen gerechnet. Es wird auch hin und wieder eine Fahrt ausfallen. In der Hauptverkehrszeit wird die Kapazität eines Kleinbusses mit 6 oder 7 Fahrgästen notwendig sein.

Der Vorsitzende fragt, ob auch berücksichtigt worden sei, dass es auf der Strecke einen Schülerverkehr gibt, der für den ÖPNV geöffnet ist und nicht parallel Fahrzeuge eingesetzt werden.

Dr. Haller antwortet, das sei überprüft worden. Die Fahrten des Schülerverkehrs seien aufgrund der Schulanfangszeiten so, dass ein Umstieg auf die Linie 562 aufgrund der langen Wartezeit von 30 bis 40 Minuten eigentlich nicht zumutbar sei.

Der Vorsitzende merkt an, die Vertaktung sei am Morgen rd. eine Stunde (5.44 Uhr, 6.44 Uhr und 7.50 Uhr). Am Vormittag gibt es dann keine Fahrten mehr bis 13.06 Uhr, dann wieder um 14.02 Uhr, 14.47 Uhr, 17.53 Uhr und 19.05 Uhr. Es sei versucht worden, ungefähr eine Bedienung im Stundentakt hinzubekommen. Die Kosten würden ca. 46.000 € betragen. Mit dem Angebot würde ein neues Angebot für diesen Raum geschaffen.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Dr. Haller antwortet, am Vormittag könnte ein Fahrgast gegen 9.00 Uhr nach Erding kommen. Um 8.14 Uhr wäre das ALT in Taufkirchen, dann müsste der Fahrgast in die Linie 562 nach Erding umsteigen. Er denkt, wenn mit diesem Angebot begonnen wird, und zusätzliche Nachfrage kommen sollte, könnte der Bedarf ergänzt werden.

Kreisrätin Stieglmeier interessiert, ob schon Zahlen vorliegen, was bisher durch Streichungen von Linien und den Einsatz mit ALT eingespart worden werden konnte und ob es insgesamt zu Belastungen oder Einsparungen gekommen sei.

Der Vorsitzende denkt, Einsparungen seien durchgeführt worden. Früher war das Defizit des Landkreises teilweise bei 1,9 Mio €/Jahr. Es wurden dann generell Umstrukturierungen durchgeführt. Derzeit liegt das Defizit ungefähr bei 1,65 Mio €.

Herr Gutt merkt an, das Defizit sei durch die Verstärker-Busse, die eingesetzt werden mussten, etwas höher.

Der Vorsitzende ergänzt, die Umsetzung der Stufe 1 (102.000 €) plus der Stufe 2 „Theaterbus“ Freitag und Samstag mit 18.500 € würde für den ganzen Bereich ca. 120.500 € kosten.

Dr. Haller ergänzt, mit dem Angebot werde eine andere Angebotsqualität erreicht.

Kreisrat Becker denkt, die durchgeführten Kürzungen zur Kostenreduzierung können nicht mit dem Angebot verglichen werden. Der Antrag war, die Randlagen anzupassen. Die CSU-Fraktion habe empfohlen und ange-regt, mehr Geld für ein besseres Angebot zur Verfügung zu stellen. Das Ziel sei, mit dem neuen Angebot mehr Fahrgäste zu gewinnen. Folglich wären dann auch höhere Zuschüsse zu erwarten. Er schlägt eine Umsetzung des Angebots vor.

Er weist darauf hin, dass ein gewisser Erfahrungszeitraum aber notwendig sein wird, um zu wissen, ob und wie das Angebot auch angenommen wird.

Dieser Zeitraum sollte seiner Meinung nach aber schon zwei Jahre sein zusätzlich zu dem, was in Einzelfällen während des Tages noch erforderlich sein wird.

Der Vorsitzende stimmt dem zu. Zwei Jahre seien notwendig, um Auswertungen zu bekommen, ob etwas geändert oder verbessert werden kann. Die Laufzeit würde somit insgesamt drei Jahre sein.

Dieses Angebot bedeutet eine deutliche Ausweitung und eine neue Quali-tät gegenüber dem bisherigen Angebot. Dies sei eine sicher wichtige Bot-schaft nach außen. Das Angebot wird gemacht, aber nur aufrechterhalten, wenn es auch von den Bürgern entsprechend angenommen und genutzt wird.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Kreisrätin Stieglmeier möchte sich nicht gegen das Konzept aussprechen. Sie findet das Konzept gut. Sie möchte aber Zahlen haben, welche Einsparungen sich damit ergeben.

Der Vorsitzende antwortet, dass könnte für jede Linie extra aufgelistet werden, sei aber schwer darstellbar, weil die Zuschreibungen nicht zeitraumnah gezahlt werden. Es kann nur linear das Defizit festgehalten werden.

Kreisrat Ways spricht sich für das Konzept aus. Er möchte an die Nutzer appellieren, das Angebot auch anzunehmen. Er fragt Dr. Haller, warum sich auf Seite 26 in den ersten beiden Spalten eine Lücke von Eching bis Niederneuching ergibt.

Dr. Haller merkt an, entsprechende Fahrtmöglichkeiten gibt es. Dieser Bereich wird durch die ALT-Linie 5310 bedient, damit nicht zwei ALT-Taxis durch einen Ort fahren.

Kreisrat Ways fragt, ob die Linie 5680 direkt von Erding nach Markt Schwaben fährt.

Dr. Haller antwortet, ein ALT fährt immer den direkten Weg bis zur nächsten Haltestelle, wo ein Fahrgast abzuliefern oder aufzunehmen ist. Es gibt einen festen Linienweg. Der ALT-Fahrer nimmt aber immer den kürzesten Weg.

Kreisrat Fischer fragt zu Folie 3.3, Linie 5050, warum Isen nicht direkt von Erding aus angefahren wird. Er denkt, das sei eine erhebliche Lücke.

Dr. Haller antwortet, es sei beabsichtigt, die Pendler, die von München kommen, zu befördern. Wenn ein entsprechendes Angebot benötigt wird, könnte in einer zweiten Stufe eine direkte Verbindung von Erding nach Isen eingerichtet werden. Er meint, die Berufstätigen, die von München kommen, möchten nicht erst über Erding nach Isen fahren, sondern möglichst schnell nach Isen kommen. Darum war der Gedanke, dieses ALT von Markt-Schwaben nach Isen zu führen. Er denkt, es wäre eine weitere Maßnahme, ein ALT von Erding nach Isen bis Sankt Wolfgang einzurichten.

Kreisrat Lackner weist darauf hin und berichtet aus seiner Erfahrung mit der Linie 512 (Flughafen), dass das Angebot in den betreffenden Kommunen entsprechend bekannt gemacht werden muss, um eine Akzeptanz zu bekommen. Auch ein entsprechend langer Zeitraum für die Einführung sei wichtig, um den Fahrgästen das Angebot bewusst zu machen.

Kreisrätin Vogelfänger weist darauf hin, dass auch eine Bedienung am Abend von Erding Richtung Forstern aufgenommen wird, weil auch viele Bürger aus dem Bereich in Erding arbeiten.

Kreisrat Els fragt, ob der Beschluss noch gilt, dass die Gemeinden bei Wünschen selbst dafür die Kosten zu tragen haben.



Der Vorsitzende antwortet, der Beschluss bleibt. Die Situation war, dass es verschiedene Fahrplanwünsche der Gemeinden gegeben habe, mit Mehrung der Kosten. Bei innerörtlichen Verkehren (innerhalb einer Gemeinde) sei die Situation so, wenn ein zusätzliches Angebot von der Gemeinde gewünscht wird, kann die Umsetzung erfolgen, wenn die Gemeinde die Kosten übernimmt.

Er berichtet, die Stadt Erding führt z.B. den ÖPNV im Stadtgebiet komplett selbst durch. Auch Verkehre innerhalb von Verwaltungsgemeinschaften zählen zum innerörtlichen Verkehr.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, schlägt der Vorsitzende vor, das vorliegende Konzept zum Fahrplanwechsel Dezember umzusetzen. Der MVV wird mit der Einführung dieser Verkehre beauftragt.

Er bringt folgenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung:

StA/0058-08

Das vorgestellte Konzept ist zum Fahrplanwechsel Dezember 2007 umzusetzen. Der MVV wird mit der entsprechenden Einführung dieser Verkehre beauftragt.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 13 : 0 Stimmen.**

3. ÖPNV
Zusätzliche Verbindung am Nachmittag zwischen Markt Schwaben und Erding
Vorlage: 2007/0186

Der Vorsitzende erklärt, der Wunsch sei über die Gemeinde Finsing vorgebracht worden, auf der Linie 568 eine zusätzliche Fahrt am Nachmittag für Schüler anzubieten. Die Kosten würden ca. 8.000 € betragen. Bisher seien dafür keine Finanzmittel vorgesehen. Sollte eine Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember beschlossen werden, wäre es kein Problem, weil dann 2007 nur für ein paar Wochen Kosten anfallen würden. Die Eltern haben aber einen Wechsel bereits zum Schulbeginn im September beantragt.

Er weist drauf hin, dass sich die Stundenplaneinteilung an den Schulen jedes Jahr ändert. Es gibt im G8 5., 6. 7. und 8. Klassen. Es gibt an ein oder zwei Tagen Nachmittagsunterricht. Es wäre wichtig, wie auch bei den anderen Schulen, dass von Seiten der Schulleitung bezüglich der Schulschlusszeiten eine Abstimmung herbeigeführt werde, weil bei den verschiedenen Schulschlusszeiten oft die Anschlüsse zu anderen Bussen usw. nicht passt.



LANDKREIS
E R D I N G

Büro des Landrats
BL

Herr Gutt merkt an, aufgrund der Rechtslage (Schreiben der Reg. v. Obb.) sei für Schüler eine Stunde Wartezeit regelmäßig und ausnahmsweise bis zu zwei Stunden Wartezeit zumutbar.

Auf Wunsch des Vorsitzenden erläutert Herr Gutt, die jetzigen Abfahrtszeiten der Linie 568 seien geändert worden und der Bus fährt jetzt um 14.36 Uhr ab Markt Schwaben Bahnhof. Der nächste Kurs fährt um 16.39 Uhr. Wenn eine weitere Fahrt angeboten werden soll, wäre ein zusätzliches Fahrzeug notwendig. In Markt Schwaben steht ein Fahrzeug von der RVO, das eingesetzt werden könnte und zeitgerecht wieder in Markt Schwaben für den nächsten Einsatz sein könnte. Dieser Buseinsatz wäre kostengünstiger, als der Einsatz eines Fahrzeuges, das extra für eine Fahrt eingesetzt werden müsste.

Der Vorsitzende fragt, welche Möglichkeit gibt es von Seiten der Schulleiter bezüglich der Stundenplangestaltung.

Herr Gutt erklärt, die Aussage der Schulleitung sei, dass sie eine Lockerung der Schulschlusszeiten versuchen wollen, so weit dies möglich sei. Das Ziel sei, eine Schulschlusszeit auf 15.30 Uhr festzulegen.

Kreisrat Els fragt, wie viele Kinder davon betroffen seien. Er denkt, ab dem neuen Schuljahr werde sich die Zahl wieder ändern. Er habe kein Verständnis dafür, wenn sich die Schule nicht nach den Abfahrtszeiten der Busse richtet. Der Landkreis kann nicht auf alle Bedürfnisse entsprechend reagieren und individuell Busse einsetzen.

Herr Gutt antwortet, ca. 28 Schüler seien derzeit betroffen.

Der Vorsitzende denkt, es sei fast nicht möglich, individuell zu den Stunden den optimalen Buseinsatz zu bewerkstelligen. Noch zu klären wäre, ob mit dem G8 nicht generell der Nachmittagsunterricht mehr werden wird. Es gibt dabei verschiedene Vorschläge. Je höher die Klasse, desto mehr Unterricht gibt es am Nachmittag. Dann stellt sich die Frage, ob es nicht möglich wäre, eine zusätzliche Stunde anzuhängen und die Stunden an einem Tag durchzuführen, um damit eine Verbesserung der Anbindungen herbeizuführen. Im ÖPNV im Berufsverkehr gibt es durchaus Zeitspannen von zwei bis drei Stunden.

Kreisrätin Stieglmeier empfiehlt, zusammen mit den Rektoren die Stundenplangestaltung zu machen. Das größte Problem sei, dass zu wenig Lehrer vorhanden sind.

Der Vorsitzende fragt, wie lange die Schüler im Durchschnitt nach dem Schulschluss auf den Bus warten müssen.

Herr Gutt antwortet, die Schulschlusszeiten am Gymnasium seien um 14.00 Uhr (eine Nachmittagsstunde wird unmittelbar an den Unterricht angehängt), um 15.30 Uhr und um 17.00 Uhr. Der Bus fährt jetzt um 14.36 Uhr ab. Zum Bahnhof brauchen die Schüler etwa 10 Minuten.



Bei der nächsten Schulschlusszeit um 15.30 Uhr werde anschließend an die sechste Stunde eine Pause eingelegt und es finden zwei weitere Schulstunden statt. Der Bus fährt um 16.39 Uhr ab.

Der Vorsitzende stellt fest, dass ca. eine Stunde Wartezeit sei, bis der Bus abfährt.

Beim nächsten Unterrichtsende um 17.00 Uhr fährt der Bus um 17.50 Uhr nach Markt Schwaben ab. Die Wartezeit beträgt ca. 40 Minuten.

Büro des Landrats
BL

Herr Gutt merkt an, die Realschule habe äußerst selten am Nachmittag Unterricht, außer dem Wahlunterricht mit Schulschlussende um 14.00 Uhr. Die ursprüngliche Fahrt um 14.56 Uhr sei bereits wegen dieser Schüler auf 14.36 Uhr vorverlegt worden.

Der Vorsitzende stellt fest, es gibt am Nachmittag drei Rückfahrten. Beim Schulschluss 15.30 Uhr und 16.39 Uhr sei die Wartezeit rund eine Stunde.

Der Vorsitzende fragt die Ausschussmitglieder, ob Einverständnis besteht, dass Bürgermeister und Kreisrat Krzizok zum Thema gehört werden kann.

Es besteht allgemein Einverständnis.

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

Bürgermeister Krzizok merkt an, eine zusätzliche Busverbindung um 15.35 Uhr könnte vom Franz-Marc-Gymnasium/Lena-Christ-Realschule abfahren und auch Fahrgäste am Bahnhof Markt Schwaben um ca. 15.39 Uhr mitnehmen, die auch nach Finsing, Neufinsing, Eicherloh, Oberneuching fahren wollen. Er bittet, nachdem diese Problematik schon seit Jahren bekannt sei, diese zusätzliche Busverbindung einzurichten, weil sich in den nächsten Schuljahren die Schülerzahlen wieder erhöhen werden.

Der Vorsitzende betont, dass ihm dieses Thema erst vor noch nicht so langer Zeit vorgetragen worden sei.

Kreisrat Steinberger meint, die Schüler könnten bis zur Abfahrt des Busses mit einer Schülersaufsicht im Schulgebäude bleiben. Manchmal entsteht in der Öffentlichkeit der Eindruck, dass die Schüler in dieser Zeit bis zur Abfahrt des Busses auf der Straße stehen. Er denkt, die Schulleitung steht hier schon in der Pflicht.

Kreisrätin Stieglmeier fragt, wer das dann bezahlt.

Der Vorsitzende antwortet, die Kosten müsste der Sachaufwandsträger übernehmen.

Kreisrat Steinberger ergänzt, es gibt z.B. auch an den kommunalen Schulen ehrenamtliche Personen, die sogar eine Hausaufgabenbetreuung gegen ein Honorar anbieten.

Herr Mersdorf stellt dar, der Konflikt, der sich hier ergeben hat, besteht dadurch, dass der Schülerverkehr in den Linienverkehr integriert worden sei. Insofern habe sich die Unmöglichkeit ergeben, dass nicht darauf rea-



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

giert werden kann. Nach Einrichtung des G8 am Schulzentrum Markt Schwaben habe sich die Problematik mit Finsing ergeben. Wenn zum Schulschluss eine zusätzliche Fahrt angeboten werden soll, sei das mit Mehrkosten verbunden. Wenn einer größeren Zahl von Schülern ein zusätzliches günstiges Angebot gemacht werden soll, könnte ein Bus, der umlaufbedingt in Markt Schwaben steht, diese Fahrt mit Kosten von ca. 7.700 €/Jahr von Montag bis Donnerstag übernehmen.

Kreisrat Knur versteht die Äußerung von Kreisrat Els und Kreisrat Steinberger. Es zeigt sich immer wieder, dass andere auf ihren Positionen beharren.

Er denkt aber, wenn bereits ein Bus in Markt Schwaben steht, könnte er diese Fahrt für die doch größere Zahl der Schüler, und wenn auch noch Zuwächse zu erwarten sind, zu einem relativ günstigen Preis in diesem konkreten Fall übernehmen. Er vermutet, dass sich die Kosten durch die Einnahmen noch verringern werden.

Er denkt, wenn diese Notwendigkeit besteht, sollte dieser Bus bereits ab dem neuen Schuljahr 2007/2008 eingesetzt werden und nicht erst zum Fahrplanwechsel. Eine Grundsatzentscheidung, so wie es in der Vorlage steht, sollte aber nicht getroffen werden. Es sollte jeder Einzelfall konkret beurteilt werden.

Kreisrätin Vogelfänger schließt sich dieser Aussage an. Sie berichtet, die Schüler gehen früh aus dem Haus, müssen noch Hausaufgaben machen und möchten am Nachmittag auch noch in Vereinen, Kreismusikschule usw. etwas machen.

Der Vorsitzende denkt, Voraussetzung sollte es schon sein, dass sich die Schulen bei den Schulschlusszeiten abstimmen, die Stundenpläne entsprechend gestalten und diese Schulschlusszeiten der Verwaltung mitteilen. Nur diese spezielle Fahrt könnte eingerichtet werden.

Er wünscht zudem eine klare Erklärung der Schulleitung, wie viele Schüler in den nächsten Jahren diese Fahrmöglichkeit in Anspruch nehmen werden. Nach Auskunft sollten die bisherigen drei verschiedenen Schulschlusszeiten bleiben. Es sei deshalb schon festzustellen, dass das Angebot nur in diesem Bereich gelten kann.

Der Vorsitzende möchte wissen, wie oft Schüler diese Wartezeit am Nachmittag haben.

Kreisrätin Stieglmeier antwortet, verschiedene Klassen haben zweimal in der Woche am Nachmittag Unterricht und die anderen Klassen einmal pro Woche.

Kreisrat Becker merkt an, Voraussetzung sei die Abstimmung der Schulschlusszeiten mit den Schulen.

Er regt an, in dem Rahmen auch das Thema Wartenberg aufzugreifen und zu prüfen, um eine Verbesserung für die Schüler in dem Bereich zu bekommen.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Kreisrätin Stieglmeier merkt an, das Problem seien die Fahrten in Richtung Wartenberg.

Kreisrat Fischer erinnert, bei Einführung des G8 sei auch ein Antrag aus der Gemeinde Isen gestellt worden, der aber „weggefegt“ worden sei. Er befürchtet, dass das Thema noch öfters kommen wird. In diesem Fall stimmt aber die Verhältnismäßigkeit. In anderen Fällen sei diese vielleicht nicht so gegeben. Der Landkreis müsse dann aber auch den Mut haben und sagen, das geht nicht. Eine flexible Handhabung sei notwendig, aber auch die Schulen müssen flexibel werden.

Kreisrätin Stieglmeier meint, es kann nicht verlangt werden, dass es gemeinsame Schulschlusszeiten von Realschule und Gymnasium gibt. Sie kann dem so nicht zustimmen.

Der Vorsitzende meint, es wäre schwierig, hier zu differenzieren. Das sei schon Voraussetzung für die Bedienung.

Kreisrat Becker ergänzt, wenn der Landkreis eine zusätzliche Bedienung anbietet, müssen sich auch die Schulen bemühen, ihre Stundenpläne dementsprechend zu gestalten.

Der Vorsitzende fasst zusammen, Voraussetzung für die Einführung dieser Bedienung sei, dass einheitliche Schulschlusszeiten bei den Schulen in Markt Schwaben zustande kommen. Fahrplanänderungswünsche müssen bis zur nächsten Sitzung vorbereitet werden.

Damit besteht allgemein Einverständnis.
Abstimmungsergebnis: **12 : 0 Stimmen.**

4. Nordumfahrung der Stadt Erding **Antrag der CSU-Kreistagsfraktion Erding auf Übernahme der** **Planungsträgerschaft** **Vorlage: 2007/0184**

Der Vorsitzende begrüßt Frau Lichtenstern vom Straßenbauamt München.

Er erklärt, das Thema Nordumfahrung Erding wird immer wieder diskutiert, um Entlastungseffekte auf der B 388 zu schaffen und auch eine direkte Anbindung der B 388 an einen Flughafenzubringer, im Anschlussknotenpunkt der FTO östlich, zu bewerkstelligen.

Die Situation ist, dass der Bund nicht bereit sei, eine Nordumfahrung zu bauen, weil er es nicht als Aufgabe sieht, eine Alternative zu einer Bundesstraße zu errichten. Der Freistaat Bayern stellt fest, dass eine Staatsstraße wenig Aussicht auf Erfolg hat, wenn sie zeitnah umgesetzt würde.

Die einzige Möglichkeit, höchstmögliche Zuschüsse des Freistaates zu bekommen (Aussage des Innenministers Dr. Beckstein) wäre, durch die Trägerschaft des Landkreises eine raschere Realisierung zu bekommen.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Dazu wären die Planungen erforderlich. Laut Aussagen sei der Bund nicht bereit, Geldmittel dafür einzuplanen.

Wenn der Landkreis die Planungsträgerschaft übernehmen würde, wären die Planungskosten nur zum Teil bezuschussbar, möglicherweise auch nicht. Diese Kosten müssten dem Landkreis aber erstattet werden. Es könnte z.B. der Umlandfond dafür verwendet werden. Sollte es zu einer Trassierung kommen, wenn die umliegenden Gemeinden zustimmen, könnte die Baulast nur dann von Seiten des Landkreises übernommen werden, wenn zum einen geklärt sei, dass diese Maßnahme kostenneutral für den Landkreis sei, auch die Planungskosten und die Straßenbaulast nicht bis „Sankt Nimmerlein“ beim Landkreis bleibt, sondern der Freistaat dem Landkreis dann eine Baulastübernahme (in einem Zeitraum von 5 bis 8 Jahren) zusichert.

Kreisrat Becker merkt an, das Thema sei schon alt. Die gefühlte Belastung sei eine andere. Im ersten Planfeststellungsbeschluss war für die B 388 eine Trassierung vorgesehen, die beim Brauereistadl in Grünbach weggegangen wäre bis zum Ostzaun des Flughafens (Militärflughafen) und dann auf der Ostseite des Zaunes entlang bis an die Stelle, wo jetzt die B 388 neu geplant sei.

Daran mag sich der Bund nicht mehr erinnern. Kreisrat Becker meint, wenn die Forderung ernst sei, was auch gefordert wird, muss der Landkreis den Schritt tun, sonst fehlt die Glaubwürdigkeit. Für die Planungskosten, die nicht bezuschusst werden, sollte der Umlandfond verwendet werden, weil bisher die Gesellschafter des Flughafens ihren Aufgaben zur Erschließung ihrer Anlage nicht nachgekommen sind. Der Landkreis möchte nicht der Ersatzleistende dafür sein. Das Ganze sollte vorwärts gebracht werden und der Landkreis möchte sehr früh und möglichst in einem überschaubaren Zeitraum das Geld für diese Maßnahme vom Bund wieder zurück haben.

Der Vorsitzende denkt, entscheidend sei, dass das Projekt vorangebracht wird. Dahingehend sei ihm auch von Seiten des Straßenbauamtes, von Seiten der Obersten Baubehörde, vom Innenminister und in einem Schreiben vom Ministerpräsidenten bestätigt worden, dass der Landkreis die Planungsträgerschaft machen sollte, weil es sonst keine zeitnahe Verbesserung der Situation geben wird.

Es sei auch nicht vorgesehen, diese Maßnahme im Bedarfplan des Bundes nach 2015 aufzunehmen. Die Planungen dürfen also gar nicht vor 2015 im günstigsten Fall begonnen werden. Voraussichtlich würde bis 2025 gar keine Planung möglich sein.

Wenn der Landkreis eine schnellere Verwirklichung haben möchte, sollte der Landkreis in die Planung einsteigen. Kreisrat Knur habe die Anregung auch mit dazu gegeben, das Ganze planungsmäßig in den Vordergrund zu stellen.

Kreisrat Knur merkt an, es gibt eine Verknüpfung zum Tagesordnungspunkt 1. Er denkt, die Nordumfahrung Erding muss unbedingt in das Paket



mit aufgenommen werden. Es kann nicht sein, was unter Tagesordnungspunkt 1 vorgetragen worden sei, dass stückweise Maßnahmen verwirklicht werden und durch die Sogwirkung dieser Straßen der Verkehr, der in Richtung Erding jetzt schon läuft, noch mehr werden wird.

Er denkt, die Nordumfahrung Erding sei eine der wichtigsten Maßnahmen. Es werden dann vielleicht einige Maßnahmen, die im Tagesordnungspunkt 1 genannt worden sind, nicht mehr so dringlich oder notwendig sein. Unter diesem Gesichtspunkt sei es wichtig, diese Maßnahme planerische anzupacken. Dazu müsse politisches Gewicht eingesetzt werden, dass es dann jemanden gibt (nicht der Landkreis), der das baut.

Büro des Landrats
BL

Kreisrat Ways merkt an, es sei schon viel über diese B 388 und Flughafenanbindung geredet worden. Die Bürgermeister der Gemeinden an der B 388 haben sich zusammengeschlossen und sind der Meinung, dass es nicht sein kann, dass der Landkreis die Planung und Trägerschaft für diese Straße übernimmt.

Er unterstützt diese Vorgehensweise aber dann, wenn es möglich ist, dass der Landkreis diese Mittel wieder zurückbekommt. Es kann nicht sein, dass die Verursacher das Thema auf die lange Bank schieben und die Anlieger vom Verkehr erdrückt werden.

Sein Ziel sei, dass diese Straße vom Flughafen dann weiter geführt wird (Grünbach, Flughafen, Nordumfahrung Erding) und auch Moosinning, Eichenried entlastet wird und die B 388 a gebaut wird. Auch er meint, dass mit der Planung begonnen werden soll, weil die Zeit sonst davon läuft.

Der Vorsitzende antwortet, die weiteren Projekte im Westen, Ortsumfahrungen Moosinning und Eichenried seien extra Projekte (auch die Ortsumfahrung Grünbach) und laufen unabhängig von dieser Maßnahme Nordumfahrung Erding. Es dürfe keine parallele Bundesstraße gebaut werden.

Kreisrätin Stieglmeier merkt an, die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stimmen dem nicht zu, auch wenn es möglich sein sollte, dass der Landkreis die Kosten dafür wieder zurückbekommt. Eine feste Zusage liegt nicht vor. Der Landkreis würde in eine Vorleistung im Bereich freiwilliger Leistung gehen und das sollte der Landkreis nicht machen. Frau Stieglmeier möchte wissen, ob sich die Planungen auf das Kurzac Gutachten beziehen, denn dieses Gutachten sagt eine Entlastung durch eine Nordumfahrung Erding nicht aus. Die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen stimmt deshalb dagegen.

Der Vorsitzende erklärt, im Antrag der CSU-Fraktion sei noch keine linienbestimmte favorisierte Wahltrasse vorgegeben worden. Es wird eine Trasse gewünscht, die eine entsprechende Entlastung für die Anton-Bruckner-Straße bringt. Es geht hier nicht um den Bau der Nordumfahrung Erding, sondern um die Planung. Er wird sich dafür einsetzen und werben, Geld zu aktivieren, damit die Kosten für die Planung gesichert seien und nicht der Landkreishaushalt damit belastet werde.



Weiter merkt er an, der Auftrag an der Fa. Transver war, ausschließlich die Anbindung des östlichen Teils des Landkreises an die A 92, und diese Umfahrungen darzustellen.

Klar sei, dass es ein Weiterkommen mit den Maßnahmen nur gibt, wenn es eine Planung für die Nordumfahrung Erding gibt. In der Folge kann sich ergeben, dass bestimmte Ost-West-Verbindungen oder Nord-Südverbindungen notwendig sind, weil sich eine Entlastung in dem Bereich ergibt. Eine Nordumfahrung Erding wird z.B. auch eine verkehrsmäßige Auswirkung auf die Straße von Berglern über Eitting zum Flughafen haben.

Kreisrat Gotz verweist auf Seite 58 der Vorlage zu Tagesordnungspunkt 1. Es seien z.B. 15.700 Gesamt-Kfz in 24-Stunden gezählt worden. Schon allein daraus sei ersichtlich, wie wichtig eine Nordumfahrung Erding sei. Zudem sei eindeutig im Beschlussvorschlag festgehalten, dass ein späterer Bau nur unter dem Vorbehalt, dass eine Förderung durch den Staat oder/und auch anderen Finanzierungsquellen verwirklicht werde.

Die Stadtratskollegen haben sich einstimmig für diese Nordumfahrung Erding ausgesprochen, weil eine Nordumfahrung Erding auch eine ganz wesentliche Entlastung für Langengeisling bringen würde. Es geht dabei auch, ein Signal der Geschlossenheit zu zeigen.

Frau Lichtenstern verweist auf den Bundesverkehrswegeplan und den Ausbauplan für Staatsstraßen. Eine Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplans wird 2015 sein. Für die Fortschreibung des Ausbauplans für Staatsstraßen seien derzeit die Vorbereitungen im Gange.

Maßnahmen in der ersten Dringlichkeit dürfen geplant werden, Maßnahmen in der zweiten Dringlichkeit seien Maßnahmen, die folgen, wenn eine Umsetzung in der ersten Dringlichkeit z.B. nicht umsetzbar sei. Für Maßnahmen die im Fortschreibungsplan nicht enthalten sind, habe das Straßenbauamt kein Planungsrecht.

Für den Landkreis Erding wäre es fatal, wenn bis 2015 abgewartet werden müsste, um überhaupt mit den Planungen beginnen zu können.

Frau Lichtenstern erklärt weiter, dazu kommt, dass für eine Trassenführung eine Linienbestimmung, ein Raumordnungsverfahren notwendig sei. Es werde auch ein Planfeststellungsverfahren mit langen Diskussionen, Erörterungen, Einwendungen, usw. benötigt werden. Auch wenn heute z.B. mit den Planungen begonnen werden könnte, würde noch viel Zeit vergehen.

Wenn der Landkreis eine Trasse haben möchte und diese zeitnah (10 Jahre bis zur Fertigstellung) verwirklicht werden sollte, dann müsste der Landkreis als kommunaler Baulastträger auftreten. Die Erfahrung zeigt, dass ein kommunaler Baulastträger eine leichtere Handhabe habe. Die Nordumfahrung Erding als eine Art Kreisstraße hätte eine wichtige Funktion und würde eine Verbindung zu überörtlichen Achsen darstellen.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Sie erklärt weiter, es würde eine Kreisstraße komplett neu gebaut und versucht, die höchst möglichen Förderungen zu bekommen. Sollten dann noch Mittel fehlen, könnte das Defizit aus dem Umlandfond gefördert werden.

Sie denkt, bei der Nordumfahrung Erding wird eine Linienbestimmung nicht einfach. Um jedoch einen Startschuss zu schaffen, sei es der günstigere Weg mit dem Landkreis als Baulastträger zu agieren.

Zu den Planungskosten und Bauleistungen merkt sie an, als Auftragsverwaltung werden dem Straßenbauamt bei einem Neubau von Kreisstraßen bei geringen Maßnahmen 5 % oder 7 % anteilig an der Baukostensumme nach Fertigstellung der Baumaßnahme zufließen. Der Landkreis zahlt im Voraus keine Planungskosten oder Ingenieurleistungen. Das Risiko liegt beim Straßenbauamt, auf den Planungskosten sitzen zu bleiben. Das Straßenbauamt würde, wenn der Auftrag erteilt wird, in Vorleistung gehen und eventuell mit einem Ingenieurbüro das Ganze vorantreiben.

Der Vorsitzende merkt an, es geht ihm darum, die Situation nicht immer so einfach zu verschieben, sondern tatsächlich das als Ganzes anzupacken. Diese eindeutige politische Position erwarten auch die Bürger.

Kreisrat Steinberger findet den Vorschlag vernünftig. Den Bürgern geht es darum, dass etwas passiert. Der Landkreis sollte das Ganze bündeln und in die Hand nehmen und begleiten. Wie in vielen anderen Dingen gibt es rechtliche Vereinbarungen oder Vereinbarungen mit dem Straßenbauamt. Politisch sei das Ganze keine freiwillige Leistung des Landkreises, sondern eine freiwillige Arbeitsleistung des Amtes, eng zusammenzuarbeiten und die Kommunen zu unterstützen. Er denkt, die Zeit sollte entsprechend genutzt werden. Er kann sich auch gut vorstellen, mit dieser Situation auch dem Bund und Freistaat Bayern gegenüber aufzutreten. Er denkt, dass beim Freistaat Bayern schon eine Möglichkeit besteht, dass das Ganze umgesetzt wird. Es sei inzwischen mit der Erstellung von vielen Gutachten viel Zeit vergangen und nichts passiert.

Der Vorsitzende merkt an, vom Ministerpräsidenten wie von Seiten des Innenministers habe er bereits die Zusage, dass eine höchstmögliche Förderung gewährt würde.

Kreisrat Lackner weist darauf hin, die Nordumfahrung Erding habe eine ganz hohe Priorität, hier tätig zu werden. Diese Nordumfahrung sei auch als Anschluss in den Osten des Landkreises zu sehen. Auch eine ordentliche Erschließung auf die FTO sei zwingend notwendig. Die Leute fahren über die Anton-Bruckner-Straße über Niederding, Schwaig zum Flughafenzubringer. Dieser Verkehr kann nur damit geregelt werden, wenn diese Sache ganz schnell angepackt wird. Versäumte Zeit kann nicht aufgeholt werden.

Kreisrat Sterr merkt an, Kreisrat Lackner habe ihm aus der Seele gesprochen. Die Nordumfahrung Erding sei eine wichtige Verkehrsmaßnahme. Im zweiten Schritt dürfen aber auch die Maßnahmen für den östlichen Landkreisbereich nicht vergessen werden.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Kreisrat Els begrüßt es grundsätzlich, wenn der Landkreis die Planungsträgerschaft übernimmt. Das sei ein Zeichen nach außen. Es sollte aber kein Zeichen sein, dass sich der Bund und der Freistaat zurücklehnen können. Er befürchtet aber, dass ähnliche Fälle auftreten werden.

Der Vorsitzende antwortet, wenn es ähnliche Fälle geben sollte und diese Maßnahmen für den Landkreis kostenneutral sind, gibt es kein Problem. Er ergänzt, auch die Planungskosten dürfen nicht für den Landkreis anfallen. Es müssen dafür vielleicht Mittel am Anfang für die Vorleistung eingeplant werden, diese müssen aber in irgendeiner Form ersetzt werden.

Kreisrat Ways nimmt den Vorsitzenden beim Wort und bittet ihn, sich auch für die Umfahrung von Moosinning einzusetzen.

Der Vorsitzende betont, das sei nicht möglich, weil der Landkreis keine Zuständigkeit habe. Es müsse dabei sehr differenziert unterschieden werden.

Frau Lichtenstern betont, der Landkreis wäre im Planfeststellungsverfahren hier der falsche Baulastträger und würde bei einer Klage nicht durchkommen.

Nach eingehender Diskussion bringt **der Vorsitzende** folgenden Beschlussvorschlag zur Abstimmung:

StA/0059-08

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.

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)

5. Nachbarschaftsbeirat, Arbeitsausschuss, Umlandfond, Maßnahmen in den Gemeinden des Landkreis (Resolution und aktuelle Anmeldungen
Vorlage: 2007/0197

Der Vorsitzende erklärt zur versandten Vorlage, Frau Lichtenstern habe zu verschiedenen Zusatzprojekten Stellung genommen, die von den Gemeinden gemeldet worden sind.



LANDKREIS
E R D I N G

Büro des Landrats
BL

Er denkt, dass nicht in allen Fällen eine Unterstützung möglich sein wird. Er würde generell das Ganze ergänzen und folgende Maßnahmen anmelden:

- St 2084 eine Querungshilfe bei Kirchasch;
- St 2084/ED 20 (Gemeinde Bockhorn) Verbesserung der Kreuzungssituation, z.B. durch einen Kreisverkehr;
- St 2584 – vierstreifiger Ausbau der FTO bis zur St 2580 (FTO) (Gemeinde Oberding)
- St 2580 (FTO) vierstreifiger Ausbau von der A 92 bis zur ED 7 (Gemeinde Oberding)
- St 2580 (FTO) zügige Fertigstellung in den Abschnitten 5 und 6 (Gemeinde Neuching)
- B 388, Ortsumgehung Moosinning, Prüfung einer Variante, die auch eine Entlastung für Niederneuching bringt (Gemeinde Neuching)
- Neubau eines Geh- und Radweges an der ED 14 von Walpertskirchen nach Erding (Vorschlag Gemeinde Walpertskirchen).

Er schlägt vor, die bisherigen Maßnahmen zu beantragen. Das Straßenbauamt wird dazu die Stellungnahmen abgeben. Diese weiteren gemeldeten Maßnahmen sollten formell dazu genommen werden. Auch hier sollte das Straßenbauamt eine Prüfung vornehmen. Weiter sei dann zu entscheiden, ob diese Maßnahmen aufgenommen werden. Er möchte deshalb heute eine Entscheidung, weil anschließend eine Sitzung des Arbeitsausschusses des Nachbarschaftsbeirates stattfindet und er diese Dinge auch vorbringen möchte.

Kreisrat Sterr stellt fest, die vorliegenden „Schwerpunktmaßnahmen“ seien vom 05.04. Diese zusätzlichen nachgemeldeten Maßnahmen werden informell dazu genommen.

Der Vorsitzende antwortet, die Maßnahmen aus dem Bereich der Stadt Dörfen seien bereits bei den „Schwerpunktmaßnahmen“ enthalten.

Kreisrätin Vogelfänger merkt an, die unter „C“ aufgeführte Maßnahme St 2332 Geh- und Radweg Poigenberg-Harthofen sei schon fertig gestellt.

Frau Lichtenstern antwortet, der Geh- und Radweg sei bereits gestrichen.

Die Strukturausschussmitglieder nehmen diese Information zustimmend zur Kenntnis. (Abstimmungsergebnis: Annahme mit 9 : 0 Stimmen.)

6. Bekanntgaben und Anfragen

6.1 Zukunftsatlas der prognos AG

Der Vorsitzende berichtet, Kreisrat Becker habe vor einiger Zeit angeregt, die zuständigen Personen des prognos-Instituts einmal zu einer Sitzung des Strukturausschusses einzuladen und darüber zu referieren, warum



der Landkreis Erding bei den Studien regelmäßig auf den mittleren Plätzen geführt wird und dabei die Nachbarlandkreise Ebersberg und Freising besser abschneiden.

Auf Anfrage sei das prognos-Institut zwar bereit, Erläuterung zu geben, aber nur gegen Bezahlung.

Er schlägt vor, dieses Institut nicht einzuladen. Konkrete Daten könnte auch die Kreiskämmerei geben.

Kreisrat Lackner berichtet, das Bundesministerium habe u.a. mitgeteilt, dass die Zuordnung der Betriebe neu erfolgen wird.

Damit besteht allgemein Einverständnis.

6.2 Arbeitsgemeinschaft Ländliche Entwicklung

Kreisrätin Vogelfänger berichtet, die Gemeinde Pastetten beteiligt sich mit Anzing, Markt Schwaben, Ottenhofen, Wörth und Erding bei einem Konzept für ländliche Entwicklung „ILEK“. Sie sei im Arbeitskreis Freizeit und Erholung vertreten. Es sei dort angeregt worden, konkret über eine regionale Vermarktung nachzudenken. Es gibt ganz gezielte Produkte, die in bestimmten Regionen vermarktet werden.

Der Vorsitzende antwortet, eine Einführung einer konkreten regionalen Vermarktung müsste beantragt werden. Bisher seien noch keine Beschwerden vorgetragen worden. Regionalvermarktung gibt es bereits mit den verschiedensten Bauernmärkten in mehreren Gemeinden des Landkreises.

Weitere Wortmeldungen ergeben sich dazu nicht.

6.3 Fest der Internationalen Begegnung

Kreisrat Ways zeigt sich überrascht, er habe der Presse entnommen, dass sich der Landkreis aus der Veranstaltung „Fest der Internationalen Begegnung“ zurückziehen möchte.

Der Vorsitzende antwortet, es sei darüber viel in der Presse berichtet worden. Das Ganze sei im Ausschuss für Kultur und Umwelt beraten worden. Anschließend sei auch eine Presseerklärung erfolgt. Doch davon sei fast nichts veröffentlicht worden. Näheres werde er bei Gelegenheit bekannt geben.

6.4 Rückmeldung vom Nachbarschaftsbeirat

Kreisrat Sterr merkt an, die Maßnahmen, die von den Gemeinden gemeldet worden sind, seien für den Nachbarschaftsbeirat. Er fragt, ob auch dazu Protokolle zu bekommen sind.



LANDKREIS
ERDING

Büro des Landrats
BL

Der Vorsitzende berichtet, den Umland-Euro habe der Landkreis auf Antrag der CSU-Fraktion als erstes gefordert. Es war die Forderung, der Umlandfond sei notwendig, unabhängig von der 3. Start- und Landebahn.

Er habe vorgeschlagen, um diesen Umlandfond mit Leben zu erfüllen, dass nicht einfach von Seiten des Landkreises Erding die Verwaltung bestimmte Straßenbauprojekte forciert, sondern die Gemeinden aufgefordert worden sind, ihre Anliegen vorzubringen. Er werde diese gesammelt im Nachbarschaftsbeirat vorbringen. Er vermutet, dass nicht der Nachbarschaftsbeirat eine entsprechende Vereinbarung mit der FMG abschließt, sondern andere Vertragspartner dafür zuständig seien.

Er betont, für ihn sei es wichtig, in Abstimmung mit den Bürgermeistern bestimmte Präferenzen vertreten zu können.

Die Protokolle werden offiziell vom Nachbarschaftsbeirat herausgegeben und stehen auch im Internet.

6.5 Gymnasium an der Sigwolfstraße; Überhitzung der Sporthalle

Kreisrätin Stieglmeier berichtet, sie habe über Elternbeiräte erfahren, dass im neuen Gymnasium derzeit wegen der heißen Witterung kein Sportunterricht stattfinden kann.

Der Vorsitzende antwortet, es liegen keine Beschwerden oder Anfragen bei ihm vor.

Kreisrat Gotz zeigt sich verwundert, es sei doch Aufgabe der Schulleiter, bei Beschwerden den Sachaufwandsträger zu verständigen.

Kreisrat Steinberger denkt, bei dieser Witterung könnte Sportunterricht auch im Schwimmbad stattfinden.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, beendet **der Vorsitzende** die Sitzung des Strukturausschusses um 17.40 Uhr.

Vorsitzender

Protokoll

Martin Bayerstorfer
Landrat

Elfriede Mayer
Verwaltungsangestellte