



**LANDKREIS**  
**ERDING**

## **PROTOKOLL**

---

**öffentlich**

**Büro des Landrats**  
**BL**

Alois-Schieß-Platz 2  
85435 Erding

Ansprechpartner/in:  
Anne Köttner

Tel. 08122/581144  
anne.koettner@ira-  
ed.de

Erding, 02.01.2025  
Az.:  
2020-2026/AKNSUV/23

### **23. Sitzung des Ausschusses für Klima, Natur, Struktur, Umwelt und Verkehr am 18.11.2024**

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

Attenhauser, Peter

Bauernfeind, Petra

Berger, Sabine

Eibl, Ursula

Vertretung für Kreisrätin Scharf

Eichinger, Gertrud

Fritz, Wolfgang

Geiger, Florian

Vertretung für Kreisrätin Monika Wenger

Gneißl, Thomas

Gotz, Maximilian

Lex, Manfred

Mücke, Bernhard

Treffler, Stephan

#### **sowie als Vorsitzender:**

Bayerstorfer, Martin, Landrat



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

**von der Verwaltung:**

Fiebrandt-Kirmeyer, Claudia

Fuchs-Weber, Karin

Huber, Matthias

Köttner, Anne

Neueder, Katrin

Neumaier, Andreas

Scharnagl, Tanja

Sicheneder, Markus

Büro Landrat, Pressesprecherin

Büro Landrat

Abtl. A1 zu TOP 1 - 15.2

Büro Landrat, Sitzungsdienst, Protokollführung

Büro Landrat sowie FB 11

A1, FB 13 zu TOP 8.1, 8.2 und 15.2

A1, FB 11 zu TOP 5, 6, 10 und 11 bis 13

Abt. Z2 zu TOP 1

**Abwesende Kreisräte:**

Scharf, Ulrike Anna

Wenger, Monika

**Ferner nehmen teil:**

Herr Utschig und Herr Weber (Staatliches Bauamt Freising) zu TOP 2 – 4

Herr Dr. Haller (MVV) zu TOP 5

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung um 14:03 Uhr. Er stellt fest, dass form- und fristgerecht geladen wurde und Beschlussfähigkeit besteht. Ergänzungs- oder Änderungswünsche werden nicht vorgetragen. Somit gilt folgende



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

## Tagesordnung

### I. Öffentlicher Teil:

1. Genehmigung der letzten öffentlichen Niederschrift vom 18.09.2024 (Art. 48 Abs. 2 LKrO)
2. Baumaßnahmen an Kreisstraßen 2025  
Vorlage: 2024/1600
3. ED 12/ABS 38 - Brückenbauwerk bei Brandlengdorf  
Vorlage: 2024/1545
4. ED 14/ABS 38 - Brückenbauwerk bei Walpertskirchen  
Vorlage: 2024/1547
5. Sachstandsbericht MVV durch Dr. Rosenbusch  
Vorlage: 2024/1599
6. Sachstandsbericht Tourismus  
Vorlage: 2024/1589
7. Bekanntgaben aus nichtöffentlichen Sitzungen
8. Bekanntgaben und Anfragen
- 8.1 Entsorgungsverträge - Auftragsvergabe Überwachung von Containerplätzen
- 8.2 Neubau Müllumladestation und Recyclinghof Isen - Baufortschritt

### 1. Genehmigung der letzten öffentlichen Niederschrift vom 18.09.2024 (Art. 48 Abs. 2 LKrO)

Der **Vorsitzende** eröffnet die Sitzung mit Tagesordnungspunkt 1 und nimmt Bezug auf die öffentliche Sitzungsniederschrift vom 18.09.2024.

Wortmeldungen ergeben sich nicht.

Der **Vorsitzende** verliest sodann folgenden Beschlussvorschlag:

#### **Beschluss: AKNSUV/0131-26**

Der Ausschuss für Klima, Natur, Struktur, Umwelt und Verkehr stimmt der öffentlichen Sitzungsniederschrift vom 18.09.2024 zu.

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



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

## **2. Baumaßnahmen an Kreisstraßen 2025** **Vorlage: 2024/1600**

Der **Vorsitzende** ruft Tagesordnungspunkt 2 auf und begrüßt hierzu die Herren Weber und Utschig vom staatlichen Bauamt und übergibt das Wort an Herrn Matthias Huber (Abtl. A1).

Herr **Huber** übergibt dem Gremium eingangs noch eine aktualisierte Liste (Anlage zum Protokoll).

Herr **Weber** erläutert sodann die aufgelisteten Einzelpositionen, wie sie auch aus dem Vorlagebericht wie folgt zu entnehmen sind:

### **1. Um- / Ausbauten**

#### **ED 05: Ausbau Brücken Schwaigerloh, S-Bahn-Ringschluss**

- seit 02.11.2022 besteht die Sperrung der Kreisstraße ED 05
- am 15.07.2024 Verkehrsfreigabe für den 1. Bauabschnitt (Bereich nördlich der Bahntrasse) inkl. Zufahrt zu BEOS Gebäude (Tiefgaranzufahrt möglich)
- der Asphalteinbau für den 2. Bauabschnitt (Bereich südlich der Bahntrasse) ist vom 24.10. bis 31.10.2024 eingetaktet
- unmittelbar anschließend erfolgt der Einbau der Bankette, Leitpfosten und die Markierungen werden aufgebracht
- Straßenbeleuchtung wird derzeit aufgestellt und angeschlossen
- Lichtsignalanlagen sind aufgestellt und werden derzeit angeschlossen
- Einbau der restlichen Schutzplanken und Geländer erfolgt im November 2024
- Das Aufstellen von Beschilderungen und Wegweisern soll bis Dezember 2024 abgeschlossen sein
- Die Eröffnung der ED 05 und Fertigstellung der Eschenallee ist vor Weihnachten 2024 geplant
- Der Rückbau der bestehenden Umleitung (alte Freisinger Straße) sowie des Behelfsradwegs ist im Jahr 2025 vorgesehen



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL



### **ED 28: Sanierung OD+Kanal Inning a. Holz**

Die Gemeinde Inning am Holz beabsichtigt, im Gemeindegebiet infrastrukturelle Maßnahmen durchzuführen. Im Zuge dessen sind Maßnahmen an den Gehwegen im Bereich der Ortsdurchfahrt beabsichtigt. Dabei wird die Gemeinde Inning am Holz auch die Fahrbahn der ED 28 auf einer Länge von rund 800 m erneuern (auch hier ist ein Erhaltungsabschnitt der Dringlichkeit 2 enthalten). In diesem Zuge soll der gemeindliche Regenwasserkanal, der auch der Entwässerung der Kreisstraße dient, erneuert werden. Die Gesamtkosten werden auf die beteiligten Baulastträger aufgeteilt.



**Kostenschätzung (brutto):**

**Gesamtkosten Lkr. ED (inkl. Verwaltungskosten) rd. 1.600.000 €**

**ED 26: Geh- und Radweg Steinkirchen – Taufkirchen, BA Mitte:  
Kögning – Eldering**

Im Planungsprogramm sowie im Radwegekonzept des Landkreises ist ein Geh- und Radweg zwischen Steinkirchen und Taufkirchen an der ED 26 vorgesehen. Um den Grunderwerb zu erleichtern, wurde dieser in drei Bauabschnitte aufgeteilt:

- BA Nord: Steinkirchen – Kögning,
- BA Mitte: Kögning – Eldering und
- BA Süd: Eldering – Taufkirchen.





Herr Bürgermeister Schweiger hat dem Landkreis am 25.01.2024 alle unterschriebenen Bauerlaubnisse für einen G+R zwischen Kögning und Eldering (BA Mitte) übergeben.

Aufgrund fehlender Kapazitäten wird der Neubau des G+R's nicht vom Staatlichen Bauamt Freising, sondern vom Landkreis selbst durchgeführt. Das Ingenieurbüro WipflerPLAN wurde mit der Planung des G+R's beauftragt. Da der Landkreis keinen eigenen Tiefbauingenieur hat, übernimmt Herr Helmprecht (IB HP-Baumanagement Part mbB) die Bauherrenvertretung.

**LANDKREIS  
ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Der Ausschuss für Klima, Natur, Struktur, Umwelt und Verkehr hat der Umsetzung der Baumaßnahme durch den Landkreis bereits am 18.09.2024 zugestimmt.



**Kostenschätzung (brutto):**

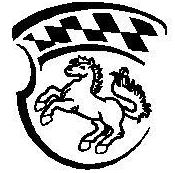
**Gesamtkosten** rd. **500.000 €**

## 2. Erhaltungsmaßnahmen

### ED 15: Fahrbahnerneuerung bei Gigling

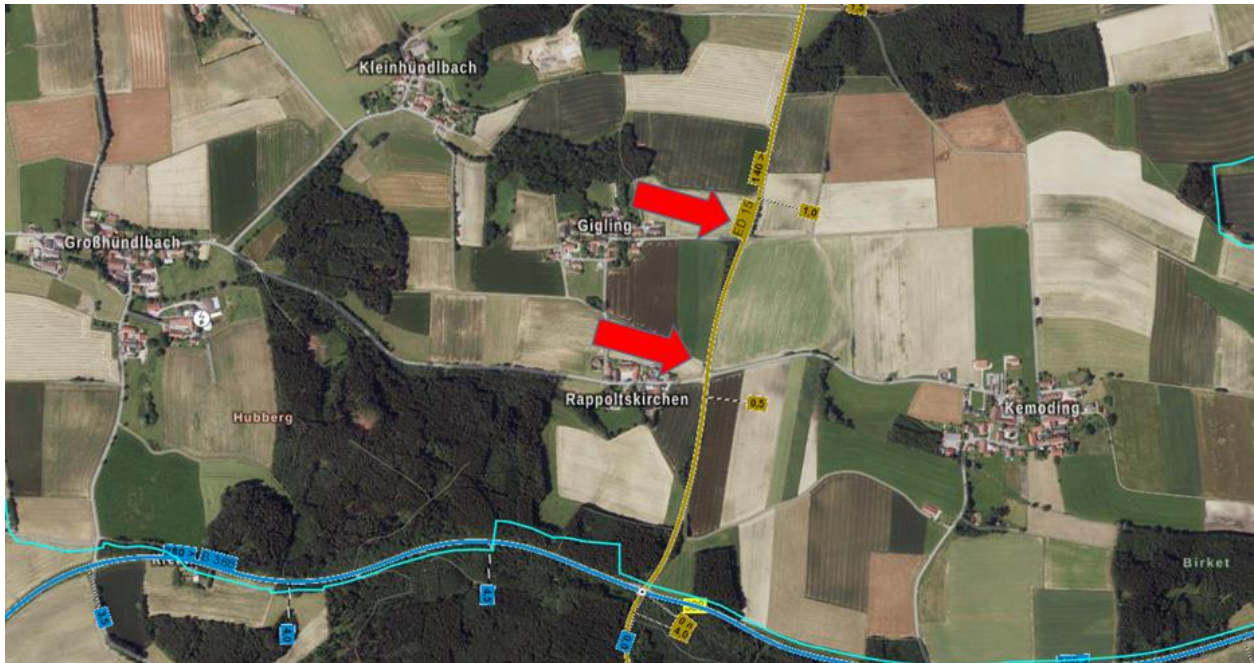
Das Vorhaben umfasst die Erneuerung der Fahrbahn der ED 15 auf dem Gemeindegebiet von Fraunberg auf einer Länge von rund 0,5 km. Das

Projekt umfasst in etwa den Abschnitt zwischen dem Abzweig Rappoltskirchen und dem Abzweig Gigling.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL



### **Kostenschätzung (brutto):**

**Gesamtkosten (inkl. Verwaltungskosten)                      rd.        300.000 €**

### **Kleinflächensanierungsprogramm**

Das Staatliche Bauamt schlägt vor, rund 165.000 € brutto (inkl. Verwaltungskosten) für die sogenannte Kleinflächensanierung einzustellen. Ziel ist es, durch den Winter ggf. entstehende oder anderweitige Schadstellen im kommenden Jahr im Rahmen des Haushaltsansatzes flexibel beheben zu können.

### **ED 07: Schutzplanke bei Notzing**

Auf der Südseite der ED 07 bei Notzing befindet sich eine Baumreihe mit ca. 25 – 30 Bäumen. In diesem Bereich kam es in den letzten Jahren häufig zu Unfällen. Daher hat die Unfallkommission dringend empfohlen, die Straße durch eine Schutzplanke (Länge ca. 350 m) abzusichern. Die Schutzplanke wurde durch die Regierung von Oberbayern und die Zentralstelle für Verkehrssicherheit als geeignete Maßnahme bestätigt. Die Kosten für die Schutzplanke mit Unterfahrschutz betragen rund 45.000 € brutto.

Ende Vorlagebericht





**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Kreisrätin **Eichinger** bittet um Erläuterung, was genau im Jahr 2025 aufgrund der eingestellten Summe bezüglich des Brückenbaus in Schwaigerloh vorgenommen werden wird.

Herr **Weber** erläutert, dass vor allem der Rückbau der Umleitung für 2025 vorgenommen werden wird. Die hier eingestellten 950.000 € beziehen sich auch auf Maßnahmen, die bereits in 2024 umgesetzt worden sind.

Der **Vorsitzende** erinnert bei der Gelegenheit daran, dass die Gemeinde Oberding hier dem Landkreis Erding die Vorfinanzierung ermöglicht hat. Es wurde diesbezüglich in Aussicht gestellt, dass dies für das kommende Haushaltsjahr ebenfalls wieder gelten könnte.

Kreisrat **Mücke** teilt dem Gremium daraufhin mit, dass der Gemeinderat bereits beschlossen hat, dass der Kredit über 3 Mio. Euro wieder verlängert werden kann.

Bezüglich der „alten“ Freisinger Straße wurde bereits – nicht im Rahmen des Gremiums – mehrfach angeregt, dass diese wieder zurückgebaut wird. Diese Straße könnte sehr gut als Radweg genutzt werden und die befindliche Ampelanlage könnte selbstverständlich bestehen bleiben. Damit könnte wieder eine sehr gute Verbindung an den Flughafen geschaffen werden.

Der **Vorsitzende** hält diesen Vorschlag für äußerst sinnvoll.

Herr **Weber** nimmt diese Anregung mit. Hierzu wird eine entsprechende Stellungnahme erfolgen.

Herr **Huber** ergänzt abschließend, dass die übrigen Maßnahmen auf der vorgelegten Liste bereits durchgeführt worden sind. Hierbei geht es nur noch um offene Rechnungen, welche im Jahr 2025 fällig werden. Sämtliche mitgeteilten Haushaltsansätze aus den vergangenen Jahren konnten eingehalten werden.

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

**Beschluss: AKNSUV/0132-26**

Vorbehaltlich der durch den Kreistag bereitzustellenden Mittel für den Straßenbau sind im Jahr 2025 die Straßenbaumaßnahmen mit den Nummern 0 bis 20 der beiliegenden Liste durchzuführen.

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

**3. ED 12/ABS 38 - Brückenbauwerk bei Brandlengdorf**  
**Vorlage: 2024/1545**

Der **Vorsitzende** leitet über zu Tagesordnungspunkt 3 und übergibt das Wort an Herrn Matthias Huber (Abtl. A1).



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Herr **Huber** nimmt sodann wie folgt Bezug auf den Vorlagebericht:

Die DB InfraGO AG plant derzeit an der Bahntrasse ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing die Erneuerung des Schienennetzes. Im Zuge der Planung für die Ausbaustrecke ist für die Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke unter anderem auch die Brücke an der ED 12 in Brandlengdorf betroffen.

In der Sitzung des Ausschusses für Struktur, Verkehr und Umwelt am 27.01.2014 wurde beschlossen, dass gegenüber der DB die Verbreiterung des Bauwerks inklusive Geh- und Radweg gefordert werden soll.

Am 23.01.2017 wurde der Beschluss zum Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB gefasst. In der Planungsvereinbarung wurde geregelt, dass die lichte Weite der Eisenbahnüberführung auf mind. 12,55 m und die lichte Höhe auf mind. 4,50 m vergrößert wird. Die lichte Weite setzt sich wie folgt zusammen:

- Fahrbahn: 7,00 m (plus ggf. bis zu 0,50 m für Entwässerungseinrichtungen)
- Sicherheitsraum (Ostseite): 1,80 m
- Geh- und Radweg (Westseite): 3,75 m

Die Planungen haben gezeigt, dass bei Beibehaltung der jetzigen Straßenführung der ED 12 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h notwendig ist, da die erforderlichen Sichtweiten zu gering und Gefahrenstellen im Seitenraum nicht mit Fahrzeug-Rückhaltesystem abgesichert sind.

Die Fahrbahn ist allerdings aktuell mit einer Breite von 7,00 m geplant. Das Staatliche Bauamt Freising (StBA) sieht daher die aktuelle Planung kritisch. Die Breite der Fahrbahn suggeriert dem Fahrer, dass er schnell fahren kann, obwohl dies aufgrund der Sichtweiten nicht verkehrssicher ist. Der Querschnitt mit einer 7,00 m breiten Fahrbahn wird in einer Entwurfsklasse gewählt, in der auf einer nassen Fahrbahn theoretisch eine Geschwindigkeit von 90 km/h möglich ist.

Zum Vergleich: Die bestehende Brücke hat eine lichte Weite von ca. 3,0 m und künftig wird die lichte Weite über viermal so groß (12,55 m) sein.

Das StBA empfiehlt daher, die aktuelle Planung nochmal zu überdenken. Hierzu stellt sich die Frage, ob an der bisherigen Planung (siehe Nr. 1) festgehalten werden soll oder die Planung gemäß den Varianten 2, 3 oder 4 optimiert werden soll.

- 1) Die Planung wird nicht mehr verändert. Die Fahrbahn unter der Brücke hat demnach eine Breite von 7,00 m und die jetzige Straßenführung wird beibehalten. Aufgrund der geringen Sichtweiten und des unsicheren Seitenraums ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h notwendig. Die breite Fahrbahn wird jedoch die Verkehrsteilnehmer vsl. zu höheren Geschwindigkeiten verleiten. Diese Variante entspricht

nicht den Regelwerken und kann daher gegebenenfalls nicht gefördert werden. Außerdem kann eine regelmäßige Verkehrsüberwachung erforderlich werden, um eine angepasste und verkehrssichere Fahrweise bei den Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten. Das StBA FS rät von dieser Variante ab.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

- 2) Die jetzige Straßenführung der ED 12 bleibt bestehen. Aufgrund der geringen Sichtweiten und des unsicheren Seitenraums wird vor Brandlengdorf eine vsl. ca. 400m lange Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h angeordnet. Dadurch können die Fahrbahnbreiten neben Straßeneinläufen auf 6,00 m reduziert werden. Zudem können Freiräume, die unter der Brücke für Fahrzeug-Rückhaltesysteme vorgesehen waren, entfallen und das Brückenbauwerk verkleinert werden. Größere Fahrbahnbreiten könnten bei den Verkehrsteilnehmern ein objektiv nicht gegebenes Sicherheitsgefühl und damit ein nicht angepasstes Geschwindigkeitsniveau nach dem Umbau bewirken. Die reduzierte Fahrbahnbreite stellt unter Berücksichtigung der Verkehrssicherheit eine angemessene Fahrbahnbreite dar. Die Variante wird u.U. der vorsehbaren Verkehrsentwicklung nicht gerecht, ist aber kostengünstig. Die Lichte Weite würde bei dieser Variante 10,50 m betragen.
- 3) Das Vorhaben wird unter Beachtung des „Leitfadens für bestandsnahen Straßenbau außerorts“ geplant und die Landstraße auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h ausgelegt. Der Bestand soll wo immer möglich gehalten werden. Muss-Vorschriften in den Regelwerken des Straßenbaulastträgers sollten strikt eingehalten werden, ansonsten sollen die Spielräume innerhalb der Richtlinien konsequent zur Minimierung der Eingriffe genutzt werden. Infolgedessen muss die Straße vom Anwesen Brandlengdorf 21, 84435 Lengdorf geringfügig abgerückt werden, um in diesem Bereich einen sicheren Seitenraum für den Kfz-Verkehr zu realisieren. Durch die Neutrassierung der Straße können mehrere Straßeneinläufe vermieden werden, was wiederum den Unterhaltsaufwand reduziert. Die erforderlichen Haltesichtweiten werden auf 70 km/h ausgelegt. Die Straße kann dabei mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m geplant werden. Im Bereich der Brücke müssten Fahrzeug-Rückhaltesysteme vorgesehen werden. Die Lichte Weite würde bei dieser Variante 12,30 m betragen. Diese Variante wird von Seiten des StBA empfohlen.
- 4) Die Kreisstraße wird so ausgebaut, dass sie den aktuellen Vorgaben für eine Landstraße der EKL 3 entspricht. Eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit wäre hierbei aller Voraussicht nach nicht erforderlich. Um die erforderlichen Sichtweiten einzuhalten wird eine Neutrassierung der Kreisstraße erforderlich. Bei einer Neutrassierung der Kreisstraße könnte ein sicherer Seitenraum realisiert werden, was wiederum den Unterhaltsaufwand minimiert. Im Bereich der Brü-

cke müssten Fahrzeug-Rückhaltesysteme vorgesehen werden. Die Straße kann dabei mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m geplant werden. Die Lichte Weite würde hier 12,80 m betragen.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Das SBA empfiehlt nach einer Abwägung die Variante 3, da diese den verschiedenen betroffenen Belangen voraussichtlich am ehesten gerecht wird.

Eine Bereitstellung der Haushaltsmittel ist mit dieser Entscheidung noch nicht vorgesehen. Es geht nur um das grundsätzliche Vorgehen bei den weiteren Planungen.

Ende Vorlagebericht

Kreisrätin **Eichinger** erkundigt sich, ob bei einer Fahrbahnbreite von 6,50 m unter einer Brücke ein Geh- und Radweg überhaupt realistisch machbar erscheint.

Herr **Huber** erklärt hierzu, dass es sich bei den 6,50 Meter um die reine Straßenbreite handelt. Der Geh- und Radweg ist zusätzlich auszuweisen. Sodass man insgesamt auf 12,30 Meter kommt.

Kreisrat **Gotz** merkt an, dass nicht nachvollziehbar ist, warum man sich für die Variante 3 ausspricht, wenn es sich dabei um die schmalste Option handelt. Gemäß Vorlagebericht gäbe es aber eine Alternative mit 7,0 m Fahrbahnbreite.

Bei der Maßnahme, sollte man sich für die 7,0 Meter Fahrbahnbreite entscheiden. Der halbe Meter Unterschied, wird an dieser Stelle wohl dringender benötigt, als zunächst vermutet. Nicht zuletzt muss für die Zukunft auch daran gedacht werden, ob hier Busse fahren und/oder Lkws verkehren.

Der **Vorsitzende** bittet um Darlegung, wie sich die Variante 4 auf die Kosten auswirken würde bzw. ob hier eine Kosten-Drittelerung greift.

Herr **Weber** vermutet, dass es final, unter Berücksichtigung des Verlangens beider Parteien, auf Fiktiv-Entwürfe hinauslaufen wird. Auf der einen Seite möchte die Deutsche Bahn ein zweites Gleis und auf der anderen Seite der Landkreis mit der Verbreiterung der Brücke.

Kreisrat **Gotz** bringt hierzu ein, dass nicht nur die Deutsche Bahn die Zweigleisigkeit möchte. Der Landkreis Erding fordert dies bereits seit vielen Jahren.

Der **Vorsitzende** merkt an, dass somit die Kostenaufteilung nicht auf Basis der 6,5 Meter erfolgt, sondern generell aufgrund der Gesamtkosten.

Herr **Weber** ergänzt, dass letztendlich die „Lichte Weite“ in die Kostenaufteilung miteinspielt. Das heißt umso breiter die Brücke werden soll, umso teurer wird die Maßnahme. Die Breite der Brücke ergibt sich nun mal aufgrund des Verlangens des Landkreises.





**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Die Fahrbahnbreite von 7,0 Metern spiegelt auch die Variante 1 wieder. Diese Variante entspricht jedoch nicht den Richtlinien. Bei der Variante 4 ist zunächst erst einmal zu prüfen, ob diese aufgrund des vorhandenen Bestandes überhaupt möglich ist.

Der **Vorsitzende** vermutet, dass sich wohl 50 cm mehr oder weniger nicht erheblich auf die Kosten auswirken werden

Es stellt sich hier die Frage, ob es aufgrund des Verkehrs zu einer Verjüngung in diesem Bereich kommt – oder nicht. Wenn es zu keiner Verjüngung führt, kann der Verkehr hier ohne Geschwindigkeitsbegrenzung durchgeführt werden.

In diesem Bereich gibt es bereits viele Begrenzung, allein schon die Ortsdurchfahrt Lengdorf und der direkte Zubringer zur Autobahn.

Vorab gilt es daher abzuwägen, ob eine weitere Begrenzung tatsächlich notwendig ist oder, ob es nur die Deutsche Bahn so möchte, um hier Kosten einsparen zu können.

Herr **Weber** erklärt, dass es sich hier um eine technische Empfehlung des Staatlichen Bauamts handelt. Bei dieser Variante (3) würde die Straße so verlaufen, dass sie sich sowohl vor der Brücke (von Brandlengdorf kommend ca. 5,80 Meter) und nach der Brücke verjüngen würde. Die vorgegebene Geschwindigkeit von 70 km/h kann hier trotz einer Straßenbreite von 7 Meter aufgrund der Verjüngung nicht genutzt werden.

Kreisrat **Fritz** bittet dem Gremium die örtlichen Gegebenheiten bildlich darzustellen, um sich hier ein besseres Bild machen zu können. Ggf. sollte eine heutige Entscheidung auch vertagt werden.

Kreisrat **Attenhauser** erkundigt sich nach dem Kostenunterschied zwischen den Varianten 3 und 4.

Herr **Utschig** merkt hierzu an, dass man sich zu den Kosten nicht äußern kann, da es sich hier um ein Projekt von der Deutschen Bahn handelt. Die Deutsche Bahn hat die entsprechenden Kosten noch nicht im Detail ermittelt bzw. dem Staatlichen Bauamt noch nicht mitgeteilt hat.

Dem Gremium wird anschließend eine bildgebende Präsentation gezeigt, um hier nicht nur die Fahrbahnbreite deutlich zu machen, sondern die Schwierigkeiten an anderer Stelle aufzuzeigen.

Aufgrund des Verlangens der Deutschen Bahn hier auf zwei Gleise auszubauen verbreitert sich die Brücke auf das Doppelte. Daraus ergibt sich zunächst eine Kostentragung durch die Deutsche Bahn. Der Landkreis Erding hat bereits 2017 in der Planungsvereinbarung eine Straßenbreite von 7,0 Meter verlangt. In diesem Gremium wurden bereits die Breite von 7 m, die Anordnung des Geh- und Radweges (Westseite) sowie ein gewisser Sicherheitsraum (Ostseite) beschlossen.

Seinerzeit ist man davon ausgegangen, dass es sich um eine Straße vergleichsweise der heute vorgestellten Variante 3 handeln soll.

Ferner wurde in der Planungsvereinbarung geregelt, dass hier nach den technischen Vorschriften des Straßenbaulastträgers geplant werden soll.



LANDKREIS  
ERDING

Büro des Landrats  
BL

Bis zu dem heute vorgestellten Ergebnis war es sehr zäher Weg. Zunächst hatte die Bahn lediglich den Kreuzungsbereich für sich betrachtet. Daraufhin wurde von Seiten des Staatlichen Bauamtes darauf hingewiesen, dass nicht einfach nur im Kreuzungsbereich die Fahrbahn auf 7,0 Meter verbreitet werden kann. Hierbei sind ebenfalls – lt. Richtlinien – die Bereiche davor und danach zu prüfen. Das daraus resultierende Ergebnis war, dass die Deutsche Bahn nun die Straße 100 Meter davor und danach anpassen wird. Insbesondere werden auch in der Höhe einigen Anpassungen vorgenommen, wie z. B. Dellen.

Das Anliegen des Staatlichen Bauamtes hierbei war, dass die Straße ein wenig nach Osten verschiebt. Damit könnte insbesondere im Bereich Brandlengdorf 21 mehr Platz für den Radweg generiert werden. Damit hätten viele Defizite, welche sich in der jetzigen Planung ergeben haben, vermieden werden können.

Unter Bezugnahme auf das gezeigte Bild, lässt sich gut erkennen, dass dort nun so eng geplant worden ist, dass die Bahn den Geh- und Radweg vor dem Anwesen Brandlengdorf 21 an die Kreisstraße verschwenkt. Dort wird es zukünftig keine Trennstreifen mehr geben. Dies bedeutet, dass die Straße mit einem Bordstein vom Radweg abgetrennt wird. Auch werden keine Schutzplanken errichtet. Diese werden jedoch eigentlich benötigt, da das obige Anwesen viel zu nah an der Fahrbahn liegt. Die Konsequenz aus dieser Trassierung ist, dass ein Fahrer von Brandlengdorf in Richtung Norden nicht die Sichtweite bekommt, die für eine Straße der Entwurfsklasse 3 eigentlich benötigt wird.

Aus diesen Gründen rät das Staatliche Bauamt von der im Vorlagebericht vorgestellten Variante 1 ab. Die Vorschriften des Staatlichen Bauamtes besagen, dass zunächst die planerischen Defizite planerisch aufzulösen sind. Danach sind dann die verkehrsrechtlichen Maßnahmen zu lösen.

Die weiter vorgeschlagenen Varianten sind grundsätzlich denkbar. Zwar sind diese nicht unbedingt richtlinienkonform, aber zumindest deutlich sicherer als die jetzige Planung.

Der **Vorsitzende** betont, dass hier die wichtigste Frage zu stellen ist, nämlich wie Verkehrssicherheit garantiert werden kann.

Das eine ist, eine optisch erkennbare Verjüngung. Damit ist für jeden Verkehrsteilnehmer erkennbar, dass die Straße enger wird.

Wenn aber ein Wechsel von 7 Meter auf 6,50 Meter stattfindet, gibt es keine optische Verjüngung.

Ebenfalls ist der landwirtschaftliche Verkehr mit Sondergenehmigung (3,50 m Außenbreite). Es ist daher von einer effektiven Fahrbahnbreite von 4 Metern auszugehen. Hinzu kommt der Lkw-Verkehr mit 2,50 m und einem Abstand von 20 cm zur Randbegrenzung. Somit ist hier lediglich von 7 Metern auszugehen.

Herr **Utschig** stimmt zu, dass 6,50 m für den landwirtschaftlichen Verkehr relativ eng ist. Wenn dann noch Schutzplanken hinzukommen, kann ein landwirtschaftliches Gerät nicht in den Bankettraum rausragen.

Was aber tatsächlich Verkehrsgefährdung ist, ist die jetzige Trassierung. Nämlich, dass an der jetzigen Fahrbahn festgehalten wird und man den



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Radweg westlich neben der Fahrbahn anbaut. Damit würde eine Straße geschaffen werden, die den Eindruck vermittelt, dass man Gas geben kann, aber nichts desto trotz in weiten Bereichen zu wenig sieht. Die Geschwindigkeit in diesem Bereich auf 50 km/h zu reduzieren, um die Straße ein Stückweit zu überblicken und ggf. rechtzeitig anhalten zu können, scheint nicht zielführend. Wenn man sich bewusstmacht, dass sich nicht jeder Verkehrsteilnehmer an diese Geschwindigkeit hält, kann dies unter Umständen kritisch sein.

Der **Vorsitzende** widerspricht hierzu. Dann müsste jede Straßensituation so ausgebaut werden, als ob es sich dabei um eine Autobahn handeln würde.

Entweder es gibt Höchstgeschwindigkeiten oder es gibt keine.

Die Sichtverhältnisse werden bei einer Verengung nicht besser. Weil umso enger die Situation dargestellt wird, umso schwieriger wird sie.  
Eine Geschwindigkeitsreduzierung

Kreisrat **Treffler** geht davon aus, dass mit zunehmender Brückenbreite die Preise wohl eher nicht minimal ansteigen werden. Jeder halbe Meter wird letztendlich wohl um Vieles teurer werden. Er bittet um Klarstellung, ob er richtig verstanden hat, dass die Straße nördlich und südlich des Bahnübergangs eigentlich schmaler ist, als 7 Meter.

Herr **Utschig** stellt klar, dass der Bestand schmaler ist. Wobei das Ziel eben ist, dass zumindest von Brandlengdorf bis Niedergeislbach die 7 Meter gewährleistet werden. Damit auf diesem Streckenabschnitt eine konstante Breite besteht.

Kreisrat **Attenhauser** betont, dass eine Entscheidung ohne Kostendarlegung der einzelnen Varianten nicht getroffen werden kann.

Kreisrat **Gneißl** bedankt sich für die detaillierte Ausführung. Bisher ist er von einer Straßenbreite von 5,80 m ausgegangen. Aufgrund der heute darlegten Situation, ist der Ausbau auf 7 Meter nur sinnvoll.

Kreisrätin **Eichinger** merkt an, dass es hier wohl zwei Kostenpunkte gibt – nämlich zum einen der Straßenbau und zum anderen der Brückenbau. Wobei der Brückenbau erst mal gar nicht zur Debatte steht, aber letztendlich die Konsequenz ist, vor allem aber wohl für die Gemeinde.

Der **Vorsitzende** stellt klar, dass die Gemeinde hier keine Kosten zu tragen hat. Die Brücke verläuft über eine Kreisstraße. Von daher ist hier der Landkreis zuständig.

Kreisrat **Geiger** bezieht sich auf die zuvor erwähnten Folgekosten - im Zusammenhang mit Grundstückserwerb - und bittet um Erklärung, auf welche Variante sich dies beziehen würde oder ob es überhaupt eine der vorgestellten Varianten bezieht.

Der Preisunterschied der einzelnen Varianten, vor allem der Variante 3 und 4 ist ein wichtiger Aspekt. Eine ungefähre Kostenschätzung sollte vor einer zutreffenden Entscheidung vorliegen.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Grundsätzlich sollte sich das Gremium für die Variante 3 entscheiden, nicht zuletzt, weil sich sowohl das Staatliche Baumamt als auch die betroffene Gemeinde dafür ausgesprochen haben.

Herr **Utschig** erklärt, dass die Bahn geäußert hat, dass sie nicht für jeden Fall einen Entwurf erstellen bzw. die Kosten aufstellen kann. Es geht eher um prinzipielle Gedanken – nämlich was möchte man mit der Planung erreichen.

Kreisrat **Gotz** bringt ein, dass es bereits einen Beschluss gibt und verweist hierzu auf den Vorlagebericht.

Der **Vorsitzende** bestätigt, dass es bereits einen ursprünglichen Beschluss vom 23.01.2017 gibt. Es ist verwunderlich, dass jetzt nochmal Änderungen vorgenommen werden sollen. Von daher stellt sich die Frage, warum überhaupt etwas geändert werden sollte.

Herr **Weber** erklärt, dass es richtig ist, dass Planungsvereinbarung aus 2017 die Werte gemäß dem Vorlagebericht enthält. Sie enthält jedoch auch, die Vorgabe, dass Richtlinien des Straßenbaulastträgers einzuhalten sind. Bei der jetzigen Lösung ist das eben nicht der Fall. Deshalb ist sich mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung zu behelfen.

Kreisrat **Mücke** merkt an, dass es in der Gemeinde Oberding (Ortsteil Niederding) die gleiche Situation gibt. Hier wurde damals die Kreisstraße saniert und in einer maximalen Breite ausgeweitet. Die Brücke über den Isarkanal konnte natürlich in der Breite nicht mitwachsen. Hier lässt sich gut beobachten, wie sich der Verkehr – insbesondere auch der Landwirtschaftliche – verhält, wenn eine Straße plötzlich schmaler wird. Aus dem Grund hatte sich damals der Gemeinderat für einen separaten Geh- und Radweg über den Isarkanal entschieden.

Rein aus dem Sicherheitsaspekt sollte die Straße nicht auf 6,50 m verschmälert werden. Auch aufgrund des bestehenden Beschlusses sollte es bei den 7 Metern verbleiben.

Der **Vorsitzende** bedankt sich für dieses sehr gut zu vergleichende Beispiel.

Dem Gremium wird empfohlen, an dem bisherigen Ausbauzustand (7 m Fahrbahnbreite) festzuhalten.

Kreisrätin **Bauernfeind** merkt an, dass ein solches Brückenbauwerk – vor allem auch mit einer Zweigleisigkeit – für eine sehr lange Zeit angelegt ist. Auch bei der FTO hat man gesehen, was es für Probleme mit sich bringt, wenn im Nachgang festgestellt wird, dass die Fahrbahnbreite eigentlich gar nicht ausreichend ist und eine Brücke wieder abgerissen werden muss.

Wenn man es sich leisten kann, sollte daher die Fahrbahn und auch der Bereich unter der Brücke auf 7 Meter ausgeweitet werden.

Der **Vorsitzende** bedankt sich für diesen Hinweis. Bei einem solchen Bauwerk ist die Rede von mindestens 100 Jahre.





LANDKREIS  
ERDING

Büro des Landrats  
BL

Mit der heutigen Beschlussfassung sollte keine Änderung herbeigeführt werden. Es sollte wie bereits zuvor vorgeschlagen, an den 7 Metern festgehalten werden.

Kreisrat **Gneißl** bittet um Klarstellung, ob es sich dabei nun um die Variante 1 (bisherige Trassierung mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h) handelt.

Der **Vorsitzende** stellt klar, dass es sich um die Variante 4 handelt.

Herr **Huber** ergänzt, dass die Variante 1 diese ist, welche 2017 beschlossen worden ist. Diese aber ggf. nicht gefördert wird.

Kreisrat **Gotz** betont, dass Varianten, die nicht gefördert werden, auch nicht vorzustellen sind.

Herr **Utschig** erläutert dem Gremium nochmals den Unterschied zwischen Variante 1 und 4. Die Variante 1 beinhaltet das Planungsergebnis der Bahn. Das Staatliche Bauamt meint hierzu, dass an der Straßentrasse festzuhalten ist. Es wird aber als kritisch angesehen, den Geh- und Radweg zwischen der Straße und dem Anwesen Brandlengdorf 21 zu errichten. Hier fehlt es dann an einer Halte- und Anfahrtsicht. Weiter plant die Bahn dann noch eine Stützmauer. Diese Stützmauer, soll dann 60 cm vor dem Haus enden. Wenn eine solche Stützmauer mit 20 cm Höhe errichtet wird, muss ein 1,3 m hohe Absturzsicherung errichtet werden. Dies Alles soll direkt vor dem Haus geschehen.

Hält man einer Fahrbahnbreite von 7 Metern fest, dann sollte die Fahrbahn nach Osten abrücken und der Radweg sollte dort errichtet werden, wo aktuell die Kreisstraße verläuft. Weiter muss ein ausreichender Sicherheitsraum zu diesem Anwesen geschaffen werden.

Diese Breite von 7 Meter ist mit allen Konsequenzen und planerisch sauber umsetzen.

Bei Planung einer Fahrbahn von 7 Metern und einer entsprechend breiteren Brücke ist mit sehr vielen Kosten zu rechnen. Eine Drittelung der Kosten gilt nur bei Entfernung von Bahnübergängen. Daher sind die Kosten zwischen der Bahn und dem Landkreis aufzuteilen. Es ist davon auszugehen, dass der Landkreis hier den höheren Kostenanteil zu tragen hat. Es wird also viel Geld für eine Straße ausgegeben, wo man letztendlich nur 50 km/h fahren kann und diese wohl auch verkehrlich überwacht werden muss.

Das Staatliche Bauamt empfiehlt daher die Erweiterung auf 7 Metern innerhalb der Variante 4. Hier würde in eine Linie investiert und von dem Anwesen Brandlengdorf 21 abgerückt werden. Die notwendigen Halte-/Einfahrtsichtweiten könnten zumindest ein Stückweit besser realisiert werden als bei der jetzigen Lösung.

Final könnte auch ein Unfallschwerpunkt vermieden werden, wenn ein Verkehrsteilnehmer etwas schneller als die vorgegebenen 50 km/h fährt.

Der **Vorsitzende** zeigt sich erstaunt, dass hinsichtlich der Verkehrssicherheit und Details der Ausbauvarianten das Gremium entscheiden soll. Das



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

ist Aufgabe des Staatlichen Bauamts und zwar bereits im Planungsverfahren.

Wenn das hiesige Gremium eine Fahrbahnbreite von 7 Metern beschließt, muss vom Staatlichen Bauamt entsprechend anständig geplant werden, dass es auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit funktioniert. Über eine entsprechende Beschilderung entscheidet sodann die untere Verkehrsbehörde.

Kreisrat **Gotz** merkt abschließend an, dass man seit Beginn dieser Thematik im Jahr 2014, eine Kostenverdoppelung innerhalb von 10 Jahren erreicht hat.

Der **Vorsitzende** bezieht sich nochmals auf den Vorlagebericht und wiederholt, dass am 23.01.2027 ein Beschluss zum Abschluss einer Planungsvereinbarung mit der DB gefasst worden ist. In der Planungsvereinbarung wurde geregelt, dass die lichte Weite der Eisenbahnüberführung auf mind. 12,55 m und die lichte Höhe auf mind. 4,50 m vergrößert wird. Die lichte Weite setzt sich wie folgt zusammen:

- Fahrbahn: 7,00 m (plus ggf. bis zu 0,50 m für Entwässerungseinrichtungen)
- Sicherheitsraum (Ostseite): 1,80 m
- Geh- und Radweg (Westseite): 3,75 m

Dabei ist dann festgestellt worden, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h notwendig ist, da die erforderlichen Sichtweiten zu gering und Gefahrenstellen im Seitenraum nicht mit Fahrzeug-Rückhaltesystem abgesichert sind.

Von daher sollte das Gremium daran festhalten. Die entsprechenden Notwendigkeiten (Geschwindigkeitsbeschränkung, Ausbauzustand, Sicherheitsabstände usw.) ist Aufgabe der Straßenplanungsbehörde und der Deutschen Bahn.

Kreisrat **Gneißl** kann der Variante 4 nicht zustimmen. Es sollte kein Freibrief über die teuerste Variante erteilt werden.

Kreisrat **Treffler** ist sich immer noch nicht klar, über was das Gremium heute abstimmen soll.

Final sollte aber vermieden werden, eine Variante zu beschließen, worüber sich das Gremium in den nächsten Jahren wieder Gedanken machen muss.

Weitere Anmerkungen aus dem Gremium erfolgen nicht.

Der **Vorsitzende** bringt nun folgenden Beschluss zur Abstimmung:

**Beschluss: AKNSUV/0133-26**

Die ED 12 bei Brandlengdorf soll auf eine Fahrbahnbreite von 7 Metern ausgebaut werden.

Die weiteren Bereiche, wie Verkehrssicherheit, Geschwindigkeitsreduzierungen und Grunderwerb liegen im Aufgabenbereich der Planungsbehörden.

de. Diese soll einen Vorschlag unterbreiten, welcher dem gesetzlichen Anforderungsprofil entspricht.

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

*Ja-Stimmen: Landrat Martin Bayerstorfer, Ursula Eibl, Max Gotz, Manfred Lex, Bernhard Mücke, Sabine Berger, Petra Bauernfeind, Thomas Gneißl, Gertrud Eichinger, Peter Attenhauser, Stephan Treffler*

*Nein-Stimmen: Wolfgang Fritz, Florian Geiger*



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

#### **4. ED 14/ABS 38 - Brückenbauwerk bei Walpertskirchen** **Vorlage: 2024/1547**

Der **Vorsitzende** eröffnet Tagesordnungspunkt 4 und übergibt das Wort an Herrn Matthias Huber (Abtl. A1).

Herr **Huber** erläutert den Sachverhalt wie folgt:

Die DB InfraGO AG plant derzeit an der Bahntrasse ABS 38 München – Mühldorf – Freilassing die Erneuerung des Schienennetzes. Im Zuge der Planung für die Ausbaustrecke ist für die Zweigleisigkeit und Elektrifizierung der Strecke unter anderem auch die Brücke an der ED 14 in Walpertskirchen betroffen.

Am 16.11.2015 wurde beschlossen, dass die Eisenbahnüberführung mit einer lichten Weite von 11,50 m gebaut werden soll.

Daher wurde in der Planungsvereinbarung vom 23.02.2017 mit der DB und der Gemeinde Walpertskirchen geregelt, dass die lichte Weite der Eisenbahnüberführung 11,50 m (plus ggf. 0,60 m für Entwässerungseinrichtungen) betragen soll. Die minimale lichte Weite setzt sich wie folgt zusammen:

- Fahrbahn: 6,50 m (plus ggf. 0,60 m für Entwässerungseinrichtungen)
- Gehweg (Ostseite): 2,50 m
- Gehweg (Westseite): 2,50 m

Die Detailplanungen haben gezeigt, dass Lkws und Lastzüge, die von der ED 04 aus Hörlkofen kommen und rechts Richtung Lengdorf auf die ED 14 abbiegen möchten, beim Abbiegen aufgrund ihrer großen Schleppkurven auf die Gegenseite kommen.

Damit hier keine Engstellen im Begegnungsverkehr entstehen und auf beiden Richtungen die Fahrzeuge ausreichend Platz auf ihrer Spur haben, muss die Fahrbahn verbreitert und die lichte Weite des Bauwerks vergrößert werden.

Nach Rücksprache mit dem StBA ist die Verbreiterung notwendig, um eine leistungsfähige Kreuzung zu realisieren. In Knotenpunkten von Hauptverkehrsstraßen mit Hauptverkehrsstraßen soll die Mitbenutzung von Gegenfahrstreifen durch Lastzüge und Linienbusse in der Regel vermieden wer-



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

den. Auch im Hinblick auf eine mögliche Signalisierung des Knotenpunktes ist die Verbreiterung der Fahrbahn und die Vergrößerung der lichten Weite des Bauwerks sinnvoll. Mit der Verbreiterung kann eine zukunftsorientierte und verkehrssichere Lösung geschaffen werden. Zudem wird die ED 14 als Bedarfsumleitung für die A 94 genutzt.

Nach der neuen Planung beträgt die lichte Weite (anstatt 11,50 m wie in der Planungsvereinbarung geregelt) 12,90 m. Die Fahrbahn hat an der südlichen Seite eine Breite von 6,50 m. Auf der nördlichen Seite verbreitert sich die Fahrbahn auf Grund der Eckausrundung.

Herr Bürgermeister Hörmann unterstützt die Aufweitung der Abbiegespur.

Eine Bereitstellung der Haushaltsmittel ist mit dieser Entscheidung noch nicht vorgesehen.

Ende Vorlagebericht

Der **Vorsitzende** bittet um Erklärung, wie an dieser Stelle zukünftig rechts abgebogen werden soll. Schließlich handelt es sich hier um ein rechtwinkliges Abbiegen, was bei sog. Sonderzügen (24 m Länge) durchaus problematisch werden kann.

Herr **Utschig** nimmt Bezug auf den präsentierten Lageplan und erklärt, dass bei der bisherigen Planung ein Fahrzeug einer solchen Größe so dann auf den Gehweg ausscheren müsste.

Aus diesem Grund ist das Staatliche Bauamt der Meinung, dass die Bahn die Brücke verbreitern sollte. Damit könnte der Gehweg auch ein wenig nach unten versetzt werden. Insgesamt wird mehr Platz bzw. Fläche in der Eckausrundung also im Bereich des Abbiegens geschaffen werden. Bemessungsfahrzeuge können dann so abbiegen, dass diese nicht auf die Gegenfahrbahn und/oder den Gehweg geraten.

Der **Vorsitzende** erkundigt sich, ob hierbei auch geplant ist, den Kreuzungspunkt nach Norden zu verlegen.

Herr **Weber** merkt an, dass die Kreuzung dort verbleiben wird, wo sie aktuell ist. Die restliche Fläche ist bereits bebaut. Die Bahn wird die Kreuzung vermutlich tiefer legen. Anhand von Googlemaps wird erklärt, dass eine Verlegung der Kreuzung so gut wie unmöglich ist.

Kreisrat **Gotz** merkt hierzu an, dass die beste Lösung wohl ein Kreisverkehr ist.

Kreisrätin **Eichinger** versetzt sich in die Lage eines Verkehrsteilnehmers und ist der Auffassung, dass egal aus welcher Richtung man kommt, das Abbiegen äußerst unübersichtlich ist. Ein Kreisverkehr scheint daher eine gute Möglichkeit.

Der **Vorsitzende** ist der Auffassung, dass man sich hier schlecht festlegen kann. Es stellt sich die Frage, ob man nicht generell andere Überlegungen (wie z. B. einen Kreisverkehr) anstreben sollte.





Kreisrat **Gotz** schlägt vor, sich bei dieser schwierigen Planung Simulationen von den unterschiedlichsten Möglichkeiten an dieser Stelle erstellen bzw. zeigen zu lassen. Die Kosten solcher Simulationen halten sich Grenzen und für das Gremium wären diese äußerst hilfreich für eine Entscheidung, da man sich die Szenarien besser vorstellen kann.

Herr **Utschig** merkt hierzu an, dass es sich hierbei aktuell um ein Projekt der Deutschen Bahn handelt. Der Landkreis müsste hier zunächst sein Verlangen äußern.

Die Unterlagen müssten bereits beim Bundesamt zur Prüfung vorliegen. Das Gremium muss sich daher die Frage stellen, wann soll das Verlangen vorgetragen werden und wer solche Simulationen durchführen sollen. Das Staatliche Bauamt ist hier zunächst in beratender Funktion tätig. Forderungen des Landkreises dort umzusetzen ist nicht leicht, weil die Bahn natürlich ihre eigenen Interessen hat.

Der **Vorsitzende** hält fest, dass aufgrund der Unsicherheit im Gremium eine Entscheidung gemäß Beschlussvorschlag heute nicht getroffen werden sollte.

Dem Gremium wird daher vorgeschlagen folgenden Beschluss zu fassen:

**Beschluss: AKNSUV/0134-26**

Bezüglich der ED 14 – ABS 38 sollen weitergehende Verkehrsuntersuchungen (wie z. B. Simulationen und Kreisverkehrprüfung) vorgenommen werden. Der Landkreis Erding erteilt hiermit den Auftrag.

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

**5. Sachstandsbericht MVV durch Dr. Rosenbusch**  
**Vorlage: 2024/1599**

Der **Vorsitzende** eröffnet Tagesordnungspunkt 5 und begrüßt hierzu Herrn Dr. Markus Haller (MVV).

Herr **Dr. Haller** stellt sodann unter Bezugnahme auf die Präsentation einen Sachstandsbericht zum MVV (**Anlage zum Protokoll**) vor.

Abschließend ergänzt Herr **Dr. Haller**, dass zur weiteren Finanzierung (über 2025 hinaus) des Deutschland Tickets noch keine Entscheidung getroffen worden ist.

Wortmeldungen hierzu erfolgen nicht.

**6. Sachstandsbericht Tourismus**  
**Vorlage: 2024/1589**

Der **Vorsitzende** geht über zu Tagesordnungspunkt 6 und übergibt das Wort an Frau Katrin Neueder (A1, FB 11).

Frau **Neueder** erläutert folgenden Sachverhalt:



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

## 1. Übernachtungszahlen

Nach dem Landkreis München verzeichnet der Landkreis Erding im Jahr 2023 mit 1.125.086 Übernachtungen den zweithöchsten Wert in Oberbayern. Das sind lt. Bericht des bayerischen Landesamtes für Statistik und Datenverarbeitung 150.114 Übernachtungen mehr als im Vorjahr für Beherbergungsbetriebe, die zehn und mehr Betten anbieten und entspricht mit einer Steigerung von 13,3 % dem höchsten Zuwachs in der Region. Damit liegt der Tourismus im Landkreis Erding weiter auf Rekordkurs.

Bereits im ersten Halbjahr 2024 verzeichnet der Landkreis Erding knapp 621.000 Übernachtungen.

## 2. Messen

Dieses Jahr haben wir in Zusammenarbeit mit der Großen Kreisstadt und dem Tourismusverein folgende Messen besucht und Werbung für die gesamte Region gemacht:

- CMT Stuttgart – 234.000 Besucher
- Internationale Grüne Woche Berlin – 300.000 Besucher
- f.re.e München – 140.000 Besucher
- Urlaub und Camping Wels – 58.000 Besucher
- Ferienmesse Wien – 37.000 Besucher
- Maimarkt Mannheim – 264.000 Besucher

Für das kommende Jahr wollen wir uns auf folgenden Messen präsentieren:

- CMT Stuttgart
- Internationale Grüne Woche Berlin
- f.re.e München
- Urlaub und Camping Wels
- Maimarkt Mannheim

Die Ferienmesse Wien können wir leider personell nicht bedienen, da CMT, IGW und Wien zur selben Zeit stattfinden werden.

## 3. Tourismusstrategie

Die Zusammenarbeit mit der Großen Kreisstadt Erding, der Tourismusregion Erding e.V. und dem Landkreis Erding verläuft erfolgreich. Laut Protokollauszug der 18. Sitzung des Ausschusses für Klima, Natur, Struktur, Umwelt und Verkehr vom 02.10.2023 wurde eine Zweckvereinbarung geschlossen. Da das Projekt noch nicht abgeschlossen ist und die Zusammenarbeit zwischen den drei Akteuren fortgesetzt werden soll, ist die Zweckvereinbarung zu verlängern.

### Homepage

Das Teilprojekt „Homepage für den Tourismus im Landkreis Erding“ ist Teil des Förderprogramms des Bayerischen Staatsministeriums für Ernährung, Landwirtschaft, Forsten und Tourismus. Der Antrag befindet sich derzeit noch im Bearbeitungsprozess, weshalb bislang

keine Agentur mit der Erstellung der Homepage beauftragt werden kann. Bis zum Abschluss des Förderungsverfahrens ist eine Auftragsvergabe nicht möglich, da dies zum Verlust der Fördersumme führen würde.

### **Logo Tourismus**

Das Logo für den Tourismus im Landkreis Erding ist fertiggestellt. Claim und Logo wurden von zwei verschiedenen Designern erstellt. Die Eintragung ins Markenregister wurde bereits veranlasst. Der Anmeldeprozess von der Einreichung der Markenmeldungen bis zur jeweiligen Eintragung nimmt einige Zeit in Anspruch – die Bearbeitungszeiten beim deutschen Markenamt liegen aktuell bei etwa zwei Monaten und anschließend folgt noch die obligatorische dreimonatige Widerspruchsfrist.

*Geplant wäre eine Präsentation des Logos zudem auf der Jahreshauptversammlung des Tourismusvereins am 25.11.2024.*



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Ende Vorlagebericht

Anmerkungen aus dem Gremium erfolgen nicht.

Der **Vorsitzende** verliest folgenden Beschlussvorschlag:

### **Beschluss: AKNSUV/0135-26**

1. Der Bericht zum Tourismus wird zustimmend zur Kenntnis genommen.
2. Die Zweckvereinbarung mit den Akteuren Tourismusverein und Große Kreisstadt Erding soll weiterhin fortgeführt werden.

Abstimmungsergebnis: **Annahme mit 10 : 1 Stimmen**

*Ja-Stimmen: Landrat Martin Bayerstorfer, Ursula Eibl, Manfred Lex, Bernhard Mücke, Sabine Berger, Thomas Gneißl, Gertrud Eichinger, Peter Attenhauser, Florian Geiger, Wolfgang Fritz*

*Nein-Stimmen: Stephan Treffler*

## **7. Bekanntgaben aus nichtöffentlichen Sitzungen**

Keine

## **8. Bekanntgaben und Anfragen**

### **8.1 Entsorgungsverträge - Auftragsvergabe Überwachung von Containerplätzen**

Der **Vorsitzende** leitet Tagesordnungspunkt 8.1 ein und übergibt das Wort an Herrn Andreas Neumaier (A1, FB 13).



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Herr **Neumaier** gibt Folgendes bekannt:

Im Ausschuss für Klima, Natur, Struktur, Umwelt und Verkehr vom Februar 2024 wurde beschlossen, den auslaufenden Vertrag zur Überwachung der öffentlichen Containerplätze neu auszuschreiben und an den wirtschaftlichsten Bieter zu vergeben.

Nach erfolgter Ausschreibung wurde der Vertrag ab 01.02.2025 an die Detektei Walter Fortmühler e. K. vergeben. Der beschlossene Kostenrahmen wurde eingehalten.

Es handelt sich dabei um die gleiche Detektei wie bisher, weshalb ein problemloser Übergang des Vertrages zu erwarten ist.

Keine Wortmeldungen.

## **8.2 Neubau Müllumladestation und Recyclinghof Isen - Baufortschritt**

Der **Vorsitzende** leitet über zu Tagesordnungspunkt 8.2 und übergibt das Wort nochmals an Herrn Andreas Neumaier (A1, FB 13).

Herr **Neumaier** gibt Folgendes bekannt:

Im zuständigen Ausschuss für Bauen und Energie wurden am 16.09.2024 der Baufortschritt sowie die weiteren baulichen Maßnahmen vorgestellt und beschlossen.

Die Arbeiten sind in zwei Abschnitte unterteilt. Bauabschnitt I ist der Bereich der kostenpflichtigen Abfälle rund um die Müllumladehalle, welcher zum Jahreswechsel 2024/25 abgeschlossen werden wird.

Aktuell werden die für die Inbetriebnahme des neuen Bauabschnittes notwendigen Außenanlagenarbeiten und die neue Waagen-Technik ausgeführt bzw. vorbereitet, sodass der neue südliche Betriebsbereich mit Beginn 2025 zur Nutzung freigegeben werden kann.

Die teils deutlich anspruchsvoller als angenommenen Boden- und Baugrundverhältnisse und seit Kostenfeststellung weiter gestiegenen Materialkosten verteuern die Projektkosten nach aktuellem Stand (bisher vergabene Leistungen) um rund 3 % gegenüber der Kostenberechnung von Mai 2021.

Ab Anfang 2025 soll bis Ende 2026 dann der Bauabschnitt II folgen, der das Betriebsgebäude sowie den Recyclinghof beinhaltet. Der Betrieb läuft während der gesamten Umbauphase weiter, für die abschließenden Asphaltarbeiten wird ein kurzer Schließzeitraum Ende 2026 notwendig sein.

Um weiteren Kostensteigerungen entgegenzuwirken versucht die Verwaltung in Zusammenarbeit mit den Planern stetig Optimierungsmöglichkeiten im Bauablauf und für folgende Ausschreibungen zu generieren. Der Ausschuss für Bauen und Energie hat deshalb beschlossen, den Neubau

Müllumladestation Isen nach der ursprünglichen Planung fortzusetzen und bis Ende 2026 abzuschließen. Weitere Kosteneinsparungspotentiale sollen geprüft werden und mehr finanzielle Mittel sind vom Bauausschuss derzeit nicht bewilligt worden.

Nachdem sich keine weiteren Wortmeldungen ergeben, beendet der Vorsitzende den öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Klima, Natur, Struktur, Umwelt und Verkehr.



**LANDKREIS**  
**ERDING**

Büro des Landrats  
BL

Vorsitzender

Protokoll

Martin Bayerstorfer  
Landrat

Anne Köttner  
Verwaltungsangestellte