

zum ULV-Ausschuss am 29.11.2023, TOP 4

Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstermin veröffentlichen.

Landkreis Ebersberg

Ebersberg, 16.11.2023

Az.

Zuständig: Martin Riedl, ☎ 08092 823-621

Vorgesehene Beratungsreihenfolge

ULV-Ausschuss am 29.11.2023, Ö

EBE 5; geplanter Neubau Radweg Schwaberwegen-Anzing

Sitzungsvorlage 2023/0990

I. Sachverhalt:

Diese Angelegenheit wurde bereits behandelt im

ULV- Ausschuss am 06.07.2022, TOP 5ö

ULV- Ausschuss am 19.07.2023, TOP 4ö im Rahmen des Radwege- u. Straßenbauprogrammes

Der geplante Radweg zwischen Schwaberwegen und Anzing nördlich der Kreisstraße EBE 5 wurde im ULV- Ausschuss bereits mehrmals behandelt. Zuletzt kam das Projekt ins Stocken, da die vorliegende Planung aus naturschutzfachlicher und -rechtlicher Sicht nicht umsetzbar war.

Diese ursprüngliche Planung durch das Büro Gruber-Buchecker, die auch einen landschaftspflegerischen Begleitplan des Büros „Grünplan-Freising“ beinhaltet, konnte nicht alle gesetzlichen und fachlichen Anforderungen erfüllen, die sich aus dem BNatschG und BayNatSchG ergeben.

Der ULV- Ausschuss hat am 25.11.2020 beschlossen, dass bei Bauvorhaben des Kreises im Straßen- und Radwegebau, bei denen Bedenken von Fachstellen bestehen, der ULV zu informieren ist.

Bei dieser Planungsversion müsste in die leider gesetzlich geschützten Heckenbestände eingegriffen werden, die sich beiderseits der Kreisstraße EBE 5 befinden. Diese ziehen sich wie ein grünes Mosaik auf einer Länge von rund 3 Kilometern durch die ansonsten weitgehend monotone und von intensiver landwirtschaftliche Nutzung geprägter Feldflur zwischen Anzing und Schwaberwegen.

Die über Jahrzehnte gut gewachsenen, bis zu 6 Meter breiten Grünstrukturen sind nicht nur für das Landschaftsbild und als Schutz vor Staub- und Schneeverwehungen bedeutsam. Noch gewichtiger ist ihre naturschutzfachliche Bedeutung. Die dicht gewachsenen, strukturreichen Hecken sind mit zum Teil mit über 60 Jahre alten Laubbäumen durchsetzt und weisen einen feldgehölzähnlichen Charakter auf. Sie bieten für zahlreiche Tierarten nicht nur Unterschlupf und Nahrung. Durch ihre straßenbegleitende Anordnung werden sie zu einer

wichtigen Leitstruktur und Wanderroute, die eine ökologische Durchgängigkeit in diesem intensiv genutzten Agrarraum ermöglicht.

Die herausragende Bedeutung derartiger Leit- und Verbundstrukturen wurde vom Gesetzgeber in Art. 19 BayNatSchG festgeschrieben und mit einer Zielsetzung verbunden:

„Der Freistaat Bayern schafft ein Netz räumlich oder funktional verbundener Biotopverbund (Biotopverbund), das bis zum Jahr 2023 mindestens 10 % Offenland und bis zum Jahr 2027 mindestens 13 % Offenland der Landesfläche umfasst. Ziel ist, dass der Biotopverbund bis zum Jahr 2030 mindestens 15 % Offenland der Landesfläche umfasst.“

Derzeit sind die Bäume entlang der EBE 5 mehr oder weniger gleichmäßig entlang des betroffenen Straßenabschnittes verteilt und bilden so eine deutlich raumwirksame Gehölzkulisse über die gesamte Strecke. Das Landschaftsbild würde nach vorherigem Planungsstand durch die Fällung von 45 Großbäumen nachhaltig verändert. Neu zu pflanzende Bäume wären nämlich konzentriert an dem ehemaligen Parkplatz sowie auf der externen Ausgleichsfläche in Form einer Obstwiese vorgesehen, die nicht im räumlichen Umgriff des geplanten Radweges liegt.

Im Süden der EBE 5 sollen aufgrund der Feldvogelproblematik (angrenzende Vorkommen von Feldlerche und Wiesenschafstelze) nur bei Heilig Kreuz Großbäume auf der Südböschung gepflanzt werden; dort sind 8 Stück vorgesehen. Um eine Kulisse aus Großbäumen linear entlang der EBE 5 wieder aufzubauen, müssten zusätzliche Grundstücksflächen nördlich des Geh- und Radweges erworben werden. Hier gibt es aber bei den Grundstückseigentümern keine Bereitschaft zur Abtretung.

Es wurde deshalb von den Planungsbüros, in enger Abstimmung mit den Fachstellen, eine Alternative erarbeitet, die in den sensiblen Bereichen eine Verschwenkung der Kreisstraße nach Süden vorsieht. Dadurch könnte der größte Teil der geschützten Hecken im Norden erhalten bleiben.

Da der Untergrund der bestehenden Fahrbahn teerhaltig ist, und dieser Teer extra entsorgt werden muss, rechnet man für den 3,3 km langen Radweg mit Gesamtbaukosten von 3 Mio. Euro, d.h. 1 km Radweg ca. 900.000 € (abzüglich Förderung, Fördersatz 80% von den förderfähigen Kosten). Zum Vergleich, für den Bau eines normalen Radweges außerorts (ohne Sonderbauwerke), rechnet man mit durchschnittlichen Kosten von 700.000 € pro km.

Für die Verschwenkung der Fahrbahn nach Süden wird mit Zusatzkosten von 800.000 Euro gerechnet, eine Rückmeldung zur Förderung liegt noch nicht vor.

Diese Alternativplanung wird in der Sitzung durch das Planungsbüro vorgestellt. Ebenso steht das Staatliche Bauamt Rosenheim für Rückfragen zur Verfügung.

Auswirkungen auf den Klimaschutz:

- ja, positiv
- ja, negativ
- nein

Der Bau des Geh- und Radweges bewirkt eine höhere Verkehrsverlagerung, weg vom motorisierten Individualverkehr hin zu mehr Radverkehr.

Auswirkung auf den Haushalt:

In der Finanzplanung 2024 ff. sind für das Projekt Investitionskosten von insgesamt 3,25 Mio. Euro vorgesehen. Der Freistaat Bayern fördert das Projekt mit 80% der förderfähigen Kosten, was einer Fördersumme von ca. 1,95 Mio. € entspricht. Beim Landkreis verbleiben somit geschätzte Gesamtkosten von 1,3 Mio. €.

Die Verschwenkung der Kreisstraße nach Süden verursacht geschätzte Zusatzkosten in Höhe von 800.000 €. Die Förderfähigkeit der Zusatzmaßnahme wurde bei der Regierung von Oberbayern angefragt, eine Antwort lag bis Ladungsschluss leider nicht vor.

II. Beschlussvorschlag:

Dem ULV- Ausschuss wird folgender Beschluss vorgeschlagen:

- 1. Die geänderte Planung des Radweges, mit der Verschwenkung der Kreisstraße EBE 5 nach Süden, wird zur Kenntnis genommen.**
- 2. Die Verwaltung wird beauftragt, die weiteren Schritte für die Umsetzung der Planung zu veranlassen.**

gez.

Martin Riedl