

Landkreis Ebersberg

15. Wahlperiode 2020-2026/07_ULV/37. ULV-Ausschuss



Protokoll

32. Sitzung des ULV-Ausschusses mit öffentlichem und nichtöffentlichem Teil am Dienstag, 16.07.2024 im Hermann-Beham-Saal

Beginn: 14:00 Uhr

Ende: 17:48 Uhr

Vorsitzende: Magdalena Föstl
Vorsitzender: Robert Niedergesäß
Schriftführerin: Sylvia Schuster

Anwesend sind:

CSU-FDP-Fraktion

Föstl, Magdalena
Frick, Roland

Vorsitz von TOP 1 bis Beginn TOP 3
anwesend ab 14:02
abwesend ab 17:46

Lechner, Martin
Müller, Alexander
Oswald, Josef
Spitzauer, Leonhard

anwesend ab 14:32

GRÜNE-Fraktion

Fent, Niklas
Schüller, Antonia
von Sarnowski, Thomas

anwesend ab 14:04

FW-BP-Fraktion

Lechner, Thomas
Maurer, Ludwig

abwesend ab 17:20
anwesend ab 14:09
abwesend ab 17:20

SPD-Fraktion

Poschenrieder, Bianka

AuG ÖDP-Linke

Schweisfurth, Karl

AfD-Fraktion

Schmidt, Manfred

Abwesend sind:

CSU-FDP-Fraktion

Hilger, Franziska

entschuldigt

Magdalena Föstl
Vorsitzende

Robert Niedergesäß
Vorsitzender

Sylvia Schuster
Schriftführerin

Inhalt:

Öffentlicher Teil

- TOP 1 Fragen und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern
- TOP 2 Eröffnung der Sitzung; Feststellung der Anwesenheit, Entschuldigungen und Beschlussfähigkeit, ordnungsgemäße Ladung, Einwände zu den Niederschriften vom 16.04.2024 und 11.06.2024 und Genehmigung der Tagesordnung
- TOP 3 Radwege- und Straßenbauprogramm 2025
Vorlage: 2024/1122
- TOP 4 MVV-Regionalbuslinien; Jahresfahrplan 2025
Vorlage: 2024/1121
- TOP 5 Änderung der Kreisstraßenvergütungsordnung (KrVergütV) ab 01.01.2025
Vorlage: 2024/1264
- TOP 6 Natur und Klima schützen, Fahrradstraße zwischen Glonn und Moosach prüfen; Antrag Bündnis 90/ Die Grünen vom 01.04.2024
Vorlage: 2024/1229/1
- TOP 7 Bekanntgabe von Eilentscheidungen
- TOP 8 Informationen und Bekanntgaben
- TOP 9 Bekanntgabe aus nichtöffentlicher Sitzung
- TOP 10 Anfragen

Öffentlicher Teil

TOP 1	Fragen und Anregungen von Bürgerinnen und Bürgern
-------	---

Kreisrätin und weitere stellvertretende Landrätin Magdalena Föstl entschuldigt den Landrat, der durch einen vorhergehenden Termin noch verhindert ist, und übernimmt den Vorsitz.

Ein Bürger richtet sich mit einem Fragenkatalog an die Vorsitzende. Im Wesentlichen geht es um einen mittlerweile nicht mehr auf der Homepage des Kirchseeoner Gymnasiums veröffentlichten Podcast über Fritz Litzfelder, nach dem eine Straße in Kirchseeon benannt sei. Er und sein Bruder Simon hätten während der NS-Zeit die Münchner Firma eines Juden übernommen. Nach Ansicht des Bürgers werde in dem Podcast der problematische Hintergrund der Entjudung der deutschen Wirtschaft verschwiegen.

Nachdem die Redezeit laut Geschäftsordnung überschritten ist, beendet die Vorsitzende die Wortmeldung und sagt dem Bürger die schriftliche Beantwortung der Fragen zu (Anlage 1 zum Protokoll).

TOP 2	Eröffnung der Sitzung; Feststellung der Anwesenheit, Entschuldigungen und Beschlussfähigkeit, ordnungsgemäße Ladung, Einwände zu den Niederschriften vom 16.04.2024 und 11.06.2024 und Genehmigung der Tagesordnung
-------	---

Magdalena Föstl, weitere Stellvertreterin des Landrats, eröffnet als Vorsitzende die Sitzung und gibt Entschuldigungen bekannt. Sie stellt die ordnungsgemäße Ladung sowie die Beschlussfähigkeit des Gremiums fest. Gegen die Niederschriften der 30. Sitzung vom 16.04.2024 und der 31. Sitzung vom 11.06.2024 gibt es keine Einwände. Die Niederschriften sind somit einstimmig genehmigt. Gegen die Tagesordnung gibt es keinen Einwand, somit ist diese einstimmig genehmigt.

TOP 3	Radwege- und Straßenbauprogramm 2025
-------	--------------------------------------

2024/1122

Vorberatung:

ULV- Ausschuss am 19.07.2023, TOP 4 ö

Sachvortragender:

Martin Riedl, Sachbearbeiter SG 17 Mobilität und Wirtschaft

Martin Riedl stellt anhand einer Präsentation (Anlage 2 zum Protokoll) das Radwege- und Straßenbauprogramm 2025 vor. Da die meisten Maßnahmen bereits bekannt seien, geht er u.a. auf folgende Punkte ein: Der Ansatz für den Grunderwerb von Ausgleichs-, Tausch- und Aufforstungsflächen von 200.000 Euro auf 100.000 Euro reduziert worden, da der Landkreis in den vergangenen Jahren einige Flächen hätte kaufen können, die für Ausgleichsmaßnahmen zur Verfügung stünden. So hätte der Landkreis vor zwei Jahren ein Grundstück im Frauenneuharteringer Filz erwerben können, das für das Ökokonto aufgewertet und als Ausgleichsfläche für künftige Baumaßnahmen des Landkreises angerechnet werden könne.

Martin Riedl stellt weiterhin drei Radwegprojekte vor, die in 2025 umgesetzt werden sollen: den Radweg an der Staatsstraße 2351 zwischen Grafing-Bahnhof und Taglaching (geplante Umsetzung der Abschnitte 1 und 3; Förderantrag soll zum 1.9.2024 gestellt werden), den Radschnellweg München - Markt Schwaben (derzeit Planungsphase auf Grundlage der Machbarkeitsstudie) sowie den beidseitigen Geh- und Radweg entlang der EBE 1, Gruber Straße in Poing (zukünftig Teil des Radschnellwegs; den südlichen Teil des Radweg müsse

die Gemeinde Poing bezahlen, weil dieser nur innerorts verläuft; für den nördlichen Teil ist der Landkreis als Straßenbaulastträger zuständig, da der Radweg auch außerorts weiterverläuft; es werde mit Fördermitteln durch die Regierung von Oberbayern i.H.v. 50 bis 60 % gerechnet). Für weitere Radwege seien Grunderwerbs- sowie Planungs- und Baukosten eingeplant.

Der Landrat trifft um 14:11 Uhr während des Tagesordnungspunktes ein und entschuldigt sein verspätetes Erscheinen mit der Teilnahme an einer vorhergehenden auswärtigen Veranstaltung. Er hebt hervor, dass der Landkreis im kommenden Jahr mit den vorgestellten Radwegprojekten ein gutes Stück vorwärtskäme. Insgesamt würden 6 km neue Radwege an Kreisstraßen gebaut werden, was 10 % des Kreisradwegenetzes entspräche. Er bedauert, dass der Bau weiterer Radwege nicht so schnell wie gewünscht vorangehe. Gründe dafür sieht er in den oft langwierigen, mühsamen Grundstücksverhandlungen mit einer Vielzahl von Eigentümern sowie in den notwendigen Abstimmungsprozessen zur Berücksichtigung naturschutzrechtlicher Belange. Ein wichtiges Projekt wäre der Radweg zwischen Hohenlinden und Ebersberg durch den Forst entlang der Staatsstraße 2086. Hier gestalte sich der Grunderwerb ebenfalls schwierig. Der Landrat rechne damit, dass der erste Bauabschnitt des Radwegs von Hohenlinden bis zum Entsorgungszentrum „An der Schafweide“ im Jahr 2026 verkehrswirksam errichtet werden könne.

Der Landrat bedankt sich bei Martin Riedl für seinen Einsatz um den Grunderwerb für neue Radwege, der häufig mit intensiven Gesprächen und Verhandlungen einherginge. Er empfiehlt den Beschlussvorschlag zur Abstimmung und eröffnet die Beratung.

KR Thomas von Sarnowski begrüßt den Ausbau des Radwegs in der Ortsdurchfahrt Poing als Teil des Radschnellwegs sowie den Bau des Radwegs an der EBE 5 zwischen Schwaberwegen und Anzing. Hier sei eine flächensparende Lösung und ein guter Kompromiss zwischen Natur- und Klimaschutz sowie Verkehrswende erzielt worden. Zur Aufnahme im Protokoll gibt er die bereits in der Vergangenheit geäußerte ablehnende Haltung seiner Fraktion Bündnis 90/Die Grünen (zuletzt in der getrennten Abstimmung in der 26. Sitzung des ULV-Ausschusses am 19.7.2023 bekundet) bezüglich der im Straßenbauprogramm aufgenommenen Projekte Nr. 14 (EBE 09 Ausbau der Kreisstraße zwischen Haging und Jakobneuharting) und Nr. 16 (EBE 13, Verbreiterung der Feldkirchner Straße in Glonn). Seine Fraktion halte die Maßnahmen nicht für zweckmäßig; sie verleiteten eher zu schnellerem Fahren. Mit der Aufnahme der kritisierten Punkte im Protokoll könne die Fraktion dem Gesamtpaket zustimmen.

KR Manfred Schmidt fragt zur Maßnahme Nr. 5 (Geh- und Radweg Grafing-Bahnhof bis Taglaching), ob der geschützte Bahndamm unberührt bliebe und ob der Schutzzweck der vom Landratsamt Ebersberg selbstgeschaffenen Verordnung zum Schutz des Landschaftsbestandteils in irgendeiner Weise beeinträchtigt sei. Martin Riedl und Frank Burkhardt, Leiter SG 45 Untere Naturschutzschutzbehörde, antworten, bei der Maßnahme würde der Fuß des Bahndamms leicht berührt werden; in bzw. auf den Bahndamm selbst greife man nicht ein. Der Schutzzweck der Verordnung werde nicht berührt. Die höhere Naturschutzbehörde der Regierung von Oberbayern hielte die Maßnahme so für genehmigungsfähig.

KR Alexander Müller zeigt sich zufrieden mit dem Bau der Radwege. Man käme dem Ziel von 10 km Radwegneubau pro Jahr immer näher. Auch im südlichen Landkreis würden nun

Projekte realisiert. Er fragt nach dem weiteren Vorgehen bezüglich des Radwegs entlang der Staatsstraße 2079 zwischen vom Forstwirt bis nach Oberpframmern. Martin Riedl erklärt, die Rodungen seien aufgrund zu berücksichtigender Artenschutzvorschriften gestoppt worden, da ein Vorkommen der geschützten Haselmaus nachgewiesen worden sei. Nach aktuellem Stand sei mit der Fortführung des Radwegbaus im kommenden Jahr zu rechnen.

Die Anlage 3 „Radwege- und Straßenbauprogramm 2024-2028“ ist Bestandteil dieses Beschlusses.

Der ULV-Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

A. Das Straßenbauprogramm 2025 wird wie folgt festgestellt:

Straßenbauprogramm 2025

1. Maßnahmen auf Grund der ZEB
2. EBE 01 bis 20, Grunderwerb für Ausgleich und Tausch
3. EBE 01 bis EBE 20, Kleinflächenprogramm
4. EBE 01 bis EBE 20, Kleinmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
5. ST 2351, Geh- und Radweg Grafing- Bahnhof bis Taglaching
6. Radschnellverbindung München- Markt Schwaben
7. EBE 01, Poing- Gruber Straße, Geh- u Radweg und Erneuerung der Fahrbahndecke
8. EBE 04, Umbau Knotenpunkt EBE 4/Purfinger Straße
9. EBE 05, Deckensanierung OD Forstinning
10. Querungshilfe OD Forstinning
11. EBE 05, Geh- und Radweg zwischen Schwaberwegen und Anzing
12. EBE 05, Deckensanierung zwischen Schwaberwegen und Anzing
13. EBE 06, Geh. u. Radweg Birkach- Abzweigung Aschau
14. EBE 09, Ausbau der Kreisstraße zwischen Haging und Jakobneuharting
15. Erneuerung Brücke Moosach- Altenburg
16. EBE 13, Verbreiterung Feldkirchner Str. in Glonn
17. EBE 13, Geh- u. Radweg Glonn- Westerndorf- Abzweigung Herrmannsdorf
18. EBE 14, Strassenentwässerung Ortsdurchfahrt Kastenseeon
19. EBE 14, OD Kastenseeon – Deckenbau
20. EBE 14, Geh- u. Radweg von Egmating nach Kastenseeon
21. EBE 14, Glonn, Kastenseeestraße Hangstabilisierung
22. Lichtsignalanlagen
23. ZEB – Straßensanierungen der nächsten Jahre

B. Die zur Umsetzung dieses Programms erforderlichen Mittel sind in der Anlage Straßenbau 2024 bis 2028 dargestellt. Darüber wird im Zuge der Haushaltsplanaufstellung gesondert beraten

An Ausgaben fallen an	4.549.985 €
Es werden Einnahmen erwartet von	1.040.000 €
Die Nettobelastung des Kreishaushalts beträgt somit	3.509.985 €



einstimmig angenommen

Ja 15 Nein 0 Anwesend 15

TOP 4	MVV-Regionalbuslinien; Jahresfahrplan 2025
-------	--

2024/1121

Sachvortragender: Sebastian Hallmann, ehem. Sachbearbeiter SG 17 Mobilität u. Wirtschaft

Cornelia Gütermann, SGL 17 Mobilität und Wirtschaft, leitet den Tagesordnungspunkt ein und übergibt das Wort an ihren ehemaligen Kollegen Sebastian Hallmann, der an den Planungen zum Jahresfahrplan 2025, insbesondere an der Bearbeitung von Bürgeranliegen, beteiligt gewesen war. Herr Hallmann erläutert, dass dem ULV-Ausschuss turnusmäßig jährlich die im folgenden Jahr verkehrenden Regionalbuslinien in ihrer Gesamtheit als Jahresfahrplan zum Beschluss vorgelegt würden. Anhand einer Präsentation (Anlage 4 zum Protokoll) geht er darauf ein, dass es sich bei den vorgestellten Regionalbuslinien um Bestandslinien handele. Neue Regionalbuslinien würden zum Fahrplanwechsel am 15.12.2024 nicht eingeführt. Drei Bestandslinien seien neu ausgeschrieben worden. Hierbei seien Linienwänderungen oder Fahrplananpassungen sowie die Erhöhung der Betriebsleistung (mehr Kilometer) berücksichtigt worden. Er erinnert daran, dass der 2019 beschlossene Nahverkehrsplan Grundlage für die Fahrplanausgestaltung sei.

Im Einzelnen geht er im Folgenden auf die Regionalbuslinien ein. Ausführlicher stellt er die Umsetzungsbeschlüsse für Neuausschreibungen von Bestandslinien (445 Ebersberg – Hohenlinden – Erding; 459 Messestadt Ost über Poing bis Hohenlinden; 463 Pliening – Markt Schwaben – Zorneding), welche Einfluss auf die Kostenstruktur für den Haushalt 2025 hätten, dar und hebt hervor, dass die Linie 445 am massivsten ausgebaut werde. Verständnisfragen aus dem Gremium zu einzelnen Buslinien beantwortet Sebastian Hallmann zufriedenstellend.

Nachfolgend geht Sebastian Hallmann in seinem Vortrag auf den Kostendeckungsgrad ein. Nach dem Höchststand im Jahr 2018 mit 61,1 % sei der Kostendeckungsgrad jährlich zurückgegangen und ende im Jahr 2021 bei 54,2 % (der Durchschnitt im MVV-Gebiet liegt bei rund 50 %). Dies könne auch mit den schwierigen Corona-Jahren zu tun haben, in denen die Fahrgastzahlen massiv eingebrochen seien. Ferner müssten sich neue Buslinien erst einmal etablieren. Im Vergleich zum Jahr 2012 habe sich die Nutzkilometerzahl der vom Landkreis betriebenen Regionalbusse von 1.302.050 auf 2.290.055 km im Jahr 2022 um 76 % erhöht. Gehe man von Gesamtkosten von rund 6 Mio. Euro aus, bedeutet allein die Verschlechterung des Kostendeckungsgrades eine Kostenmehrung beim Landkreis in Höhe von rund 680.000 € / Jahr. Die nächste Erhebung der realen Ertragskraft sei für 2025 geplant. Bis dahin erfolge die Einnahmenaufteilung auf den Erhebungswerten von 2018. Ziel sei es, den Kostendeckungsgrad über 50 % zu stabilisieren und mittelfristig auf 60 % zu steigern. Die Grundlagen, um dieses Ziel zu erreichen seien ausgewogene, sehr gute Fahrplanangebote und gezielte Investitionen in den ÖPNV.

Zum Kostendeckungsgrad äußert sich auch der Landrat. In welcher Weise die Maßnahmen des Nahverkehrsplans von 2019 griffen, könnten erst zu einem späteren Zeitraum evaluiert werden. Derzeit sei der Landkreis noch in der Ausbauphase. Was die Investitionen brächten, würde sich erst mittelfristig zeigen.

Nach Ansicht von KR Alexander Müller müsse das erweiterte Angebot der Regionalbuslinien stärker in den Gemeinden beworben werden. Dem stimmt der Landrat zu und erklärt, dass die Kommunikation in den Gemeinden diesbezüglich recht unterschiedlich gehandhabt wer-

de. Es sei beim Marketing sicherlich noch „Luft nach oben“. Andererseits könne die Akzeptanz der Busangebote nur erreicht werden, wenn sie ihre Zubringerfunktion zu den S-Bahnhaltestellen erfüllen könnten, indem die Anschluss-S-Bahn zuverlässig führe. Hier sieht er die Schwierigkeiten beim Ausbau des Schienennetzes und werde das im Gespräch mit den Verantwortlichen thematisieren.

KR Thomas von Sarnowski trägt ein Anliegen einer Bürgerin vor: Offensichtlich scheint die Taktung der Busanbindung von Frauenneuharting aus an die Bahn in Richtung Rosenheim nicht auf den Schülerverkehr abgestimmt zu sein. Sebastian Hallmann berichtet dazu, es hätte eine Anpassung stattgefunden, durch die man einen Zug Richtung Rosenheim erreichen könne. Vorher hätte es längere Wartezeiten zwischen Ankunft des Busses und Weiterfahrt mit dem Zug gegeben. Die Schwierigkeit bei der Bustaktung sei, sowohl die S-Bahnhaltestellen in Richtung München bedienen zu müssen, als nach an den Zugverkehr nach Rosenheim. Man suche für alle Anliegen nach akzeptablen Lösungen, müsse sich dabei jedoch auch an den gesetzlichen Vorgaben orientieren. Seines Wissens nach sei auf dem Schulweg eine Wartezeit von bis zu einer Stunde an den Verkehrsmitteln rechtens.

Sebastian Hallmann geht in seinem Fazit auf die Auswirkungen auf den Haushalt ein. Insgesamt seien jährlich Steigerungen festzustellen, begründet durch die turnusmäßige Neuvergabe von Bestandslinien und deren Überarbeitung sowie durch die Umsetzung des Nahverkehrsplans von 2019 mit einem deutlichen Ausbau des Angebots. Zudem sei anzumerken, dass aufgrund der Marktsituation die Angebote für die ausgeschriebenen MVV-Regionalbuslinien am oberen Ende der Kalkulationsspanne befänden. So prognostiziere die MVV GmbH einen Mehraufwand im Vergleich zum Jahr 2024 um 1,15 Mio. Euro.

Auf Nachfrage von KR Josef Oswald erläutern der Landrat und Herr Hallmann die Hintergründe der Kostensteigerungen. So gäbe es bei Ausschreibungen statt früher 10 Anbieter heutzutage nur noch 1 bis 2 Anbieter. Gäbe es z.B. nur einen Anbieter, der sich mit seinem Angebot im vorgegebenen Kostenrahmen bewege, hätte man keine Wahl. Insofern neigten Busunternehmen auch aufgrund der insgesamt angespannten Marktlage dazu, den Kostenrahmen auszuschöpfen, denn auch sie müssten steigende Lohnkosten – noch dazu bei Personalmangel - kompensieren. Das andere Problem, das der Landrat sieht, seien die zu geringen Zuweisungen des Freistaats Bayern für den ÖPNV. Diese würden nicht im Verhältnis zum Angebotsausbau (im Landkreis Ebersberg 100 % in 11 Jahren) stehen. Ein weiterer Kostentreiber seien Vorgaben hinsichtlich der Umstellung der Busse auf umweltfreundliche Antriebsarten bis 2030. Dadurch verringere sich die gerechnete Laufzeit der Busse auf 5 bis 6 Jahre, was dazu führt, dass sie innerhalb dieses verkürzten Zeitraums anstatt üblich auf 10 Jahre abgeschrieben werden. Diese kurzen Abschreibungsfristen erhöhten die jährliche Belastung für den Landkreis.

Sebastian Hallmann ergänzt abschließend, dass aufgrund der aktuellen Situation die Prognosen des MVV zur Kostenentwicklung überholt seien und man sich nicht mehr in dem finanziellen Rahmen bewege, der für den Nahverkehrsplan im Jahr 2019 angenommen worden war. Der Mittelbedarf werde sich im Vergleich zum Planungsbeschluss für den Haushalt zum Jahresfahrplan 2024 voraussichtlich um 882.800 Euro erhöhen. Diese Kosten seien im Eckwert nicht berücksichtigt. Herr Hallmann weist darauf hin, sollten sich diese Mehrkosten für die Haushaltsplanung 2025 bestätigen, wäre dafür die Kreisumlage um 0,4 Punkte zu erhöhen.

Der Landrat bedankt sich für den Sachvortrag und erklärt, dass er – wie mehrfach in vorangegangenen Sitzungen betont - daran festhalte möchte, dass die Kreisumlage im kommenden Jahr stabil bleibe. Er kündigt an, die Verwaltung werde bis zur nächsten Sitzung des ULV-Ausschusses Vorschläge erarbeiten, wie die 882.800 Euro reduziert, kompensiert bzw. vermieden werden könnten.

KR Thomas von Sarnowski äußert einen Einwand gegen Punkt 2 des Beschlussvorschlags. Hieraus wäre nicht klar ersichtlich, welchen Weg man gehen wolle – Minderausgaben oder Mehreinnahmen. Hier sieht er noch Abstimmungsbedarf. An den Landrat gerichtet fragt er, ob es Signale seitens des Freistaats gäbe, die Zuschüsse zum ÖPNV erhöhen zu wollen. Dem Landrat liegen keine Informationen hinsichtlich der Zuschussthematik vor. Er möchte diesbezüglich keine Prognosen abgeben. Was den Beschlussvorschlag angehe, wiederholt er, die Verwaltung werde Vorschläge vorlegen, die sowohl die Einnahme- als auch die Ausgabeseite betreffen. Brigitte Keller, Finanzmanagerin und Leiterin der Abteilung 1 Zentrales und Bildung, ergänzt, die endgültige Beschlussfassung über den Haushalt und die tatsächlichen Konsequenzen erfolge erst im Herbst. Im schlimmsten Fall müsse die Kreisumlage erhöht werden, sollten andere Maßnahmen nicht greifen.

KR Martin Lechner fragt, ob die Mehrkosten von 882.800 Euro allein im Bereich des ÖPNV oder im Gesamtbudget des ULV-Ausschusses kompensiert werden sollen. Der Landrat und Brigitte Keller antworten, der Ausgleich wäre im Gesamtbudget des ULV-Ausschusses möglich, darüber hinaus auch in anderen Teilbudgets. Dies könne jedoch erst im Herbst im KSA bei der ersten Haushaltslesung beraten werden.

Der ULV-Ausschuss fasst folgenden Beschluss:

- 1. Der ULV-Ausschuss nimmt den voraussichtlichen Nettobedarf des ÖPNV (KTR 1123) im Jahr 2025 in Höhe von 6.131.054 € zur Kenntnis.**
- 2. Die prognostizierten Mehrkosten in Höhe von 882.800 Euro sind im Eckwert des ULV-Ausschusses nicht enthalten. Im Rahmen der Haushaltsplanung 2025 sind Mehreinnahmen oder Minderausgaben umzusetzen.**



angenommen

Ja 13 Nein 2 Anwesend 15

TOP 5	Änderung der Kreisstraßenvergütungsordnung (KrVergütV) ab 01.01.2025
-------	--

2024/1264

Sachvortragende:

Cornelia Gütermann, Leiterin SG 17 Mobilität und Wirtschaft

Cornelia Gütermann, SGL 17, erläutert anhand einer Präsentation (Anlage 5 zum Protokoll), die Hintergründe der Kreisstraßenvergütungsordnung und inwieweit diese zum 1.1.2025 angepasst werde. Der Landkreis Ebersberg habe die Verwaltung seiner Kreisstraßen dem örtlich zuständigen Staatlichen Bauamt Rosenheim übertragen. Dieses unterhalte damit zum Stand 1.1.2024 rd. 119 km der Verkehrswege des Landkreises. Für die freiwillig übertragene Verwaltung der Kreisstraßen müsse der Landkreis eine angemessene Vergütung an den Freistaat entrichten. Die zugrundeliegende Kreisstraßenvergütungsordnung werde nach den Jahren 2016 und 2017 nun angepasst. Im Wesentlichen steige der Vergütungssatz für die

Verwaltung jährlich von 600 Euro je Kilometer Kreisstraße auf 750 Euro je Kilometer. Zudem würde die Vergütung von Planung und Bauleitung für kleinere Um- und Ausbaumaßnahmen sowie Erneuerungsbauvorhaben von 7 v. H. auf 10 v. H. der Ausgaben angehoben, für größere Um- und Ausbaumaßnahmen und Neubauten von 10 v. H. auf 14 v. H. der Ausgaben. Neu hinzu käme in der Kreisstraßenvergütungsordnung, dass künftig für Planungen für Projekte, die endgültig aufgegeben werden oder die für längere Zeit unterbrochen werden, eine Vergütung zu zahlen sei. Im Vergleich zur letzten Abrechnung mit dem Staatlichen Bauamt Rosenheim für den Abrechnungszeitraum 1.11.2022-31.10.2023 bedeute die Anpassung der Vergütungsregelungen für den Landkreis Ebersberg bei einer Kreisstraßenlänge von derzeit 119 km Mehrkosten i.H.v. 113.689 Euro.

Da die finanziellen Auswirkungen der Neuregelung der Kreisstraßenvergütungsordnung kritisch gesehen werden, plädiert KR Karl Schweisfurth dafür, im Beschlusstext zur Kenntnisnahme das Wort „zustimmend“ zu streichen: „Die Änderung der Verordnung für die Vergütung für die Verwaltung der Kreisstraßen durch den Freistaat Bayern ab dem 1. Januar 2025 wird ~~zustimmend~~ zur Kenntnis genommen.“ Das Gremium nimmt diesen Vorschlag an.

Die Änderung der Verordnung für die Vergütung für die Verwaltung der Kreisstraßen durch den Freistaat Bayern ab dem 1. Januar 2025 wird zur Kenntnis genommen.

TOP 6	Natur und Klima schützen, Fahrradstraße zwischen Glonn und Moosach prüfen; Antrag Bündnis 90/ Die Grünen vom 01.04.2024
-------	---

2024/1229/1

Vorberatung:

ULV-Ausschuss am 08.10.2020, TOP Ö10

ULV-Ausschuss am 25.11.2020; TOP Ö3

ULV-Ausschuss am 11.06.2024, TOP Ö6

Sachvortragender:

Martin Riedl, Sachbearbeiter SG 17 Mobilität und Wirtschaft

Martin Riedl, SG 17 Mobilität und Wirtschaft, geht kurz auf die Vorgeschichte des Antrags ein. Der Landrat übernimmt und führt aus, parallel bzw. auch im Vorfeld des aktuellen Antrags hätten er und das Landratsamt sich im Austausch mit der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Kommunen in Bayern e. V. (AGFK) und der Regierung von Oberbayern mit den Möglichkeiten einer gemeinsamen Nutzung dieses Straßenabschnitts für Rad- und Autofahrer befasst. In seiner Funktion als ehrenamtlicher Vorsitzender der AGFK habe er zudem weitere Erfahrungen in Bezug auf die Verkehrswende gemacht, so auch mit innovativen Radverkehrskonzepten. So könne er nun als Landrat die Errichtung der beantragten Fahrradstraße dem Gremium empfehlen unter der Voraussetzung, dass die Straße nicht gänzlich für den motorisierten Verkehr gesperrt werde. Er halte das Teilstück zwischen Moosach und Glonn im Rahmen eines Gesamtkonzepts für grundsätzlich geeignet, um eine Fahrradstraße in einem Modellversuch zu testen. Unterstützung für die Testphase habe ihm der Regierungspräsident signalisiert. Nach dieser Testphase von zwei Jahren sei das Projekt zu bewerten, und es müsse darüber erneut entschieden werden. Da es Fahrradstraßen auf Staatsstraßen nicht gäbe, wäre Voraussetzung, die Staatsstraße 2351 mit der Kreisstraße EBE 13 zwischen Glonn und Grafing zu tauschen. Fachlich sei dies unstrittig. Er halte den Tausch für richtig - unabhängig von der Fahrradstraße. Jedoch müssten die Kosten für den Tausch neu kalkuliert werden, da die Kreisstraße EBE 13 mittlerweile saniert worden sei. Die Aktualisierung der Kosten solle bis zum Herbst erfolgen und dem ULV-Ausschuss vorgelegt werden.

Der Landrat ermutigt das Gremium, neue Wege zu gehen, die Möglichkeiten, die die Öffnung der StVO bietet, zu nutzen, den Beschlussvorschlag anzunehmen und einen Modellversuch für einen begrenzten Zeitraum zuzulassen. Er ist sich bewusst, dass es unterschiedliche Standpunkte, v.a. der betroffenen Gemeinden, gäbe. In diesem Zusammenhang begrüßt er die dritte Bürgermeisterin der Gemeinde Moosach, Frau Andrea Hinterwaldner, die zu diesem Tagesordnungspunkt zu Wort kommen werde.

Der Landrat erteilt KR Thomas von Sarnowski als Antragsteller das Wort. Dieser erläutert den bereits bekannten Antrag kurz und hält ein Plädoyer für die Fahrradstraße. Erfahrungswerte der Stadt Gießen, die bundesweit die erste Fahrradstraße auf einer Kreisstraße errichtet hätte, zeigten, dass die Durchschnittsgeschwindigkeit gesunken wäre und sich der Radverkehr erhöht hätte. Die Kreistagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen wünsche sich dies auch für die Fahrradstraße auf der Staatsstraße 2351, die in diesem Zusammenhang zur Kreisstraße umgestuft werden solle. Er ruft das Gremium auf, die Chance zu ergreifen, dass Ebersberg der erste Landkreis in Bayern sein könne, der eine Fahrradstraße auf einer Kreisstraße errichte.

KR Manfred Schmidt lobt die zweijährige Erprobungsphase als klugen Vorschlag, damit das Gremium danach eine sachgerechte Entscheidung treffen könne. Den Ziffern 1 bis 4 des Beschlussvorschlags könne er vorbehaltlos zustimmen, der Ziffer 5 nicht. An KR Josef Oswald als erster Bürgermeister der Marktgemeinde Glonn gewandt bittet er diesen, den Schutzzweck der Verordnung des Landkreises bezüglich des Landschaftsbestandteils „Alter Bahndamm“ zu respektieren. Ansonsten solle dieser einen Antrag auf Änderung der Verordnung stellen. Insofern empfindet KR Manfred Schmidt in Ziffer 5 die Bezeichnung „radelbarer Wanderweg“ als unzumutbar und spricht von Ignoranz gegenüber der vom Landkreis selbst geschaffenen Verordnung sowie der Feststellung der Aufsichtsbehörden. Er stellt den Antrag zur Geschäftsordnung, die Ziffer 5 aus dem Beschlussvorschlag zu streichen. Sollte dem nicht stattgegeben werden, beantrage er eine getrennte Abstimmung dieser Ziffer. Der Landrat antwortet, die Formulierung in der Ziffer 5 stamme von ihm und er werde darauf nicht verzichten. Der getrennten Abstimmung gibt er statt.

KR Martin Lechner hat mehrere Bedenken hinsichtlich der Fahrradstraße und der Vorgehensweise. Bevor die Entscheidung über die Errichtung einer Fahrradstraße fiele, müsse die Staatsstraße eine Kreisstraße sein. Dabei müsse man die Umstufung und den Tausch genau prüfen und vor einer Entscheidung darüber wissen, zu welchen Konditionen (auch hinsichtlich der Kontaminationen) der Landkreis die Staatsstraße übernehmen könne. Er sieht weiterhin das Problem, dass man die Fahrradstraße auch aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht beruhigt und sicher mit Kindern als Radweg benutzen könne, wenn sie gleichzeitig für den Kraftverkehr, wenn auch mit geplanter Geschwindigkeitsbegrenzung, zugelassen sei. Zudem sei das Vorhaben für ihn generell nur sinnvoll, wenn der Radweg konsequent bis Grafing-Bahnhof fortgeführt werden würde. Wichtig sei ihm außerdem, die Anlieger bei der Entscheidung mitzunehmen. Mit der zweijährigen Testphase zeigt er sich einverstanden.

KR Josef Oswald spricht sich gegen die Fahrradstraße aus. Er befürchtet eine Zunahme des Durchfahrtsverkehrs. Schon jetzt würden 11.000 Fahrzeuge täglich über den Glonner Marktplatz fahren. Würde die bisherige Staatsstraße eine Fahrradstraße, würde der Verkehr über die EBE 13 in Richtung München durch den Ort fahren. Als weiteres Argument führt er an, müsse eine Kreisstraße aus verkehrsrechtlicher Sicht durchgängig sein. Zudem sollten Fahrradstraßen nur dort errichtet werden, wo der Fahrradverkehr vorherrschend sei oder werden würde.

Laut vorliegender Verkehrszählung nähmen Radfahrer im Verhältnis zur Gesamtzahl der Fahrzeuge nur einen geringen Anteil ein. Im Weiteren stellt KR Josef Oswald die Schutzverordnung für den alten Bahndamm infrage. Sie würde nach den heutigen vorherrschenden Gegebenheiten ihren ursprünglichen Zweck nicht mehr erfüllen. Die damals schützenswerte Flora und Fauna wäre so nicht mehr vorhanden. Unter Berücksichtigung dieser Tatsache hielte er dafür die „Schließung“ einer Straße nicht für sinnvoll. Er stellt den Antrag, die Verordnung über den geschützten Landschaftsbestandteil entweder zu modifizieren oder aufzuheben. Der Landrat entgegnet, dass er die Verordnung ungern ändern wolle.

KR Niklas Fent hält KR Josef Oswald entgegen, dass die Straße nicht gesperrt werde, lediglich verkehrsberuhigt. Man solle deswegen in die Erprobung gehen. Er bekräftigt die naturschutzrechtlichen Belange den alten Bahndamm betreffend. Dies sei ein schützenswertes Biotop. Die Ziffer 5 des Beschlussvorschlags hält er für entbehrlich. Den Ziffern 1 bis 4 könne er zustimmen. Der Landrat erklärt, die Ziffer 5 wäre Teil des Kompromisspakets.

KR Alexander Müller spricht sich gegen einen Tausch von Staatsstraße und Kreisstraße aus. Zunächst müsse die Altlastensanierung geregelt werden.

Der Landrat sieht den Zustand der jetzigen Staatsstraße nicht so kritisch. Sie sei vom Staat saniert worden und intakt. Dass es dort noch Altlasten gäbe, sei nur eine Vermutung. Als Fehler bezeichnet er den Erlass der Verordnung zum Schutz des alten Bahndamms im Jahr 1994. Anderswo seien aufgelassene Bahndamm sofort in einen Radweg umgewandelt worden. Er sei ein Befürworter des Radverkehrs auf dem alten Bahndamm, auch wenn er sich gegen eine Asphaltierung ausspreche. Die Verordnung zu ändern, wäre ein „extrem dickes Brett“. Zur angesprochenen Verkehrsbelastung kündigt er an, Messungen vor, während und nach der Testphase durchführen zu lassen, um objektive Zahlen für künftige Entscheidungen zu haben.

KRin Bianka Poschenrieder erklärt, für ihre Fraktion sei es für die Abstimmung ein entscheidender Punkt zu wissen, ob man für den Modellversuch die Umstufung vornehmen müsse oder ob der momentane Zustand bleiben könne. Zudem seien die Kosten bei einem Tausch der Straßen ungeklärt und die Anordnung von Tempo 30 fraglich. Hinsichtlich der Ziffer 5 des Beschlussvorschlags schlägt sie folgende Formulierung vor: „Der ehemalige Bahndamm soll als naturbelassener, schützenswerter Biotopverbund von landkreisweiter Bedeutung nicht beeinträchtigt werden in dem Zustand, in dem er jetzt ist.“ Sie signalisiert die Zustimmung ihrer Fraktion zum Antrag. Der Landrat antwortet, er habe den Beschlussvorschlag bezüglich der Kostenfrage eben geändert. Zu Ziffer 5 verweist er auf seine vorhergehenden Aussagen.

Nach Meinung von KR Martin Lechner ist der Beschlussvorschlag von der Reihenfolge her falsch aufbereitet. An erster Stelle müsse geklärt werden, ob und zu welchen Kosten der Landkreis die Staatsstraße übernehmen könne. Erst wenn die Staatsstraße in Besitz des Landkreises wäre, könne man über die Errichtung einer Fahrradstraße entscheiden. Im Zuge dessen möchte er im Protokoll festgehalten wissen, dass der Landkreis vom Freistaat eine Erklärung verlange, dass der Freistaat für die Übernahme von Folgekosten durch mögliche Altlasten eintrete.

Martin Riedl gibt Auskunft über eine Kostenschätzung aus dem Jahr 2021. Bei der Zustandserfassung sei geschätzt worden, dass der Landkreis bei der Übernahme der Staatsstraße zum damaligen Zeitpunkt 600.000 Euro hätte zahlen müssen. Mittlerweile hätten sich die Voraussetzungen geändert. Man müsste die Kostenfrage neu untersuchen.

KR Manfred Schmidt spricht sich dafür aus, die Ziffer 3 des Beschlussvorschlags wegzulassen. Die Altlastenthematik und die damit möglicherweise verbundenen Kosten seien eine ernste Sache. Man solle durch die beabsichtigte Umstufung der Staatsstraße während der Pilotphase noch keine Fakten schaffen. Die Umstufung könne auch nach Abschluss des Modellversuchs erfolgen.

Der Landrat erteilt der dritten Bürgermeisterin der Gemeinde Moosach, Andrea Hinterwaldner, das Wort. Sie verweist darauf, dass Moosach Mitglied der Verwaltungsgemeinschaft Glonn und Glonn für die Moosacher ein wichtiger Bezugspunkt sei, da es hier Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte u.v.m. an Infrastruktur gäbe. Wünschenswert wäre es, diese Wege gefahrenfrei mit dem Fahrrad erledigen zu können. Dies wäre im Moment nicht möglich, da die Staatsstraße nach ihrer Erfahrung von Motorradfahrern als Rennstrecke benutzt werde. Dem KR Josef Oswald möchte sie in seiner Funktion als Bürgermeister von Glonn die Sorge nehmen, dass sich durch die Errichtung der Fahrradstraße das Verkehrsaufkommen in Glonn erhöhen werde. Sie ginge sogar von einer Reduzierung des Verkehrs aus, wenn die Staatsstraße für den motorisierten Verkehr an Attraktivität verliere.

KR Niklas Fent geht auf die vorlegte Verkehrszählung ein. Die Auffälligkeiten bzw. punktuellen Spitzenbelastungen an bestimmten Tagen würden nach seiner Ansicht Fragen aufwerfen, die er gern im Detail bei der nächsten Beratung zur Fahrradstraße auswerten möchte. Er merkt an, dass in die Betrachtung der Errichtung der Fahrradstraße einzubeziehen sei, wie hoch die Kosten für Bau und Unterhalt eines gesonderten Radwegs wären. Seiner Meinung nach spare man sich durch die beantragte Maßnahme, zum einen Flächen neu zu versiegeln. Zum anderen wirke sich die Fahrradstraße als verkehrsberuhigende Maßnahme und in der Folge mit geringerer Belastung bzw. Verschleiß und weniger Sanierungskosten aus. In diesem Zusammenhang betont der Landrat, die Ziffer 5 des Beschlussvorschlag sei wichtig, um die Diskussion um einen alternativen Radweg im Rahmen der Gesamtabwägung bis zum Ende der Testphase offen zu lassen.

KR Thomas von Sarnowski fasst zusammen, dass im zwischenzeitlich geänderten Beschlussvorschlag die Bedenken aus dem Gremium aufgenommen seien. Die Durchgängigkeit für den motorisierten Verkehr wäre gegeben. Die Reduzierung der Geschwindigkeit sei zumutbar. Er betont die wichtige Netzfunktion, die die Fahrradstraße erfüllen könne. Mit der Idee eines großen Kompromisses könne er dem Beschlussvorschlag inkl. der Ziffer 5 zustimmen.

KR Karl Schweisfurth signalisiert ebenfalls seine Zustimmung zum Beschlussvorschlag. Wichtig sei es, die gefährliche Strecke zu entschärfen, damit der Radverkehr in Richtung Glonn oder zur S-Bahn nach Grafing-Bahnhof sicher wäre.

KR Josef Oswald erklärt, es sei aufgrund einer Probeentnahme gesichert, dass Altlasten (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe, kurz PAK bzw. Teer) zu entsorgen seien. Er bekräftigt die negative Haltung der Gemeinde Glonn zur Fahrradstraße. Wenn es rechtlich möglich wäre, befürworte er den alten Bahndamm als Radweg, der aus seiner Sicht einen gesonderten „Körper“ abseits der Straße darstelle und auch ohne Asphaltierung benutzbar wäre. Eine zweijährige Testphase für die Fahrradstraße hielte er für zu lang.

Der Landrat gibt bekannt, er habe die Ziffern 2 und 3 des Beschlussvorschlags getauscht, da die Umstufung der Staatsstraße 2351 folgerichtig vorher erfolgen müsse.

KR Roland Frick nimmt Stellung. Er denke an den Kreishaushalt und deshalb sei es wichtig, vor der Umsetzung der Pilotphase die finanziellen Auswirkungen zu kennen. Zu Ziffer 2 (vorher 3) habe er folgenden Ergänzungsantrag: „Im Vorfeld der Entscheidung zur Umsetzung dieser Pilotphase ist die Umstufung...“. Der Landrat kann dem nicht folgen. Daraufhin formuliert KR Alexander Müller den Ergänzungsantrag: „Im Vorfeld einer Entscheidung zu einer Pilotphase ist die Umstufung...“. Seiner Ansicht nach sei die Kenntnis der finanziellen Konsequenzen aus der Umstufung und dem Tausch mit der EBE 13 Grundlage einer Entscheidung für das beabsichtigte Vorgehen.

Aufgrund der kontroversen Diskussion beantragt KR Martin Lechner eine Unterbrechung der Sitzung. Der Landrat gibt diesem statt. Ab 16:57 Uhr wird die Sitzung unterbrochen und ab 17:09 Uhr wieder aufgenommen.

Der Landrat erklärt, der CSU/FDP-Fraktion sei es wichtig, im ersten Schritt die Auswirkungen der Umstufung der Staatsstraße zu prüfen. Deshalb sei die Reihenfolge der Ziffern im Beschlussvorschlag nochmals geändert worden. Die Ziffern 1 (neu als Ziffer 2) und 2 (im ursprünglichen Beschlussvorschlag Ziffer 3) seien getauscht worden. Bei Ziffer 3 sei das Wort „dann“ eingefügt worden: „Die Verwaltung wird dann beauftragt,...“. Dies solle die Reihenfolge in der Abarbeitung der einzelnen Beschlussziffern verdeutlichen. Die Ziffern 4 und 5 seien unverändert zum ursprünglichen Beschlussvorschlag.

Der geänderte Beschlussvorschlag lautet nach Aufnahme aller Anregungen wie folgt:

1. (vorher 3.) Im Vorfeld **einer Entscheidung zu einer Pilotphase** ist die Umstufung der ST2351 zwischen Grafing und Glonn in eine Kreisstraße zu prüfen (im Tausch mit der Umwandlung der jetzigen EBE 13 im Abschnitt zwischen Glonn und Grafing in eine Staatsstraße). **Dem ULV-Ausschuss sollen möglichst zeitnah die Entscheidungsgrundlagen und Voraussetzungen hierfür zur Abstimmung vorgelegt werden (u.a. Kosten, Altlasten, ...). Parallel soll geprüft werden, ob die Testphase als Fahrradstraße auch in der Klassifizierung als Staatsstraße umgesetzt werden kann.**
2. (vorher 1.) **Wenn die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen gegeben sind, befürwortet der ULV-Ausschuss** zunächst für einen Testzeitraum von zwei Jahren die jetzige St2351 im Abschnitt zwischen der Einmündung Richtung Steinsee und der Einmündung in Glonn in eine „Fahrradstraße“ umzufunktionieren.
3. (vorher 2.) Die Verwaltung wird **dann** beauftragt, in Abstimmung mit allen beteiligten Stellen die rechtlichen Voraussetzungen hierfür zu schaffen **und ein Konzept zur konkreten Umsetzung zu erarbeiten, das dem ULV-Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt wird.**
4. Die Pilotphase ist im gesamten Verlauf zu evaluieren, dem ULV-Ausschuss ist regelmäßig darüber zu berichten. Am Ende der Pilotphase und im Lichte der Ergebnisse und Erfahrungen ist über die Fortsetzung dieser Regelung zu entscheiden.
5. Die Maßnahme hat keine Auswirkung auf die bisherige / laufende Nutzung des sog. „Alten Bahndamms“ als naturbelassener und zum Teil radelbarer Wanderweg.

KR Manfred Schmidt erinnert an seinen Antrag auf getrennte Abstimmung der Ziffer 5. KR Martin Lechner beantragt eine getrennte Abstimmung aller Ziffern des Beschlussvorschlags. Das Gremium ist einverstanden. Vorher meldet sich KR Fent zu Wort und fragt, ob die Aufnahme seiner Anregung zur Kostenbetrachtung eines alternativen Radwegs in den Beschlussvorschlag aufgenommen werden könne. Der Landrat antwortet, dass an dieser Stelle kein alternativer Radweg möglich sei; insofern stelle sich die Frage nicht. KR Bianka Poschenrieder bittet darum, dass es durch den Prüfauftrag zu keinen unnötigen Verzögerungen bei der Umsetzung der Fahrradstraße käme. Der Landrat erwidert, durch das Wort „zeitnah“ in Ziffer 1 werde dem Rechnung getragen. Die Umsetzung solle noch in diesem Jahr erfolgen. Der Landrat leitet zur getrennten Abstimmung aller Ziffern über.

Der ULV-Ausschuss fasst folgende Beschlüsse:

- 1. Im Vorfeld einer Entscheidung zu einer Pilotphase ist die Umstufung der ST2351 zwischen Grafing und Glonn in eine Kreisstraße zu prüfen (im Tausch mit der Umwandlung der jetzigen EBE 13 im Abschnitt zwischen Glonn und Grafing in eine Staatsstraße). Dem ULV-Ausschuss sollen möglichst zeitnah die Entscheidungsgrundlagen und Voraussetzungen hierfür zur Abstimmung vorgelegt werden (u.a. Kosten, Altlasten, ...). Parallel soll geprüft werden, ob die Testphase als Fahrradstraße auch in der Klassifizierung als Staatsstraße umgesetzt werden kann.**



angenommen

Ja 9 Nein 6 Anwesend 15

- 2. Wenn die rechtlichen und finanziellen Voraussetzungen gegeben sind, befürwortet der ULV-Ausschuss zunächst für einen Testzeitraum von zwei Jahren die jetzige St2351 im Abschnitt zwischen der Einmündung Richtung Steinsee und der Einmündung in Glonn in eine „Fahrradstraße“ umzufunktionieren.**



angenommen

Ja 9 Nein 6 Anwesend 15

- 3. Die Verwaltung wird dann beauftragt, in Abstimmung mit allen beteiligten Stellen die rechtlichen Voraussetzungen hierfür zu schaffen und ein Konzept zur konkreten Umsetzung zu erarbeiten, das dem ULV-Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt wird.**



angenommen

Ja 9 Nein 6 Anwesend 15

- 4. Die Pilotphase ist im gesamten Verlauf zu evaluieren, dem ULV-Ausschuss ist regelmäßig darüber zu berichten. Am Ende der Pilotphase und im Lichte der Ergebnisse und Erfahrungen ist über die Fortsetzung dieser Regelung zu entscheiden.**



angenommen

Ja 9 Nein 6 Anwesend 15

- 5. Die Maßnahme hat keine Auswirkung auf die bisherige / laufende Nutzung des sog. „Alten Bahndamms“ als naturbelassener und zum Teil radelbarer Wanderweg.**



angenommen

Ja 13 Nein 2 Anwesend 15

TOP 7 Bekanntgabe von Eilentscheidungen

keine

TOP 8 Informationen und Bekanntgaben

Der Landrat geht kurz auf die Tischvorlage ein. Eine Bürgerin aus Traxl habe sich per E-Mail gemeldet und bedanke sich darin beim ULV-Ausschuss für die Einrichtung der Buslinie 448, Grafing Bahnhof – Ebersberg. Sie schätze den durchgängigen, regelmäßigen Takt und dass sie mit dem Bus zweimal in der Stunde eine der beiden S-Bahnstationen erreichen könne. Dies sei eine deutliche Aufwertung des ländlichen Raumes.

Der Landrat bittet die neue Wirtschaftsförderin Silvia Neumeister um ihre Vorstellung. Frau Neumeister erklärt, sie sei seit dem 1. Juli 2024 im Landratsamt beschäftigt. Sie habe VWL mit den Schwerpunkten Wirtschafts- und Arbeitsmarktpolitik sowie Finanzwissenschaften studiert und danach für eine internationale Organisation in Paris gearbeitet. Nach ihrer anschließenden Tätigkeit in der freien Wirtschaft ziehe es sie nun wieder zurück in den Bereich VWL und Wirtschaftspolitik. Sie freue sich auf die Zusammenarbeit mit dem Gremium.

TOP 9 Bekanntgabe aus nichtöffentlicher Sitzung

keine

TOP 10 Anfragen

KR Manfred Schmidt stellt an den Landrat folgende Anfragen die Ausgleichsflächen betreffend:

1. Hat die untere Naturschutzbehörde – wie in Absatz 7 des § 17 Bundesnaturschutzgesetz vorgesehen – die frist- und sachgerechte Ausführung der Ausgleichsmaßnahmen einschließlich der Unterhaltsmaßnahmen durchgeführt?
2. Können Sie das nach Absatz 6 des § 17 Bundesnaturschutzgesetz zu führende so genannte Kompensationsverzeichnis der Ausgleichsflächen allen interessierten ULV-Ausschussmitgliedern ggf. unter Schwärzung sensibler Daten per E-Mail zuleiten oder zumindest zugänglich machen?

Der Landrat sagt die Antworten im Rahmen des Protokolls¹ zu.

¹Protokollnotiz:

Vorab sei darauf hingewiesen, dass der Vollzug des Bundes- und des Bayerischen Naturschutzgesetzes dem staatlichen Aufgabenbereich zuzuordnen ist. Es handelt sich nicht um Angelegenheiten des Landkreises.

Zu 1.

§ 17 Abs. 7 BNatSchG verpflichtet die nach § 17 Abs. 1 oder 3 zuständige Behörde, die frist- und sachgerechte Durchführung der Vermeidungs- sowie der festgesetzten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einschließlich der erforderlichen Unterhaltungsmaßnahmen zu prüfen.

- Zuständige Behörde gemäß Abs. 1 ist nicht die untere Naturschutzbehörde (uNB). In der Vorschrift ist eine Verweisung beinhaltet: Bedarf ein Eingriff nach anderen Rechtsvorschriften einer behördlichen Zulassung oder einer Anzeige an eine Behörde oder wird der Eingriff von einer Behörde durchgeführt, so hat diese Behörde zugleich die zur Durchführung des § 15 erforderlichen Entscheidungen und Maßnahmen im Benehmen mit der für Naturschutz und Landschaftspflege zuständigen Behörde zu treffen. Die Prüfpflicht gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG obliegt somit immer der Behörde, bei der ein Zulassungsverfahren durchgeführt wird oder eine entsprechende Anzeige eingeht bzw. unmittelbar bei der Behörde, die selbst ein Vorhaben durchführt.

Typisches und häufigstes Beispiel sind hier Baugenehmigungsverfahren. Die baurechtlichen Genehmigungsverfahren umfassen aufgrund der Konzentrationsregelungen auch die naturschutzrechtlichen Entscheidungen. In der lange Jahre im Landratsamt Ebersberg geübten Verwaltungspraxis erfolgt die Überprüfung der (Erst-)Herstellung der in der Genehmigung festgesetzten Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen jedoch durch die Fachkollegen der uNB auf Anforderung durch die Bauabteilung. Die Kreisverwaltungsbehörde kommt damit ihrer Prüfpflicht gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG regelmäßig nach.

- Die Regelungen in § 17 Abs. 3 BNatSchG sind durch die bayerischen Regelungen in Art. 6 Abs. 2 BayNatSchG ersetzt.

Hier sind die Fälle geregelt, in denen für Eingriffe in Natur und Landschaft keine behördliche Zulassung (oder Anzeige) nach anderen Rechtsvorschriften, wie z. B. dem Baurecht erforderlich sind. Dies gilt z. B. bei verfahrensfreien Bauvorhaben im baurechtlichen Außenbereich. Hier liegt das Verfahren und eine sich aus der behördlichen Entscheidung ggf. ergebende Prüfpflicht i. S. d. § 17 Abs. 7 BNatSchG bei der uNB.

Diese völlig separaten Verfahren sind äußerst selten und leiden zudem an dem praktischen Problem, dass die uNB häufig nicht von den Vorhaben erfährt. Der Eingriff muss der Behörde aber natürlich zunächst bekannt werden, um im weiteren die Zulässigkeit des Eingriffs und mögliche Maßnahmen i. S. d. § 15 BNatSchG prüfen zu können. Allerdings legt die Regelung in Art. 6 BayNatSchG keine Antrags- oder Anzeigepflicht fest.

Erfährt die uNB von solchen Vorhaben, kommt sie den ihr obliegenden Pflichten gemäß § 17 Abs. 7 BNatSchG selbstverständlich nach.

Zu 2.

Die Regelung in § 17 Abs. 6 BNatSchG ist in Bayern durch Art. 9 BayNatSchG ergänzt bzw. ersetzt.

Im Kompensationsverzeichnis sind Ausgleichs- und Ersatzflächen sowie Ökokontoflächen erfasst. Verwaltet wird das Kompensationsverzeichnis als Teil des Ökoflächenkatasters beim bayerischen Landesamt für Umwelt.

Es ist der unteren Naturschutzbehörde theoretisch zwar technisch möglich, eine Aufstellung der verzeichneten Flächen im Landkreis Ebersberg unter Einhaltung datenschutzrechtlicher Aspekte

zu erstellen. Es würde sich hierbei jedoch um eine sehr umfangreiche Exceltabelle mit ca. 1.800 Zeilen handeln. Die Lesbarkeit und Aussagekraft dieser Tabelle werden daher als nicht hoch bewertet. Stattdessen wird die digitale Einsicht über den Bayernatlas empfohlen:

Die Daten des Ökoflächenkatasters sind öffentlich zugänglich und stehen z. B. im Bayernatlas des Geoportals Bayern digital in Karte und Luftbild zu Verfügung. Auch hier sind die wesentlichen Informationen, wie Größe, Entwicklungsziel, Alter und zugeordneter Eingriff für die jeweilige Fläche verfügbar. Eine entsprechende Anleitung zu Nutzung des Bayernportals kann bei Bedarf von der uNB zur Verfügung gestellt werden.

Der Landrat schließt den öffentlichen Teil der Sitzung um 17:19 Uhr.

Ende der Niederschrift der öffentlichen Sitzung.