



**Der Regionsbeauftragte
für die Region München**
bei der Regierung von Oberbayern

Regionaler Planungsverband
München
Uhlandstr. 5

80336 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
610-33/6B18 GF/hei /09.09.2002			
Bitte bei Antwort angeben Unser Aktenzeichen			
Tel. (089) 21 76 -	Fax (089) 21 76 -	Zimmer	München,
2499	2858	4413	04.10.2002
Ihr/e Ansprechpartner/in:			
Rainer Veit			
E-mail: Rainer.veit@reg-ob.bayern.de			

TOP 6 der 178. PA-Sitzung am 05.11.2002
Raumordnungsverfahren für die Schienenanbindung Ost-/Nordostbayerns an den Flughafen München;
Stellungnahme des Regionalen Planungsverbands München

Anlage: 1 Karte

Der Regionsbeauftragte für die Region München gibt auf Anforderung der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München gemäß Art. 5 Abs. 2 BayLplG zu o. g. Vorhaben folgende gutachtliche Äußerung ab:

1. Einleitung

Für die Schienenanbindung Ost-/Nordostbayerns an den Flughafen München hat die DB AG mit Schreiben vom 23.08.02 die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens beim StMLU beantragt. In das Verfahren hat sie die 3 Alternativen „Marzlinger Spange“ mit den Varianten West und Ost, „Pullinger Spange“ und „Neufahrner Kurve“ eingebracht. Durch die Fernbahnanbindung Ost- und Nordostbayerns an den Flughafen München soll zum einen die vom Flughafen ausgehende Entwicklung in diese Räume getragen werden und zum anderen das Fluggastaufkommen und die Flughafenbeschäftigten aus diesen Räumen auf das Zubringerverkehrsmittel Bahn gelenkt werden.

2. Projektbeschreibung

Die Schienenanbindung Ost-/Nordostbayerns an den Flughafen München soll über eine Verbindung zur Bahnstrecke München – Landshut erfolgen. Neben der seit Jahren in der Diskussion befindlichen „Marzlinger Spange“ wurden von der DB AG nunmehr auch zwei Verbindungen ins Verfahren eingebracht, die westlich von Freising von der o.g. Bahnstrecke abzweigen und eine Verbindung zu den bestehenden Gleisen der S 1 herstellen (siehe beiliegende Karte). Alle 3 Alternativen sind auf 30 Züge je Richtung und Tag ausgelegt.

2.1 Marzlinger Spange

Die Marzlinger Spange zweigt östlich von Marzling von der Bahnstrecke München – Landshut ab führt nach der Isarquerung durch das Erdinger Moos und trifft kurz vor der Einfahrt in das Flughafengelände auf die geplanten Gleise des Ringschlusses der S-Bahn, welche auch Teil der Fernbahnverbindung München Flughafen – Mühldorf – Freilassing/Salzburg sein werden. Sie weist eine Länge von 9,6 km bzw. 10,2 km (Variante Ost) auf und wird außer jeweils einem Wartegleis vor dem Ringschluss im Osten des Flughafens und vor der Einschleifung zur Strecke München – Landshut (ca. 2 x 1km) eingleisig gebaut. Tunnelbauwerke sind für die Einfahrt in den Flughafen (650 m) und für die Querung des Steilufers (220 m) nördlich der Isar vorgesehen. Die Querung der Isaraue erfolgt mittels einer 450 m langen Brücke-Damm-Konstruktion.

2.2 Pullinger Spange

Die Pullinger Spange zweigt auf halber Strecke zwischen Freising und Pulling von der Bahnstrecke Landshut – München ab, überquert die Isar südlich von Pulling an der engsten Stelle des Auwaldbereichs und schleift nach der Querung der A 92 in die bestehende S-Bahn-Strecke S 1 zum Flughafen ein. Sie weist eine Länge von ca. 4,6 km auf, davon insgesamt 3 km 2-gleisig (Wartegleise). Die Querung der Isar erfolgt auf einer 820 m langen (einschl. der Vorlandbrücken) Brücke.

2.3 Neufahrner Kurve

Die Neufahrner Kurve zweigt nördlich der Kreuzung der Bahnstrecke Landshut – München mit der A 92 ab und schleift unmittelbar westlich der Kreuzung der A92 mit der B 11 in die bestehende S-Bahn-Strecke S 1 zum Flughafen ein. Sie ist ca. 2,5 km bzw. 1,8 km (Innengleis) lang und durchgehend 2-gleisig. Auf Grund der frühen Einschleifung in die S-Bahn-Strecke ist eine eigene Isarquerung hier nicht erforderlich. Für die Querung der A 92 und der S-Bahn-Gleise werden die Möglichkeiten Hoch- und Tieflage untersucht.

3. Verkehrliche Belange

3.1 Erforderlichkeit des Projektes

Eine verbesserte Anbindung des Flughafens an das Fernbahnnetz ist ausdrückliche landesplanerische Zielsetzung der bayerischen Staatsregierung. Hierzu sollen eine Magnetschwebebahn zwischen dem Münchener Hauptbahnhof und dem Flughafen, eine Spange vom Flughafen bis Walpertskirchen zur Fernbahnstrecke München – Mühldorf – Freilassing und eine Spange vom Flughafen zur Fernbahnstrecke München – Regensburg errichtet werden (siehe auch Ziel B V 1.3.9 der laufenden LEP-Fortschreibung sowie die zugehörige Begründung).

Der Anschluss des Flughafens an den Schienenverkehr von und nach Ost-/Nordostoberbayern erfolgt derzeit über eine Busverbindung Flughafen München – Freising Bahnhof im 10- bzw. 20-Minuten-Takt. Ob und in welchem Umfang durch einen direkten Schienenverkehrsanschluss deutliche Verbesserungen, z. B. wesentliche Fahrzeitverkürzungen, erzielt werden können, die zu einer erhöhten Akzeptanz und Nutzung des ÖV führen, ist in den ROV-Unterlagen nicht begründet dargestellt. Weder sind derzeitige Fahrgastzahlen oder Potenziale genannt noch Prognosen für die künftige Nutzung fundiert vorgenommen. Der lapidare Hinweis, dass bei mit dem ÖV gut erschlossenen Flughäfen wie Zürich und Frankfurt am Main bis zu 40 % der Fluggäste mit dem ÖV anreisen und dies auch das Ziel der Staatsregierung für den Flughafen München ist, hat wenig Aussagekraft bezüglich der spezifischen Nutzersituation der ost-/nordostbayerischen Fluggäste und der von dort pendelnden am Flughafen Beschäftigten. Insofern ist nicht gesichert, in welchem Maß tatsächlich Fluggäste bzw. Beschäftigte durch das Projekt zum Umstieg auf den ÖV gebracht werden. Ferner

wird nicht unterschieden hinsichtlich der Effektivität der 3 eingebrachten Alternativen, so dass davon auszugehen ist, dass sie bezüglich der Umsteigewirkung als gleichwertig angesehen werden können.

3.2 Künftige Anbindung des Nordostteils der Region München

Bezüglich der künftigen Anbindung des Nordostteils der Region München (Freising mit nördlichem Hinterland, Marzling, Moosburg) sowohl nach München als auch nach Osten erscheinen aus der Sicht der Region München die Raumordnungsunterlagen nicht ausreichend. Für die Marzlinger Spange wird lediglich dargetan, dass die Fernzüge von München nach Landshut über den Flughafen durchgebunden werden und Freising mittels eines Flügelungskonzepts weiterhin direkt angefahren werden könnte. Nähere Aussagen über den Ort der Flügelung, über die Anbindung Marzlings an München oder die Verbindung Freising nach Osten fehlen. Für die Pullinger Spange und die Neufahrner Kurve wird als künftiges Betriebsprogramm lediglich ausgeführt: „Die Züge in/aus Richtung Landshut vom/zum Flughafen München halten im Bf Freising und wenden im Flughafen München.“ Damit bleibt unklar, wie die Anbindung Freising und Marzling nach und von München erfolgt. Dies könnte einerseits über den Flughafen mit dortigem Wenden sowie Weiterfahrt nach München bzw. Landshut (über Freising) sein, aber andererseits auch direkt, nämlich dann wenn der Teil der nicht zum Flughafen soll bzw. von München aus nicht zum Flughafen will, in Freising geflügelt wird.

3.3 Bedienungsqualität

Bezüglich der Bedienungsqualität finden sich lediglich die Aussagen, dass alle drei Strecken für je 30 Zugpaare je Richtung und Tag ausgelegt sind und eine Schienendirektanbindung den Komfort und damit die Akzeptanz des ÖV-Anschlusses Ost-/Nordostbayerns an den Flughafen München erhöht. Es fehlen sowohl Zahlen, wie häufig der Flughafen angefahren werden soll als auch Angaben zur Fahrzeit im Vergleich zum jetzigen Busanschluss über Freising Bahnhof. Gleichfalls fehlen Aussagen und Zahlen, wie sich Bedienungshäufigkeit und Fahrzeiten für Fahrgäste aus Freising und Marzling nach München bzw. nach Landshut ändern.

3.4 Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl

Es wird lediglich die allgemeine Zielvorstellung der bayer. Staatsregierung, den Anteil der mit dem ÖV anreisenden Fluggäste auf 40 % zu erhöhen, wiedergegeben. Bereits eine Differenzierung, welche ÖV-Anteile aus dem ost-/nordostbayerischen Raum angestrebt werden, fehlt. Aufgrund fehlender Aussagen zu künftigen Reisezeiten, Bedienungshäufigkeiten und durch das Projekt neu erschlossener Fahrgastpotenziale bleibt der verkehrliche Nutzen des Projektes völlig im Unklaren. Gleichfalls fehlt eine Darstellung, ob und in welchem Umfang das Fahrgastaufkommen aus Freising und Marzling nach München und Landshut sich ändern wird.

Gem. Art. 23 Abs. 5 Nr. 2 BayLplG müssen die Verfahrensunterlagen die Beschreibung der entsprechend dem Planungsstand zu erwartenden erheblichen Auswirkungen des Vorhabens enthalten. Wie die in 3.1-3.4 gemachten Ausführungen belegen, kommen die vorgelegten Unterlagen diesem Erfordernis bezüglich der verkehrlichen Belange nicht ausreichend nach.

4. Auswirkungen auf Mensch und Umwelt

4.1 Flächenbedarf

Angaben zum Bedarf an Grund und Boden, wie sie gem. Art. 23 Abs. 5 Nr. 1 BayLplG in den Antragsunterlagen gemacht werden sollen, fehlen. Auf der Hand liegt allerdings, dass wegen der unterschiedlichen Streckenlängen die Marzlinger Spange den größten Flächenbedarf und die Neufahrner Kurve den geringsten Flächenbedarf aufweisen.

4.2 Schallimmissionen und Erschütterungen

Von allen drei Alternativen gehen keine wesentlichen Störungen aus. Lediglich bei der Marzlinger Spange werden bei beiden Varianten bei je einem Wohngebäude die zulässigen Immissionsgrenzwerte überschritten. Funktionale Beeinträchtigungen von Bauflächen sind ebenfalls lediglich bei der Marzlinger Spange und in geringem Ausmaß zu erwarten.

4.3 Natur und Landschaft

Hinsichtlich Natur und Landschaft bestehen bei den drei Alternativen erheblich unterschiedliche Auswirkungen (bezügl. der regionalplanerischen Festsetzungen siehe Punkt 5 und 6).

Marzlinger Spange

Die Marzlinger Spange durchschneidet bzw. tangiert nach dem Verlassen des Flughafens geschützte Landschaftsbestandteile, wobei die Variante West etwas günstiger ist als die Variante Ost. Nach der Querung der A 92 wird bis nach dem Verlassen des nördlichen Isarhochufers das Landschaftsschutzgebiet entlang der Isar auf ca. 2,5 km Länge durchquert. Die Isaraue, die auf ca. 450 m mittels einer Damm-Brücken-Konstruktion durchquert wird, ist ein nach der FFH-Richtlinie gemeldetes Gebiet. Hier kommt es zu einem Konfliktschwerpunkt mit hohen Eingriffsintensitäten und erheblichen dauerhaften Beeinträchtigungen. Ferner durchschneidet die Marzlinger Spange das Landschaftsschutzgebiet entlang der Isar auf einer Länge von ca. 2 km.

Pullinger Spange

Die Pullinger Spange durchschneidet auf gut 1 km Länge vorwiegend auf einer aufgeständerten, bis zu 10 m hohen Brücke die Isaraue, die ein nach der FFH-Richtlinie gemeldetes Gebiet ist. Hier kommt es zu einem Konfliktschwerpunkt mit hohen Eingriffsintensitäten und erheblichen dauerhaften Beeinträchtigungen. Eine verstärkte Trennwirkung ergibt sich durch die Nähe zur A 92 sowie zur geplanten Trasse der Magnetschwebbahn in diesem Bereich. Ferner durchschneidet die Pullinger Spange das Landschaftsschutzgebiet entlang der Isar auf einer Länge von knapp 2 km.

Neufahrner Kurve

Die Neufahrner Kurve tangiert bei ihrer Ausschleifung aus der Strecke Landshut – München den südlichen Rand eines Wiesenbrütergebietes und liegt im Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“. Die Isaraue und das o.g. Landschaftsschutzgebiet hingegen bleiben von dieser Alternative unberührt.

4.4 Boden

Während die beiden Alternativen Marzlinger und Pullinger Spange jeweils mit dem Verlust von hochwertigen Auwaldböden in begrenztem Umfang verbunden sind, führt die Neufahrner Kurve lediglich zu geringfügigen Verlusten an Grünland.

4.5 Wasser

Marzlinger Spange

Trinkwasseranlagen und deren Einzugsgebiete sind nicht betroffen. Temporäre Grundwasserabsenkungen sind insbesondere beim Bau des Tunnels an der Ostseite des Flughafens erforderlich. Die Gefahr vereinzelter Veränderungen des Wasserchemismus ist gegeben. Weiterhin führt die Trasse durch den Retentionsraum und das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet der Isar. Der Bau von Brückenpfeilern und Dammschüttungen führen hier zu dauerhaften Beeinträchtigungen.

Pullinger Spange

Die Pullinger Spange führt durch die Schutzzzone III des Wassergewinnungsgebietes Vötting. Ein im Verfahren befindliches Wasserschutzgebiet wird in der Schutzzzone III A auf ca. 200m Länge tangiert. Weiterhin führt die Trasse durch den Retentionsraum und das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet der Isar. Hier ist eine aufgeständerte Führung vorgesehen, so dass die Beeinträchtigungen möglichst gering gehalten werden. Für den Bau ist eine temporäre Grundwasserabsenkung erforderlich. Der südlich Pullings von der Trasse berührte Baggersee wird nur geringfügig beeinträchtigt.

Neufahrner Kurve

Trinkwasseranlagen und deren Einzugsgebiete sowie das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet bzw. der Retentionsraum der Isar sind nicht betroffen. Der Bau der Neufahrner Kurve erfordert temporäre Grundwasseroffenlegungen und -absenkungen. Bei einer Querung der A 92 und der S-Bahn-Strecke in Tieflage ergibt sich ein Grundwasserstau verbunden mit einer dauerhaften Grundwasserabsenkung, was einen Konfliktpunkt darstellt.

4.6 Erholung

Bei den Alternativen Marzlinger und Pullinger Spange ergeben sich jeweils akustische und visuelle Störungen insbesondere in der für die Naherholung wichtigen Isaraue. Sofern die A 92 und die S-Bahn-Strecke von der Neufahrner Kurve in Hochlage gequert werden, ergibt sich eine geringfügige visuelle Störung durch eine neue technisch geprägte Sichtlinie in einem optisch und akustisch vorbelastetem Gelände.

4.7 Land- und Forstwirtschaft

Die Marzlinger und Pullinger Spange führen jeweils bei der Durchquerung der Isaraue auch durch Bannwald, wodurch sich hier Verluste ergeben. Hinsichtlich der Landwirtschaft gibt es bei allen drei Alternativen keine gravierenden Beeinträchtigungen. Die Pullinger Spange und die Neufahrner Kurve führen lediglich in kleinen Bereichen zum Entstehen von Restflächen mit Bewirtschaftungsschwierigkeiten.

4.8 Kulturgüter

Alle drei Alternativen haben keine gravierenden Auswirkungen auf vorhandene Kulturgüter im Untersuchungsraum.

5. Erfordernisse der Raumordnung

Zur Beurteilung des Vorhabens werden die verbindlichen Ziele des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP 1994), die in Aufstellung befindlichen Ziele der Gesamtfortschreibung des LEP (LEP 2002) und die Grundsätze und Ziele des Regionalplans für die Region München herangezogen.

5.1 Aussagen des LEP 1994 und des LEP 2002

Die wesentlichen einschlägigen verbindlichen Ziele des LEP 1994 sind:

Ziel B X 1.4: „Die Oberzentren, möglichen Oberzentren und Mittelzentren sollen möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einbezogen werden.“

Ziel B X 1.10: „Beim Verkehrsausbau und bei der Verkehrsbedienung sollen Erfordernisse des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des Umweltschutzes berücksichtigt werden. Der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau soll möglichst gering gehalten werden.“

- Ziel B X 5.1: „.... Erforderliche Strukturmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Verkehrsflughafen München-Franz-Josef-Strauß sollen bevorzugt verwirklicht werden, insbesondere die Verknüpfung mit dem schienengebundenen Nah- und Fernverkehr sowie eine noch bessere Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz.“
- B XII 4.2 „Auf die Erhaltung und Verbesserung der Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft soll hingewirkt werden. ...“

Ergänzend hierzu ist aus der derzeit laufenden Gesamtfortschreibung des LEP, das die Beibehaltung der o.g. Ziele B X 1.4 und B X 1.10 voll inhaltlich vorsieht, Ziel B V 1.3.9 zu nennen: „Der Flughafen München soll an das Fernbahnnetz angeschlossen werden.“ In der zugehörigen Begründung wird zur Umsetzung neben dem Anschluss an die Strecke München-Mühldorf a.Inn-Freilassing und dem Bau einer Magnetschwebbahn auch eine Verbindung zur Strecke München-Regensburg aufgezählt. Ferner ist das Ziel der LEP-Fortschreibung B I 3.3.1.1 „... Überschwemmungsgebiete sollen in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteräume, insbesondere in den Auen und an den Gewässern, erhalten oder reaktiviert und von konkurrierenden Nutzungen, insbesondere von Bebauung, freigehalten werden.“ zu berücksichtigen.

5.2 Aussagen des Regionalplans München

Neben den verkehrsplanerischen Zielsetzungen im Regionalplan München sind vor allem auch Ziele der Freiraumsicherung in der Region einschließlich der zeichnerisch verbindlichen Festsetzungen zur Beurteilung des Vorhabens heranzuziehen. Die wesentlichen einschlägigen Regionalplanziele sind folgende:

- B V 2.2.6.3: „Die Errichtung einer Schnellbahnverbindung zwischen dem Flughafen München und Freising über eine Isarquerung zwischen Neufahrn b.Freising und Freising soll offengehalten werden.“
- B V 3.3: „Die Bedeutung der Systemhalte München Hauptbahnhof, München Pasing, München Ostbahnhof, Dachau, Freising und Kaufering im Schienenverkehrsnetz der Hauptabfuhrstrecken der Deutschen Bahn und ihre leistungsfähige Bedienung im Personenverkehr sollen aufrecht erhalten werden.“
- B V 3.4: Die Anbindung des Flughafens München an den Güter- und Fernreiseverkehr soll ermöglicht werden.
- B I 1.2.1.1: In Räumen mit ökologisch-landschaftsgestalterisch wertvollen Strukturelementen werden die in B I 1.2.2 genannten landschaftlichen Vorbehaltsgebiete ausgewiesen, in denen den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zukommt.“
- B II Z 4.2.2: „Regionale Grünzüge sollen
- zur Verbesserung des Bioklimas und zur Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches
 - zur Gliederung der Siedlungsräume
 - zur Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen dienen.

Die regionalen Grünzüge sollen über die in bestehenden Flächennutzungsplänen dargestellten Siedlungsgebiete hinaus nicht geschmälert und durch größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden. Planungen und Maßnahmen sollen im Einzelfall möglich sein, soweit die jeweilige Funktion gemäß Absatz 1 nicht entgegensteht.“

- B IV 1.3.3: Folgende Waldgebiete sollen zu Bannwald erklärt werden:
- Die flussbegleitenden Wälder nördlich von München
 - ...“
- B IV 2.6.4.1: „Der großflächige Abbau der oberflächennahen Bodenschätze soll durch die Ausweisung von Vorranggebieten (VR) und Vorbehaltsgebieten gesichert, koordiniert und

geordnet werden und vorzugsweise im Rahmen der dargestellten Vorrang- und Vorbehaltsgebiete erfolgen.“

B IV 2.6.4.3: „In den Vorbehaltsgebieten kommt der Gewinnung oberflächennaher Bodenschätze besonderes Gewicht zu.“

6. Regionalplanerische Beurteilung

6.1 Vorbemerkung

Eine vollständige fundierte regionalplanerische Beurteilung des Vorhabens wird dadurch erschwert, dass die vorgelegten Unterlagen zum Raumordnungsverfahren bezüglich der verkehrlichen Belange, insbesondere der Auswirkungen auf die Region München, unzulänglich erscheinen. Mangels Differenzierung durch den Projektträger wird bei der folgenden Beurteilung davon ausgegangen, dass die drei Alternativen hinsichtlich ihrer verkehrlichen und raumstrukturellen Auswirkungen auf Ost- und Nordostbayern gleich sind. Bezüglich der Auswirkungen auf die Region München muss wegen fehlender Angaben der sog. „worst case“ angenommen und durch die Forderung einer entsprechenden Maßgabe abgewendet werden, d. h. es muss sichergestellt werden, dass keine Verschlechterung für die hiesige Verkehrserschließung und –abwicklung erfolgen wird.

6.2 Allgemeines

Grundsätzlich ist festzustellen, dass eine direkte Schienenanbindung Ost- und Nordostbayerns an den Flughafen München den verkehrspolitischen Vorstellungen der bayerischen Staatsregierung und den Zielen des LEP (siehe verbindliches Ziel B X 5.1 sowie in Aufstellung befindliches Ziel B V 1.3.9 mit jeweiliger Begründung) entspricht. Nicht Gegenstand der einschlägigen LEP-Ziele und deren Begründung ist jedoch der Trassenkorridor, auf der eine solche Anbindung an die Bahnstrecke München – Landshut erfolgen soll.

Weiterhin ist festzustellen, dass gemäß dem Regionalplan München zwar eine Trasse zur Anbindung des Flughafens an die Bahnstrecke München – Landshut offengehalten werden soll (B V 2.2.6.3); Vorrang hat aber eindeutig aus der Sicht der Region München der Ringschluss zwischen Flughafen und Erding i.V.m. der Anbindung an die Bahnstrecke München-Mühldorf a.Inn-Freilassing über die Walpertskirchener Spange. Ein entsprechendes Ziel (B V Z 2.2.3) ist im Entwurf der Regionalplanfortschreibung Verkehr vorgesehen.

6.3 Beurteilung der Marzlinger Spange

Die Marzlinger Spange entspricht nicht der Konkretisierung von Regionalplanziel B V 2.2.6.3, da sie nicht zwischen Neufahrn b.Freising und Freising, sondern östlich von Freising die Isar quert.

Ferner steht sie im Konflikt zu LEP-Ziel B X 1.10 Satz 2, da die Alternativen Pullinger Spange und Neufahrner Kurve weit weniger Fläche beanspruchen.

Unklar ist – wie oben ausgeführt – die künftige Anbindung und Bedienungsqualität im möglichen Oberzentrum Freising sowie dessen nördlichen Hinterlandes. Eine Verschlechterung wird sich auf jeden Fall hinsichtlich der Reisezeiten ergeben auf Grund der Absicht, dass Freising nur noch per Flügelung bedient werden soll. Dies stellt einen klaren Konfliktpunkt zu LEP-Ziel B X 1.4 dar, gem. dem die Oberzentren, möglichen Oberzentren und Mittelzentren möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einbezogen werden sollen. Der Konflikt könnte nur dann aufgelöst werden, wenn die Züge auf der Relation Landshut – München direkt über Freising durchgebunden würden und eine Flügelung des Teils, der zum Flughafen fährt bzw. von ihm kommt, in Moosburg oder Landshut erfolgen würde.

Die Trasse der Marzlinger Spange führt ferner durch das landschaftliche Vorbehaltsgebiet von „Freising bis Moosburg a.d.Isar“, in dem Natur und Landschaft ein besonderes Gewicht zukommt und in dem gemäß Regionalplanziel B I 1.2.2.09.4 auf folgende Sicherungs- und Pflegemaßnahmen hingewirkt werden soll:

- Erhaltung und Sicherung der Auwälder und Auwiesen
- Sicherung einer standortgerechten land- und forstwirtschaftlichen Nutzung
- Erhaltung der bestehenden Grundwasserverhältnisse
- Erhaltung der seltenen Pflanzen und Pflanzengemeinschaften
- Sicherung als Rückzugsraum für bedrohte Tiere

Das Vorhaben „Marzlinger Spange“ steht eindeutig im Konflikt zu diesen Sicherungs- und Pflegemaßnahmen. Da wie - oben ausgeführt – ein verkehrlicher Nutzen des Vorhabens nicht belegt wurde, bestehen seinerseits keine Belange, die das besondere Gewicht von Natur und Landschaft in diesem Gebiet überwiegen würden. Somit steht die Marzlinger Spange im Konflikt zum RP-Ziel B I 1.2.1.1 i.V.m. Karte 3 „Landschaft und Erholung“ und RP-Ziel B I 1.2.2.09.4.

Weiterhin führt die Trasse der Marzlinger Spange durch den regionalen Grünzug „Isartal“, der im Regionalplan der Region München in Ziel B II Z 4.2.2 verbindlich festgesetzt ist und in Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ erläuternd dargestellt wird. Planungen und Maßnahmen sind im Einzelfall im regionalen Grünzug möglich, soweit die jeweilige Funktion gemäß Ziel B II Z 4.2.2 Absatz 1 nicht entgegensteht. Allerdings muss dies vom Projektträger fachkompetent nachgewiesen werden (siehe Begründung des Ziels). Dies ist im Fall der Marzlinger Spange nicht erfolgt. Deshalb muss angenommen werden, dass das Vorhaben im Konflikt zu RP-Ziel B II Z 4.2.2 steht, insbesondere zur Erholungsfunktion und auf Grund seiner senkrechten Durchschneidung mittels Damm und Brücke zur Luftaustauschfunktion.

Die Marzlinger Spange durchschneidet in der Isaraue Waldgebiete, die gemäß RP-Ziel B IV 1.3.3 i.V.m. Karte 3 „Landschaft und Erholung“ zu Bannwald erklärt werden sollen. Diese Waldgebiete sind im waldarmen Münchener Norden wegen ihrer außerordentlichen Bedeutung für die Klimaverbesserung, zur Sicherung des Wasserhaushalts und für die ökologische Stabilisierung dieses Landschaftsraumes unersetzlich (siehe Begründung des Ziels). Die Inanspruchnahme des Bannwaldes müsste daher auf das unumstößlich notwendige Maß begrenzt bleiben und an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Die Durchquerung des Retentionsraums und des festgesetzten Überschwemmungsgebiets der Isar steht in Konkurrenz zum gültigen LEP-Ziel B XII 4.2 Satz 1 „Auf die Erhaltung und Verbesserung der Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft soll hingewirkt werden.“ Sie erschwert dessen Umsetzung, steht aber wohl bei geeigneten Ersatzmaßnahmen nicht in völligem Widerspruch hierzu. Ein Konfliktpunkt besteht zweifelsfrei auch zum in Aufstellung befindlichen LEP-Ziel B I 3.3.1.1 Satz 2 „Überschwemmungsgebiete sollen in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteräume, insbesondere in den Auen und an den Gewässern, erhalten oder reaktiviert und von konkurrierenden Nutzungen, insbesondere von Bebauung, freigehalten werden.“ Während dieser Konflikt zu einem in Aufstellung befindlichen Ziel derzeit lediglich zu berücksichtigen ist, wird das LEP-Ziel voraussichtlich zum Zeitpunkt des Genehmigungsverfahrens für die Schienenanbindung des Flughafens nach Osten/Nordosten verbindlich sein und dann bei der weiteren Beurteilung der Alternative Marzlinger Spange zu beachten sein.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass auf Grund der vielfachen Konfliktpunkte zu den Erfordernissen der Raumordnung die Alternative Marzlinger Spange aus regionalplanerischer Sicht abzulehnen ist.

6.4 Pullinger Spange

Die Pullinger Spange stellt zunächst eine denkbare Möglichkeit der Konkretisierung von Regionalplanziel B V 2.2.6.3 dar, da sie zwischen Neufahrn b.Freising und Freising die Isar quert.

Hingegen steht sie im Konflikt mit LEP-Ziel B X 1.10 Satz 2, da die Alternative Neufahrner Kurve weit weniger Fläche beansprucht.

Das geplante Bedienungskonzept ist anhand der vorgelegten Unterlagen nicht eindeutig, eine Beurteilung der Bedienungsqualität für das mögliche Oberzentrum Freising mit seinem nördlichen Hinterland ist ebenfalls mangels konkreter Aussagen schwierig. Aus regionalplanerisch-verkehrlichen Gesichtspunkten muss sichergestellt sein, dass die Bedienungsqualität im nordöstlichen Teil der Region München zumindest weitestmöglich erhalten bleibt. Hierzu ist erforderlich, dass die Züge auf der Relation München – Landshut direkt über Freising verkehren und nicht über den Flughafen München (einschließlich des dortigen Wendens) geführt werden. Die Schienenanbindung Ost-/Nordostbayerns zum/vom Flughafen müsste daher über Flügelung in Freising erfolgen, was dann zu gerade noch hinnehmbaren Reisezeitverlängerungen auf der direkten Relation München – Freising – Landshut führen würde.

Die Trasse der Pullinger Spange führt durch das landschaftliche Vorbehaltsgebiet zwischen „München und Freising“, in dem Natur und Landschaft ein besonderes Gewicht zukommt und in dem gemäß Regionalplanziel B I 1.2.2.09.3 auf folgende Sicherungs- und Pflegemaßnahmen hingewirkt werden soll:

- Erhaltung und naturnahe Bewirtschaftung der Auwälder
- Verzicht auf Kiesabbau

Das Vorhaben „Pullinger Spange“ steht eindeutig im Konflikt mit erstgenannter Sicherungs- und Pflegemaßnahme. Da verkehrliche Belange, die das besondere Gewicht von Natur und Landschaft in diesem Gebiet überwiegen würden, in den ROV-Unterlagen nicht belegt wurden, verstößt die Pullinger Spange gegen das RP-Ziel B I 1.2.1.1 i.V.m. Karte 3 „Landschaft und Erholung“ und RP-Ziel B I 1.2.2.09.3.

Die Pullinger Spange tangiert nordöstlich des Baggersees bei Pulling den nördlichen Teil des Vorbehaltsgebiets für die Sicherung und den Abbau von Bodenschätzen Nummer 51. Hier müsste durch eine Maßgabe sichergestellt werden, dass im Rahmen der späteren Feintrassierung dieser Konflikt ausgeräumt wird.

Weiterhin führt die Trasse der Pullinger Spange durch den regionalen Grünzug „Isartal“, der im Regionalplan der Region München in Ziel B II Z 4.2.2 verbindlich festgesetzt ist und in Karte 2 „Siedlung und Versorgung“ erläuternd dargestellt wird. Planungen und Maßnahmen sind im Einzelfall im regionalen Grünzug möglich, soweit die jeweilige Funktion gemäß Ziel B II Z 4.2.2 Absatz 1 nicht entgegensteht. Allerdings muss dies vom Projektträger fachkompetent nachgewiesen werden (siehe Begründung des Ziels). Dies ist im Fall der Pullinger Spange nicht erfolgt. Deshalb muss angenommen werden, dass das Vorhaben im Konflikt zu RP-Ziel B II Z 4.2.2 steht, insbesondere zur Erholungsfunktion und auf Grund seiner senkrechten Durchschneidung verbunden mit der Nähe zu den Grünzug-Querungen der A 92, der S-Bahn und der geplanten Trasse der Magnetschwebbahn zur Luftaustauschfunktion.

Die Pullinger Spange durchschneidet in der Isaraue Waldgebiete, die gemäß RP-Ziel B IV 1.3.3 i.V.m. Karte 3 „Landschaft und Erholung“ zu Bannwald erklärt werden sollen. Diese Waldgebiete sind im waldarmen Münchener Norden wegen ihrer außerordentlichen Bedeutung für die Klimaverbesserung, zur Sicherung des Wasserhaushalts und für die ökologische Stabilisierung dieses Landschaftsraumes unersetzlich (siehe Begründung des Ziels). Die Inanspruchnahme des Bannwaldes müsste daher auf das unumstößlich notwendige Maß begrenzt bleiben und an anderer Stelle ausgeglichen werden.

Die Durchquerung des Retentionsraums und des festgesetzten Überschwemmungsgebiets der Isar steht in Konkurrenz zum gültigen LEP-Ziel B XII 4.2 Satz 1 „Auf die Erhaltung und Verbesserung der Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft soll hingewirkt werden.“ Sie erschwert dessen Um-

setzung, steht aber wohl unter Berücksichtigung der aufgeständerten Bauweise bei geeigneten Ersatzmaßnahmen nicht in völligem Widerspruch hierzu. Ein Konfliktpunkt ist aber zweifelsfrei zum in Aufstellung befindlichen LEP-Ziel B I 3.3.1.1 Satz 2 „Überschwemmungsgebiete sollen in ihrer Funktion als natürliche Rückhalteräume, insbesondere in den Auen und an den Gewässern, erhalten oder reaktiviert und von konkurrierenden Nutzungen, insbesondere von Bebauung, freigehalten werden.“ gegeben. Während dieser Konflikt zu einem in Aufstellung befindlichen Ziel derzeit lediglich zu berücksichtigen ist, wird das LEP-Ziel voraussichtlich zum Zeitpunkt des Genehmigungsverfahrens für die Schienenanbindung des Flughafens nach Osten/Nordosten verbindlich sein und dann bei der Beurteilung der Alternative Pullinger Spange zu beachten sein.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass auf Grund der vielfachen Konfliktpunkte zu den Erfordernissen der Raumordnung die Alternative Pullinger Spange aus regionalplanerischer Sicht abzulehnen ist.

6.5 Neufahrner Kurve

Die Neufahrner Kurve stellt eine weitere denkbare Möglichkeit der Konkretisierung von Regionalplanziel B V 2.2.6.3 dar, da sie zwischen Neufahrn b.Freising und Freising die Isar quert.

Das geplante Bedienungskonzept ist anhand der vorgelegten Unterlagen nicht eindeutig, eine Beurteilung der Bedienungsqualität für das mögliche Oberzentrum Freising mit seinem nördlichen Hinterland ist ebenfalls mangels konkreter Aussagen schwierig. Aus regionalplanerisch-verkehrlichen Gesichtspunkten muss sichergestellt sein, dass die Bedienungsqualität im nordöstlichen Teil der Region München zumindest weitestmöglich erhalten bleibt. Hierzu ist erforderlich, dass die Züge auf der Relation München – Landshut direkt über Freising verkehren und nicht über den Flughafen München (einschließlich des dortigen Wendens) geführt werden. Die Schienenanbindung Ost-/Nordostbayerns zum/vom Flughafen müsste daher über Flügelung in Freising erfolgen, was dann zu gerade noch hinnehmbaren Reisezeitverlängerungen auf der direkten Relation München – Freising – Landshut führen würde.

Die Neufahrner Kurve entspricht als kürzeste der drei Alternativen LEP-Ziel B X 1.10 Satz 2, wonach der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau möglichst gering gehalten werden soll.

Da weder ein landschaftliches Vorbehaltsgebiet noch Bannwald, regionale Grünzüge oder der Retentionsraum bzw. das Überschwemmungsgebiet der Isar von der Neufahrner Kurve berührt sind, sind die oben aufgeführten Ziele nicht einschlägig.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Neufahrner Kurve sowohl dem Wunsch Ost-/Nordostbayerns nach einer Schienenanbindung zum Flughafen München entspricht wie auch der Zielsetzung des Regionalplans München nach einer Schnellbahnverbindung zwischen dem Flughafen München und Freising über eine Isarquerung zwischen Neufahrn b.Freising und Freising. Wenn sichergestellt ist, durch geeignete Maßgaben die bisherige Bedienungsqualität im Schienenverkehr im möglichen Oberzentrums Freising und dessen Hinterland zu erhalten, steht diese Alternative aus regionalplanerischer Sicht den Erfordernissen der Raumordnung nicht entgegen. Sofern die Querung der A 92 und der S-Bahn-Strecke in Tieflage erfolgt, ist auf die Belange der Wasserwirtschaft besonderes Augenmerk zu legen.

7. Bisherige Beschlusslage im RPV München

Der Planungsausschuss hat sich in seiner 115. Sitzung am 26.11.1991 mit der Schienenanbindung der Strecke Regensburg – Landshut – München an den Flughafen München befasst. Damals stand lediglich die Anbindung über die Marzlinger Spange zur Diskussion. Der Planungsausschuss fasste hierzu folgenden Beschluss:

„Der Planungsausschuss der Region München lehnt eine Schienenanbindung der Strecke Regensburg – Landshut – München durch Ausschleifung der Strecke bei Neufahrn über den Flughafen und Marzling nach Moosburg ab.“

8. Zusammenfassung

Der Wunsch einer direkten Schienenanbindung Ost-/Nordostbayerns an den Flughafen München ist aus dortiger Sicht verständlich. Dieser Wunsch kann aber nur unter Beachtung der Interessen der Region München, insbesondere des Freisinger Raums, und den dortigen regionalplanerischen Erfordernissen umgesetzt werden. Den beiden Alternativen Marzlinger und Pullinger Spange stehen verschiedene Erfordernisse der Raumordnung entgegen, so dass sie aus regionalplanerischer Sicht nicht raumverträglich sind. Die Neufahrner Kurve steht aus regionalplanerischer Sicht den Erfordernissen der Raumordnung dann nicht entgegen, wenn durch geeignete Maßgaben sichergestellt ist, dass die bisherige Bedienungsqualität des Schienenverkehrs im möglichen Oberzentrum Freising und dessen Hinterland erhalten bleibt. Dies bedeutet die direkte Führung der Züge auf der Relation München – Freising – Landshut unter Flügelung des Teils der Züge die eine Verbindung zwischen Flughafen und Ost-/Nordostbayern herstellen sollen. Diese Sicherstellung ist zwingend auch für die beiden anderen Alternativen erforderlich, sofern sie seitens der obersten Landesplanungsbehörde im Gegensatz zur Stellungnahme des RPV München als raumverträglich eingestuft werden sollten.

Walter Kufeld
Oberregierungsrat