



Regionaler Planungsverband
München
Uhlandstr. 5

80336 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
610-33/6 A 39 GF/hei / 01.07.2003			
Bitte bei Antwort angeben			
Unser Aktenzeichen			
801			
Tel. (089) 21 76 -	Fax (089) 21 76 -	Zimmer	München,
2499	2858	4413	28.07.2003
Ihr/e Ansprechpartner/in:			
Rainer Veit			
E-mail: Rainer.veit@reg-ob.bayern.de			

**Raumordnungsverfahren für die Nordostumfahrung Freising im Zuge der Bundesstraße 301 Freising – Au i.d.Hallertau;
Stellungnahme des Regionalen Planungsverbands München**

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. Anlass

Die Bundesstraße 301 verbindet den nördlichen Teil des Landkreises Freising und den südlichen Teil des Landkreises Kelheim mit dem möglichen Oberzentrum Freising, dem Flughafen München und dem großen Verdichtungsraum München. Derzeit wird der Verkehr auf Freisinger Flur durch die Ortsdurchfahrten Freising, Tüntenhausen und die Streusiedlung Erlau geführt. Die geplante Nordostumfahrung soll Freising vom Durchgangsverkehr entlasten und die o.g. Gebiete besser an die B 11a und die A92 und somit an den Flughafen München und den großen Verdichtungsraum München anbinden. Sie ist sowohl im gültigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 1992 als auch in dessen neu vorgelegtem Entwurf als vordringlicher Bedarf enthalten. Die Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde hat mit Schreiben vom 18.06.2003 ein Raumordnungsverfahren zur landesplanerischen Beurteilung dieses Vorhabens eingeleitet.

2. Kurze Projektbeschreibung

Das Straßenbauamt München hat für die Nordostumfahrung Freising eine Vielzahl von Alternativen und Varianten untersucht. 3 Varianten wurden nunmehr in das Raumordnungsverfahren eingebracht, nämlich die Wahllinien C1, C4a und C2-I. Für diese 3 Wahllinien wurden im Zuge der Raumordnungsunterlagen auch Umweltverträglichkeits- und FFH-Verträglichkeitsstudien erstellt.

...

Alle 3 Wahllinien beginnen im Süden mit der Erweiterung des bestehenden Anschlusses an die B11/B11a bei Marzling. Sie führen in nord-nord-westliche Richtung durch das teilweise zersiedelte tertiäre Hügelland und steigen dann über den naturschutzfachlich teils hochwertigen Amperleitenhang in das Ampertal ab, um in Höhe des Kühbachs (C4a und C2-I) auf die bestehende Trasse der B 301 einzuschwenken und vor dem Queren der Amper zu enden. Die Wahllinie C1 schwenkt bereits vor der Durchfahrt Erlau auf die bestehende B 301 ein und endet auch dort. Während die Wahllinie C4a in engem Abstand Erlau westlich umgeht, führt die Wahllinie C2-I deutlich abgesetzt im Osten an Erlau vorbei. Alle drei Linien liegen größtenteils auf Freisinger Flur, befinden sich aber zu kleinen Teilen auf Marzlinger Gebiet sowie die Wahllinien C4a und C2-I auch auf Zollinger Gebiet.

Der Neu- bzw. Ausbau soll zweistreifig und bei Wahllinie C2-I abschnittsweise dreistreifig (Steigung an der Amperleiten) erfolgen (Regelquerschnitte RQ 10,5, RQ 10,5 S oder RQ 10,5 + Zusatzfahrstreifen). Die Höhenunterschiede werden z.T. durch Einschnitts- und Dammlagen von bis zu 18 Metern überwunden. Die Baulängen schwanken je nach Wahltrasse zwischen 3,6 km (C1) und 4,2 km (C4a).

Die Erforderlichkeit des Projekts wird begründet mit den hohen Straßenbelastungen in den Ortsdurchfahrten, verbunden mit Staus und hohen Immissionen (Steigerung der Aufenthalts- und Wohnqualität sei dringend erforderlich), sowie mit der besseren Erreichbarkeit des Flughafen Münchens sowie des großen Verdichtungsraums München insgesamt.

3. Kurzbeschreibung der wesentlichen Auswirkungen

Zunächst wird – unabhängig von der gewählten Variante – eine Rückverlagerung von Verkehr erfolgen, der auf Grund der jetzigen Situation über die A9 und andere Straßen ausweicht, auf die B 301 stattfinden. Dies führt zu einer Zunahme des Verkehrs um 10% von 15.000 auf 16.500 KFZ pro Tag zwischen Zolling und Erlau.

Die Ortsumfahrung Freising wird je nach Variante zu einer Entlastung im Norden Freising (Mainburger Straße) von 37-42% und der Ortsdurchfahrt Tüntenhausen von 37-43% und so zur notwendigen Verflüssigung des Verkehrs führen. Die Aufenthaltsqualität in der Mainburger Straße bzw. in der Ortsdurchfahrt Tüntenhausen wird zwar steigen, aber auf Grund des verbleibenden Verkehrs immer noch gering bleiben. Die Wohnqualität in diesen und benachbarten Straßenzügen wird sich deutlich verbessern. Bezüglich der Durchfahrt Erlau unterscheiden sich die Varianten auf Grund des hier völlig unterschiedlichen Verlaufs völlig. Wahllinie C1 würde eine Verkehrszunahme von 10% bewirken, Wahllinie C2-I brächte eine Entlastung von 45% und Wahllinie C4a von 99% (lediglich Ziel- und Quellverkehr Erlau verbleibt).

Hinsichtlich der Immissionen (Lärm, Abgase) wird es deutliche Entlastungen durch alle Varianten in Freising und Tüntenhausen geben. In Erlau ergibt sich durch die Wahllinie C2-I die beste Entlastung, während bei C1 die Situation nahezu unverändert bleibt. Bei C4a ergeben sich Entlastungen einerseits entlang der bisherigen Durchfahrt durch die Verlegung an den westlichen Ortsrand, aber andererseits dort wiederum neue Belastungen.

Der Flächenbedarf der 3 Wahllinien einschließlich der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen liegt zwischen 22 ha (C1) und 27 ha (C2-I), davon Neuversiegelung zwischen 4,5 und 5,4 ha.

Die Zerschneidungswirkung ist im Isartal und im tertiären Hügelland bei den 3 Varianten nahezu gleich, was sich insbesondere im Hügelland auf die Naherholung auswirkt. Im Bereich der Amperleiten ergibt sich bei Wahllinie C2-I ein wesentlich höherer Zerschneidungseffekt als bei den anderen beiden Linien (u.a. zusätzliche Fahrspur erforderlich), was sich insbesondere auf das Landschaftsbild und die Fauna auswirkt.

Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft (u.a. auf Landschaftsschutzgebiet „Ampertal“, Wiesenbrütergebiet „Ampertal“, FFH-Gebiet „Ampertal“, landschaftliche Vorbehaltsgebiete) könnten gemäß der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) durch Kompensationsmaßnahmen bei allen 3 Varianten ausgeglichen werden. Es wird dort errechnet, dass für den Ausgleich der Eingriffe ein Ersatzflächenbedarf von je nach Variante 4,6 ha (C1) bis 7,0 ha (C2-I) besteht. Bei Wahllinie C1 ist das Ampertal nicht berührt, da diese bereits vor der Durchfahrt Erlau auf die bestehende B 301 einmündet.

4. Erfordernisse der Raumordnung

Zur Beurteilung des Vorhabens werden die verbindlichen Ziele des Landesentwicklungsprogramms Bayern (LEP 2003) und die Grundsätze und Ziele des Regionalplans für die Region München (RP) sowie dessen laufende Fortschreibung des Kapitels B V „Verkehr und Nachrichtenwesen“ herangezogen.

4.1 Aussagen des LEP 2003

Die wesentlichen einschlägigen verbindlichen Ziele des LEP 2003 sind:

- A I 1.9: Der Flächenverbrauch soll in allen Landesteilen reduziert werden. Die Entwicklung des Landes und seiner Teilräume soll so flächensparend wie möglich erfolgen. Der rationalen Nutzung vorhandener Siedlungsflächen sowie der Wiedernutzung von Siedlungsbrachen soll in der Regel der Vorzug gegenüber Neuausweisungen eingeräumt werden.
- B III 1.1: Bei der Ordnung und Entwicklung von Räumen soll dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung getragen werden. Besonders empfindliche Landschaftsräume sollen von Störungen durch Erholung freigehalten werden.
- B V 1.1.10: Beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen und bei der Verkehrsbedienung sollen insbesondere Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes berücksichtigt werden. Der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau soll möglichst gering gehalten werden.
- B V 1.4.1: Im Hinblick auf die zu erwartende Verkehrszunahme, bedingt durch geänderte Mobilitätsansprüche der Gesellschaft, die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft sowie die bevorstehende Osterweiterung der Europäischen Union, soll eine leistungsfähige Straßeninfrastruktur geschaffen werden. Auch für den Erhalt der Attraktivität des Wirtschaftsstandortes Bayern ist die Sicherstellung der Mobilität im Einklang mit den Belangen der Umwelt unerlässlich.
- B V 1.4.2: Die Bundesfernstraßen sollen ein zusammenhängendes Verkehrsnetz für den weiträumigen Verkehr bilden. Um bei steigendem Verkehrsaufkommen ihre Aufgabe erfüllen zu können, sollen
- die vorhandenen Bundesfernstraßen erhalten und saniert,
 - Verkehrsengpässe im bestehenden Straßennetz beseitigt,
 - Lücken im Autobahnnetz geschlossen und
 - überlastete Autobahnstrecken durch zusätzliche Fahrstreifen erweitert werden.

4.2 Aussagen des Regionalplans München

Insbesondere Ziele der Freiraumsicherung in der Region einschließlich der zeichnerisch verbindlichen Festsetzungen und des Verkehrswesens sind berührt und zur Beurteilung des Vorhabens heranzuziehen. Die wesentlichen einschlägigen Regionalplanziele sind folgende:

- 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.
Lage und Abgrenzung der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete bestimmen sich nach Karte 3 Landschaft und Erholung i.M 1:100 000 und nach Karte 3 Landschaft und Erholung Landschaftliche Vorbehaltsgebiete Tektur 3 i.M. 1:100.000 und Tektur 4 i.M. 1:100.000, die Bestandteil dieses Regionalplans sind.
- B I 1.2.1.2: In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten soll die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes gesichert oder wiederhergestellt, die Eigenart des Landschaftsbildes bewahrt und die Erholungseignung der Landschaft erhalten oder verbessert werden.
Siedlungstätigkeit, Bebauung und bauliche Infrastrukturen sollen sich in den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten nach den hier besonders bedeutsamen Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege richten.
- B I 1.2.2: In den landschaftlichen Vorbehaltsgebieten der einzelne Landschaftsräume soll auf i.V.m. folgende Sicherungs- und Pflegemaßnahmen hingewirkt werden.
- B I 1.2.2.06.3: Landschaftliches Vorbehaltsgebiet Unteres Ampertal
- Erhaltung weiträumiger Wiesenbereiche sowie Altwasserarme und Auwaldreste in den Amperniederungen
 - Vermeidung jeglicher Bautätigkeit in der Flussaue
- B I 1.2.2.09.4 Landschaftliches Vorbehaltsgebiet von Freising bis Moosburg a.d.Isar
- 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 Tierarten
- B I 1.4.1: Die offenen Fluren der Region, insbesondere südlich des Ismaninger Speichersees, nördlich von Erding, auf der Landsberger Platte und in Teilen des tertiären Hügellandes sollen durch Gehölzpflanzungen durchgrünt und durch Sicherung kleinflächiger Biotope ökologisch stabilisiert werden.
- B I 1.4.5: Großflächige Infrastrukturanlagen sollen besonders sorgfältig in die Landschaft eingebunden werden.
- B II 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 in regionalen Grünzügen sollen im Einzelfall möglich sein, soweit die jeweilige Funktion gemäß Absatz 1 nicht entgegensteht.
Als regionale Grünzüge werden festgelegt:
- Lechtal (1)
 - Ampertal (2)
 - ...
 - Isartal (7)
 - ...

- B IV 1.1.3: Vor allem im waldarmen nördlichen Teil der Region sollen die bestehenden Wälder erhalten und die Waldflächen durch Aufforstungen vermehrt sowie durch Schutzpflanzungen in ihrer ökologischen Bedeutung ergänzt werden.
- B V 5.4: Der Verkehrsfluss im Durchgangsverkehr soll im Zuge der B 2 zwischen Fürstenfeldbruck und der Bundesautobahn München - Lindau bei Germering sowie zwischen der A 952 und der Regionsgrenze, im Zuge der B 12 östlich Forstinning bis zur Regionsgrenze, im Zuge der B 301 nördlich Freising bis zur Regionsgrenze und im Zuge der B 304 im Bereich Steinhöring – Zorneding verbessert werden.
- B V 5.6: Der regionale und der überregionale Durchgangsverkehr soll möglichst weitgehend von den Hauptsiedlungsgebieten des Oberzentrums München, des möglichen Oberzentrums Freising, der Mittelzentren und der Siedlungsschwerpunkte ferngehalten werden.

Im Rahmen der derzeit laufenden Fortschreibung des RP-Kapitels B V „Verkehr und Nachrichtenwesen“ sind folgende relevanten in Aufstellung befindliche Ziele und Grundsätze enthalten:

- B V G 1.5: Der Flughafen München und die Messe München-Riem sollen aus allen Teilen der Region sowohl durch den ÖPV als auch den Individualverkehr (IV) gut erreichbar sein.
....
- B V Z 3.2.7: Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungsbereichen sollen Ortszentren und Wohngebiete, insbesondere durch den Bau von Ortsumgehungen, vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Dies gilt vordringlich im Verlauf folgender überregional bedeutsamer, hochbelasteter Streckenabschnitte von Bundesstraßen:
- ...
 - B 301 von der Regionsgrenze im Norden bis zur Kreuzung mit der B 11
 -

5. Regionalplanerische Beurteilung

Zunächst ist festzustellen, dass die Ortsumfahrung Freising im Zuge der B 301 Teil der Umsetzung des o.g. in der Fortschreibung befindlichen RP-Ziels B V 3.2.7 und des Grundsatzes B V G 1.5 ist und sie daher regionalplanerisch grundsätzlich erwünscht ist.

Allerdings führt die Ortsumfahrung durch einen topografisch, siedlungsstrukturell und naturschutzfachlich schwierigen Planungsraum, was auch die vom Straßenbauamt über 20 untersuchten Linienführungen dokumentieren. Die 3 verbliebenen und im Raumordnungsverfahren zu beurteilenden Wahllinien sind aus regionalplanerischer Sicht nicht völlig konfliktfrei und berühren andere landes- und regionalplanerische Belange.

5.1 Verkehrliche Wirkung

Die vom Straßenbauamt München angegebenen verkehrsfachlichen Notwendigkeiten, die Stadt Freising vom Durchgangsverkehr zu entlasten, das dortige Zentrum wieder besser erreichbar zu machen und den Flughafen sowie den großen Verdichtungsraum München insgesamt aus dem nördlichen Landkreis Freising und dem südlichen Teil des Landkreises Kelheim besser zu erschließen, können mit allen 3 Wahllinien – mit nur geringfügigen Unterschieden – erreicht werden. Die 3 Wahllinien fügen sich damit in die o.g. regionalplanerischen Zielsetzungen zum Verkehr (B V 5.4 5.6 des gültigen Verkehrskapitels sowie B V G1.5 und B V 3.2.7 der RP-Fortschreibung) sowie in die landesplanerischen Festsetzungen (LEP-Ziele B V 1.4.1 und 1.4.2) ein.

Deutliche verkehrliche Unterschiede zwischen den Wahllinien ergeben sich lediglich in der Streusiedlung Erlau, die gemäß den Ausführungen des Straßenbauamts keine offizielle Ortsdurchfahrt ist. Wahllinie C1 schwenkt bereits südlich von Erlau auf die bestehende Trasse der B 301 ein, was dazu führt, dass die Durchfahrt Erlau keine Entlastung erfährt. Wahllinie C2-I führt östlich an Erlau vorbei und wird danach an die bestehende B 301 angebunden, d. h. der Ziel- und Quellverkehr nach Freising aus dem Norden bzw. umgekehrt führt weiterhin durch Erlau. Somit findet durch die Wahllinie C2-I eine Entlastung der Durchfahrt Erlau um ca. 45% statt. Die Wahllinie C4a führt westlich an Erlau vorbei. Die Abzweigung von und nach Freising befindet sich im Süden von Erlau, so dass eine Entlastung der Durchfahrt Erlau von 99% stattfindet.

Das Straßenbauamt sieht die verbleibende Engstelle Erlau bei der Wahllinie C1 als akzeptabel und lediglich als lokales Problem an. Aus regionalplanerischer Sicht ist daher die Erschließungs- und Entlastungsfunktion in der Region durch alle 3 Wahllinien in gleicher Weise erfüllt.

5.2 Natur und Landschaft

Am Süden verläuft die Nordostumgehung Freisings im Bereich der Anbindung an die B11/B11a im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „von Freising bis Moosburg a.d.Isar“ (siehe Karte 3 „Landschaft und Erholung“ des Regionalplans). Dort kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege gemäß RP-Ziel B I 1.2.1.1 besonderes Gewicht zu. Gerade hier ist ein hoher Flächenverbrauch mit intensiver Flächenversiegelung durch aufwändige Anschluss- und Kreuzungsbauwerke bereits vorhanden, deren Erweiterung im Rahmen der Anbindung der Ortsumfahrung Freising vorgesehen ist. Da bereits eine sehr hohe Vorbelastung vorhanden ist und eine leistungsfähige Anbindung für die Wirksamkeit der Ortsumgehung erforderlich ist, kann aus regionalplanerischer Sicht die zusätzliche Belastung bei entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen hingenommen werden. Es sollte im Rahmen der Feinplanung auf eine Minimierung des Flächenverbrauchs und der Versiegelung in diesem Bereich hingewirkt werden.

Im nördlichen Teil des Raumordnungsabschnitts verlaufen die 3 Wahllinien mit unterschiedlichen Längen im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Unteres Ampertal“ (hier deckungsgleich mit dem Landschaftsschutzgebiet Ampertal). Die Wahllinie C1 weist hier den kürzesten Verlauf auf, da sie erst südlich der Durchfahrt Erlau von der bestehenden B 301 abzweigt. Die beiden anderen Wahllinien verlaufen fast doppelt so lang im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet, wobei bei C2-I noch eine zusätzliche Fahrspur hinzukommt. Außerdem würde durch diese Linie ein Auwaldrestbestand durchschnitten werden, der gem. RP-Ziel B I 1.2.2.06.3 erhalten werden soll. Hier müsste im Rahmen der Feintrassierung eine Vermeidung oder zumindest eine Minimierung erfolgen. Durch den gewählten Verlauf der Wahllinie C2-I wird zudem im Bereich der Amperleiten das Landschaftsbild durch diese Wahllinie deutlich beeinträchtigt, da neben der zusätzlichen Fahrspur auch sehr tiefe Geländeeinschnitte erforderlich werden.

Ebenfalls im nördlichen Teil des Raumordnungsabschnitts ist ein FFH-Gebiet links und rechts der Trasse der B 301 gemeldet (deckungsgleich mit dem Wiesenbrütergebiet Ampertal). Während die Wahllinie C1 dieses Gebiet nicht beeinträchtigt, sind bei den Wahllinien C4a und C2-I durch den Ausbau auf der bestehenden B301-Trasse Beeinträchtigungen nicht ausgeschlossen.

Der Mittelteil der Ortsumfahrung Freising unterscheidet sich in den Linienführungen der Wahllinien nur geringfügig und verläuft durch das tertiäre Hügelland, das gem. RP-Ziel B I 1.4.1 durch Gehölzpflanzungen durchgrünt und durch Sicherung kleinflächiger Biotope ökologisch stabilisiert werden soll. Dieser Zielsetzung könnte im Rahmen von entsprechenden Ausgleichsmaßnahmen Rechnung getragen werden.

Insgesamt kann dem Schluss der Umweltverträglichkeitsstudie, dass die Eingriffe in Natur und Landschaft bei allen 3 Wahllinien ausgleichbar sind, aus regionalplanerischer Sicht gefolgt werden, wobei die Wahllinie C2-I deutlich stärker auf diese Belange einwirkt. Die baulichen Anlagen müssen im

Sinne des RP-Ziels B I 1.4.5 vor allem am südlichen und nördlichen Ende der Ortsumfahrung Freising besonders sorgfältig in die Landschaft eingebunden werden. Dies gilt auch gemäß LEP-Ziel B V 1.1.10, wonach beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen insbesondere Aspekte des Naturschutzes, der Landschaftspflege und des technischen Umweltschutzes berücksichtigt werden sollen.

5.3 Regionale Grünzüge

Die 3 Wahllinien führen im Bereich der Anbindung an die B11/B11a 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. Da der regionale Grünzug nur am Rande berührt wird, ist dies aus regionalplanerischer Sicht anzunehmen.

Im Bereich der Amperleiten führen die 3 Wahllinien – Wahllinie C1 wiederum nur auf ca. halb so langer Strecke wie die beiden anderen - durch den regionalen Grünzug „Ampertal“. Auch hier wird angenommen, dass die Wahllinien nicht den Funktionen gemäß Ziel B II Z 4.2.2 Absatz 1 entgegenstehen, da sich der Luftaustausch nicht verschlechtern wird, die Siedlungsgliederung nicht beeinträchtigt wird und auch hinsichtlich der Erholungsfunktion gegenüber der jetzigen Situation mit der bereits bestehenden B 301 nur geringfügige Veränderungen eintreten werden.

Insgesamt ist festzustellen, dass der Verlauf in den beiden regionalen Grünzügen „Ampertal“ und „Isartal“ nicht dazu führt, dass das Projekt den Erfordernissen der Raumordnung aus regionalplanerischer Sicht entgegensteht.

5.4 Flächenverbrauch/Versiegelung/Zerschneidungswirkung

Der Flächenbedarf der 3 Wahllinien einschließlich der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen unterscheidet sich deutlich. Er liegt zwischen 22 ha (C1) und 27 ha (C2-I), davon Neuversiegelung zwischen 4,5 (C1) und 5,4 ha (C2-I). Die Wahllinie C4a nimmt mit 26 ha Flächenbedarf, davon 5,2 ha Neuversiegelung, jeweils einen Mittelwert ein. Gemäß LEP-Ziel A II 1.9 soll der Flächenverbrauch in allen Landesteilen reduziert werden. Die Entwicklung des Landes und seiner Teilräume soll so flächensparend wie möglich erfolgen. Nach LEP-Ziel B V 1.1.10 soll der Flächenverbrauch durch den Verkehrsausbau möglichst gering gehalten werden.

Auf Grund dieser Zielaussagen bestehen aus regionalplanerischer Sicht hinsichtlich des Flächenverbrauchs und der Neuversiegelung Vorteile bei der Verwirklichung der Wahllinie C1. Das Vorhaben insgesamt sollte im Rahmen der Detailplanung nochmals dahingehend überprüft werden, ob eine Reduzierung des Flächenverbrauchs und insbesondere der Neuversiegelung möglich ist.

Neben der Zerschneidung der Amperleiten durch Wahllinie C2-I, was sich vor allem auf Fauna und Landschaftsbild auswirkt (siehe unter Punkt 5.2), ergeben sich Zerschneidungseffekte im tertiären Hügelland, was sich insbesondere nördlich Marzlings auf die Naherholung auswirkt. Hier muss durch geeignete Maßnahmen sicher gestellt sein, dass gemäß LEP-Ziel B III 1.1 bei der Ordnung und Entwicklung von Räumen dem Bedürfnis nach Erholung in umwelt- und sozialverträglicher Weise Rechnung getragen wird.

5.5 Immissionsschutz

Durch alle 3 Wahllinien wird es in Freising (Mainburger Straße und angrenzende Straßenzüge) und der Ortsdurchfahrt Tüntenhausen zu deutlichen Lärm- und Abgasreduzierungen kommen. Bezüglich Erlau weist die Wahllinie C2-I auf Grund der ortsfernen Führung (was andererseits zu einer erhöhten Zerschneidungswirkung führt), deutliche Vorteile auf, während bei Wahllinie C1 die Situation unverändert bleibt und bei Wahllinie C4a den Entlastungen in der bestehenden Durchfahrt neue Betrof-

fenheiten im Westen auf Grund der ortsnahe Trassenführung gegenüberstehen. Dies würde dort aktive Lärmschutzmaßnahmen erfordern. Unterschiede im regionalen Maßstab bestehen bezüglich Lärm und Abgase zwischen den 3 Wahllinien nicht.

5.6 Wald

Alle 3 Wahllinien führen in ihren nördlichen Abschnitten durch ein Waldgebiet, wobei wiederum die Wahllinie C2-I hier einen längeren Verlauf nimmt. Um RP-Ziel B IV 1.1.3 Rechnung zu tragen, wonach vor allem im waldarmen nördlichen Teil der Region die bestehenden Wälder erhalten und die Waldflächen durch Aufforstungen vermehrt sowie durch Schutzpflanzungen in ihrer ökologischen Bedeutung ergänzt werden sollen, müssen entsprechende Ausgleichpflanzungen vorgesehen werden.

6. Zusammenfassung

Alle 3 im Raumordnungsverfahren vorgelegten Wahllinien können der Umsetzung der regionalplanerischen Zielsetzungen zum Verkehr in der Region München dienen. Wahllinie C1 hat hinsichtlich der landes- und regionalplanerischen Zielsetzungen zu Natur- und Landschaft, zur Freiraumsicherung und zum Flächenverbrauch gegenüber den beiden anderen Wahllinien Vorteile. Wahllinie C2-I weist insbesondere im Bereich der Amperleiten stärkere Eingriffe in die Natur und in das Landschaftsbild auf. Da sie auch in Bezug auf den Flächenverbrauch die ungünstigsten Werte aufweist, wird aus regionalplanerischer Sicht den beiden Wahllinien C1 und C4a der Vorzug gegeben.

Unbeschadet dessen stehen jedoch alle drei Wahllinien den Erfordernissen der Raumordnung aus regionalplanerischer Sicht nicht entgegen, wenn die Eingriffe bezüglich Natur und Landschaft, den Wald und die Naherholung entsprechend kompensiert werden.

Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses sollte dennoch untersucht werden, ob die vorgesehene verkehrliche Wirkung der Ortsumgehung Freising mit etwas geringerer Versiegelung und geringerem Flächenverbrauch, insbesondere im Bereich der Verknüpfung mit der B11/B11a erreicht werden kann.

Gerhard Winter
Regionsbeauftragter