



Regionaler
Planungsverband München
Uhlandstraße 5
80336 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
Bitte bei Antwort angeben Unser Aktenzeichen 24.2			
Tel. (089) 21 76 - 2752	Fax (089) 21 76 - 40-2752	Zimmer 4417	München, 19.08.05
Ihr/e Ansprechpartner/in: Gerhard Winter Gerhard.winter@reg-ob.bayern.de			

Raumordnungsverfahren für die Verlegung der St 2047, der St 2063 und der St 2339; Nordostumfahrung Dachau mit Umfahrung Hebertshausen

Anlagen: 2 Übersichtspläne

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

1. Verkehrssituation

Das Mittelzentrum Dachau wird von 3 Staatsstraßen durchquert: Der St 2047, die den Landkreis Aichach-Friedberg bzw. den nordwestlichen Landkreis Dachau mit der B 471 verbindet, der St 2339, die Freising bzw. dem nordöstlichen Landkreis Dachau mit der BAB A 8 verbindet und auch Hebertshausen durchschneidet und der St 2063, die den Osten Dachaus in Nord-Süd-Richtung durchschneidet. Mit dem Bau der Nordostumfahrung Dachau und der Umfahrung Hebertshausen sollen die Anbindung des Durchgangsverkehrs an das weiterführende Straßennetz verbessert und die Ortsdurchfahrten Dachau und Hebertshausen vom Durchgangsverkehr, insbesondere von und nach München, entlastet werden (Anlage 1).

2. 6. Ausbauplan für Staatsstraßen

Die 3 Maßnahmen sind im 6. Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten. Die Nordumfahrung Dachau und die Umfahrung Hebertshausen sind in der 1. Dringlichkeit, die Ostumfahrung Dachau ist in der 2. Dringlichkeit eingestuft. Allerdings soll die Ostumfahrung vorgezogen werden, da deren Verkehrsbelastung ursprünglich zu gering angesetzt worden sei.

Der Regionale Planungsverband München hatte in seiner Planungsausschuss-Sitzung am 10.10.00 den Entwurf des 6. Ausbauplans für Staatsstraßen behandelt und keine grundsätzlichen regionalplanerischen Bedenken gegen die im Entwurf enthaltenen Maßnahmen und Prioritäten erhoben. Diese regionalplanerische Zustimmung bezog sich jedoch auf die allgemeine Erforderlichkeit der im Entwurf des Staatsstraßen ausbauplans enthaltenen Maßnahmen und die dafür notwendigen Finanzmittel und nicht auf konkrete Trassenvorschläge und deren Realisierung.

3. Regionales Verkehrskonzept

Gemäß Z 3.2.6 der Sechzehnten Änderung des Regionalplans München (Verbindlicherklärung vom 21.07.2005) sollen Ortszentren und Wohngebiete insbesondere durch den Bau von Ortsumgehungen vom Kfz-Verkehr entlastet werden.

4. Raumordnungstrassen

Aufgrund des siedlungsstrukturell, topographisch und naturschutzfachlich sensiblen Planungsraumes sind von ursprünglich 8 Varianten für die Nordumfahrung, 2 Varianten für die Ostumfahrung und 2 Varianten für die Umfahrung Hebertshausen nur noch die Wahltrassen 1 und 2 der Umfahrung Hebertshausen, die Wahltrasse 1 und die Variante 1 der Ostumfahrung Dachau sowie die Wahltrasse 1, die Variante 2 und die Wahltrasse 5 der Nordumfahrung Dachau Gegenstand des Raumordnungsverfahrens.

5. Regionalplanerische Bewertung der raumzuordnenden Trassen

Dem Entwurf des 6. Ausbauplans für Staatsstraßen, der das Maßnahmenpaket Nordumfahrung Dachau, Ostumfahrung Dachau und Umfahrung Hebertshausen enthält, hat der Regionale Planungsverband München grundsätzlich zugestimmt (s.o.). Dieser grundsätzlichen Zustimmung lagen jedoch noch keine konkreten Trassen zugrunde. Diese sind nun auf ihre Verträglichkeit zu den regionalplanerischen Zielen und Grundsätzen zu prüfen. Dabei handelt es sich bei dem von der geplanten Verkehrsinfrastruktur betroffenen Raum westlich und östlich von Dachau, um einen vor allem landschaftlich, ökologisch und bioklimatisch sehr sensiblen, von größeren Infrastrukturvorhaben noch weitgehend unzerschnittenen Naherholungsraum, so dass insbesondere auch zu prüfen ist, inwieweit die Entlastungswirkungen der einzelnen Trassen die jeweilige Eingriffsintensität rechtfertigen und ob nicht regionalplanerische Ziele und Instrumente dem Vorhaben auf den geplanten Trassen zwingend entgegenstehen. Die Raumordnungstrassen und die betroffenen regionalplanerischen Sicherungsinstrumente sind in Anlage 2 dargestellt.

Generell gilt der verkehrliche Grundsatz, dass die Verkehrswege im Rahmen einer nachhaltigen Regionalplanung so entwickelt werden sollen, dass der Verkehr möglichst effizient, umweltschonend und sozialverträglich gestaltet werden kann (vgl. Sechzehnte Änderung des Regionalplans München B V G 1.1).

5.1 Nordumfahrung Dachau

Die von Nordwesten kommende St 2047 ist an der westlichen Stadtgrenze von Dachau werktäglich mit 22.000 Kfz belastet. Die Leistungsgrenze der Straße ist damit nahezu erreicht.

Die Raumordnungsunterlagen enthalten 3 Trassenalternativen für eine Nordumfahrung von Dachau (Anlage 2).

Wahltrasse 1 und **Variante 2** unterscheiden sich nur in ihrem mittleren Trassenverlauf zwischen Bau-km 1,4 und Bau-km 3,7. In diesem Abschnitt läuft die Variante 2 südlich verschwenkt zur Wahltrasse 1. Beide Trassen sind 5,4 km lang, zweigen südwestlich von Stetten von der St 2047 ab und münden vor der Bahnbrücke über die Bahnlinie München – Ingolstadt in die St 2339.

Wahltrasse 1 und Variante 2 durchschneiden den **regionalen Grünzug „Schöngeisinger Forst/Maisacher Moos/tertiäres Hügelland bei Dachau“** in seiner gesamten Breite (vgl. RP 14 B II Z 4.2.2 und Karte 2 Siedlung und Versorgung). Der Abschnitt „tertiäres Hügelland nördlich von Dachau“ dieses regionalen Grünzuges dient vor allem für das Mittelzentrum Dachau der Feierabend- und Wochenenderholung (vgl. RP 14 Anhang zu Kapitel II (Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge)). Mit der Wahltrasse 1 und der Variante 2 der Nordumfahrung Dachau wird der Erholungswert dieses Naherholungsraumes gemindert, so dass ein potentieller Konflikt zur Grünzugsfunktion Naherholung konstatiert werden muss. Wahltrasse 1 durchquert zudem bei Bau-km 3,0 kurz vor der Gemeindegrenze Hebertshausen ein kleines Waldstück. Den noch vorhandenen einzelnen Waldresten kommt für das Landschaftsbild und das Naherholungserleben in diesem sehr waldarmen Raum besondere Bedeutung zu. Eingriffe in Waldreste sind deshalb aus regionaler Sicht zumindest an anderer Stelle des Naherholungsraumes auszugleichen.

Inwieweit bei Realisierung der Nordumfahrung auf der Wahltrasse 1 oder auf der Trasse der Variante 2 die Erholungsfunktion im Sinne von RP 14 B II Z 4.2.2 noch hinreichend, d.h. zielkonform, gewährleistet bleibt, ist im weiteren Verfahren noch fachkompetent nachzuweisen. Nur dann können regionalplanerische Bedenken gegen die Wahltrasse 1 und die Variante 2 zurückgestellt werden. Dabei spielen u.U. auch die Bauausführung und die begleitenden grünordnerischen Maßnahmen eine Rolle.

Der von der Nordumfahrung betroffene Grünzugsabschnitt dient darüber hinaus auch der Siedlungsgliederung sowie der Frischluftzufuhr für das Mittelzentrum Dachau und für den Münchner Norden, zumal das tertiäre Hügelland insgesamt ein großräumiges Frischluftproduktionsgebiet darstellt (vgl. RP 14 Anhang zu Kapitel II (Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge)). Im Hinblick auf diese beiden Grünzugsfunktionen fehlen ebenfalls ein Nachweis bzw. nachvollziehbare Darlegungen, dass die Trassen den Grünzugsfunktionen nicht entgegenstehen. Zumindest im Hinblick auf die Siedlungsgliederungsfunktion scheint eine zielkonforme Realisierung möglich zu sein.

Insgesamt sind jedoch aus regionalplanerischer Sicht die Wahltrasse 1 und die Variante 2 wegen der Durchschneidung des regionalen Grünzuges in einem relativ naturnahen, unzerschnittenen Abschnitt als problematisch einzustufen. Die Wahltrasse 1 ist wegen des Eingriffs in Wald dabei noch problematischer zu bewerten als die Variante 2.

Ein weiterer regionalplanerischer Konflikt ergibt sich durch die im Regionalplan ausgewiesenen **Vorranggebiete für Lehm und Ton VR L 201**, nördlich Pullhausen und **VR L 203**, an der südwestlichen Gemeindegrenze von Hebertshausen, (vgl. RP 14 B IV 2.6.5.2 und Karte 2 Siedlung und Versorgung), die von der Variante 2 (VR L 201 und VR L 203) und von der Wahltrasse 1 (VR L 203) durchschnitten werden. In Vorranggebieten kommt der Gewinnung von Bodenschätzen Vorrang vor anderen Nutzungen zu. **Die Wahltrasse 1 und die Variante 2 stehen somit im grundlegenden Widerspruch zum Regionalplan München. Dieser Widerspruch kann nur dann gelöst werden, wenn die Realisierung der Nordumfahrung bis nach Beendigung des Rohstoffabbaus auf den beiden Vorranggebieten zurückgestellt wird.**

Kurz vor der Einmündung in die St 2339 durchschneiden die Wahltrasse 1 und die Variante 2 eine Biotopfläche bzw. ein geplantes Naturschutzgebiet. Aus Sicht der Regionalplanung wird davon ausgegangen, dass ein eventueller Eingriff in diese ökologisch besonders bedeutsamen Flächen mit der unteren Naturschutzbehörde abgestimmt wird.

In ihrer **Verkehrswirksamkeit** unterscheiden sich die Wahltrasse 1 und die Variante 2 erwartungsgemäß praktisch nicht. Gegenüber dem Prognosenullfall 2020 errechnet Kurzak für beide Trassen (im Verbund mit der Ostumfahrung und der Umfahrung Hebertshausen) eine Verkehrsentlastung auf der St 2047 bei Webling von jeweils 18 %. Weiter stadteinwärts ergeben sich auf der St 2047 Entlastungen von 6 % bis 8 %. Es verbleiben somit auch nach Realisierung der Nordumfahrung auf der Wahltrasse 1 oder auf der Variante 2 immer noch erhebliche Verkehrsmengen auf der St 2047 alt. **D.h. die Nordumfahrung auf der Wahltrasse 1 oder auf der Variante 2 bewirkt „lediglich“, Überlastungen auf der St 2047 abzubauen und den verbleibenden, noch immer erheblichen, Kfz-Verkehr flüssiger abzuwickeln. Dabei ist allerdings auch zu berücksichtigen, dass gemäß Kurzak im Prognosenullfall bei Webling mit 25.000 Kfz/Tag die Be-/Überlastungsgrenze erreicht ist und deshalb in den Hauptverkehrszeiten Verkehr auf das nachgeordnete Straßennetz abgedrängt würde, so dass die Nordumfahrung auf der Wahltrasse 1 oder auf der Variante 2 insbesondere auch dieses nachgeordnete Straßennetz entlasten würde. Unbestritten ist, dass angesichts der prognostizierten Verkehrsmenge von 25.000 Kfz/Tag verkehrsplanerischer Handlungsbedarf besteht.**

Im Vergleich zur Wahltrasse 1 oder zur Variante 2 ist die **Wahltrasse 5** der Nordumfahrung Dachau von **erheblich geringerer Eingriffsintensität** (Anlage 2). Sie zweigt erst südöstlich von Lohfeld von der St 2047 ab und ist mit einer Länge von 3,4 km deutlich kürzer als die Wahltrasse 1 und die Variante 2. Sie verläuft nur im Randbereich des regionalen Grünzuges „Schöngesinger Forst/Maisacher Moos/tertiäres

Hügelland bei Dachau“ und führt südlich am Vorranggebiet für Lehm und Ton VR L 202, zwischen Pullhausen und Webling, vorbei. Die Einmündung in die St 2339 ist identisch mit der der Wahltrasse 1 und der der Variante 2. Auch die Wahltrasse 5 durchschneidet folglich die Biotopfläche und das geplante Naturschutzgebiet vor der Querung der Bahnlinie München – Ingolstadt, so dass auch hier der Eingriff mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen ist.

Der insgesamt deutlich geringeren Eingriffsintensität der Wahltrasse 5 im Vergleich zur Wahltrasse 1 oder zur Variante 2 steht jedoch eine eher **bescheidene Verkehrswirksamkeit** gegenüber. Die Wahltrasse 5 würde im Prognosenullfall 2020 die St 2047 bei Webling lediglich um 9 % entlasten, so dass nach Kurzak 22.900 Kfz/Tag auf der St 2047 verblieben; gegenüber dem Ist-Zustand bedeutete dies eine Zunahme von noch einmal 4 % oder 900 Kfz/Tag! Bei Lohfeld, also vor Abzweig der Wahltrasse 5 von der St 2047, stiege die Verkehrsbelastung auf 29.000 Kfz/Tag an. Diese Verkehrsbelastung wäre in den Berufsverkehrsspitzen nicht mehr abzuwickeln. **Aus diesem Grund muss aus regionalplanerischer Sicht die Wahltrasse 5 als Infrastrukturmaßnahme zur Lösung der Verkehrsprobleme im Dachauer Norden als wenig geeignet bezeichnet werden.**

5.2 Ostumfahrung Dachau

Die St 2063 im Osten Dachaus ist werktäglich mit 16.000 Kfz belastet. Diese hohe Belastung ist maßgeblich auf die Gewerbe- und Einzelhandelskonzentration im Gebiet „Schwarzer Graben“ zurückzuführen. Die Entwicklung „Schwarzer Graben“ wurde vom regionalen Planungsverband, insbesondere auch im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung und – Anbindung, wiederholt thematisiert und z.T. kritisch begleitet (vgl. PA-Sitzungen vom 22.04.97, 04.11.97 und 09.12.97). Dabei wurde auf das regionalplanerische Erfordernis der Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem ÖPNV, insbesondere im Stadt- und Umlandbereich, hingewiesen (vgl. insb. RP 14 A II G 2.1.1.1). Durch den Kfz-Verkehr zum Einkaufs- und Gewerbegebiet „Schwarzer Graben“ ist die St 2063 mittlerweile so stark belastet, dass der Durchgangsverkehr zur B 471 erheblich beeinträchtigt wird. Die nun vorliegende Planung einer Ostumfahrung Dachau ist eine Konsequenz dieser, vom regionalen Planungsverband z.T. kritisch begleiteten Entwicklung.

Für die Ostumfahrung Dachau enthalten die Raumordnungsunterlagen zwei Trassenalternativen, die **Wahltrasse 1** und die **Variante 1** (Anlage 2). Von der bestehenden St 2063 westlich der Kläranlage Dachau bis Bau-km 1,9 sind beide Trassen identisch. Die gemeinsame Trasse führt in 80 m Abstand vom ehemaligen Konzentrationslager und in 200 m Abstand vom Gewerbegebiet „Schwarzer Graben“ in südöstliche Richtung zunächst durch das kleine **Bannwaldgebiet „Waldreste zwischen Dachau und Oberschleißheim“** (vgl. RP 14 B IV 1.3.3 und Karte zu B IV 1.3.3 Bannwald). **Der geplante Eingriff und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen sind hier auf alle Fälle mit dem Ordnungsgeber abzustimmen.**

Auf ihrem gemeinsamen Verlauf kreuzt die Trasse weitere bestehende und geplante Landschaftsschutzgebiete sowie Biotopflächen. Aus Sicht der Regionalplanung wird davon ausgegangen, dass diese Eingriffe mit der unteren Naturschutzbehörde erörtert und abgestimmt werden. In diesem Bereich berührt die Trasse randlich den **regionalen Grünzug „Dachauer Moos/Freisinger Moos/Grüngürtel München Nordwest“** (vgl. RP 14 B II Z 4.2.2 und Karte 2 Siedlung und Versorgung) und das **landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Hebertshauser und Inhauser Moos einschließlich Moosgebiete um Badersfeld und Riedmoos“** (vgl. RP 14 B I 1.2.2.07.3 und Karte 3 Landschaft und Erholung). Ab Bau-km 1,9 zweigt die Variante 1 dann in südwestlicher Richtung von der Wahltrasse ab. Sie verläuft näher am Gewerbegebiet „Schwarzer Graben“, greift damit weniger stark in den regionalen Grünzug bzw. das landschaftliche Vorbehaltsgebiet ein und durchquert das FFH-Gebiet „Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos“ etwas weiter südlich als die Wahltrasse 1. Die Eingriffsintensität in das FFH-Gebiet ist deshalb ebenfalls etwas günstiger zu bewerten als die der Wahltrasse 1. Die konkreten Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes sind in einer FFH-Studie dargestellt, die u.a. bei der Regierung von Oberbayern zur Einsichtnahme ausliegt und aus naturschutzfachlicher Sicht zu bewerten sind. Auf eine regi-

onalplanerische Kommentierung dieser Studie wird verzichtet. Westlich des Gutes Obergrashof münden beide Trassen in die Schleißheimer Straße ein.

Die Wahltrasse 1 ist 3,7 km, die Variante 1 ist 3,8 km lang.

Von besonderem regionalplanerischen Interesse sind die Eingriffe der Ostumfahrung Dachau in das landschaftliche Vorbehaltsgebiet sowie insbesondere in den regionalen Grünzug und, im Hinblick auf die Erforderlichkeit des Eingriffs in diese regionalplanerischen Sicherungsinstrumente, die Verkehrswirksamkeit dieser neuen Umgehungsstraße.

In **landschaftlichen Vorbehaltsgebieten** kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zu (vgl. RP 14 B I 1.2.1.1). Im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet **„Hebertshäuser und Inhäuser Moos einschließlich Moosgebiete um Badersfeld und Riedmoos“** sollen u.a. Hecken, Waldteile und standortgerechte landwirtschaftliche Grünlandnutzung erhalten und gesichert werden (vgl. RP 14 B I 1.2.2.07.3).

Der **regionale Grünzug „Dachauer Moos/Freisinger Moos/Grüngürtel München Nordwest“** erfüllt im Abschnitt östlich von Dachau insbesondere bioklimatische Funktionen. Der Naturraum „Dachauer Moos“ stellt ein großräumiges Kaltluftentstehungs- und Frischluftproduktionsgebiet dar und entfaltet auf die unmittelbar angrenzenden Siedlungsgebiete (Wärmeinseln) eine wichtige Ausgleichswirkung (vgl. RP 14 Anhang zu Kapitel II (Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge)).

Durch die Lage im äußersten Randbereich des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes und des regionalen Grünzuges kann davon ausgegangen werden, dass insbesondere bei der Variante 1 der Ostumfahrung Dachau die Eingriffe in das landschaftliche Vorbehaltsgebiet und die darin festgesetzten Sicherungs- und Pflegemaßnahmen ausgleichbar und vertretbar sind, und dass die Grünzugsfunktionen nicht zielwidrig beeinträchtigt werden.

Die **Verkehrswirksamkeit** der beiden Trassenalternativen ist insgesamt grundsätzlich vergleichbar, ohne gravierenden Vorteil für eine der beiden Trassenalternativen. Gemäß Kurzak ergeben sich auf einzelnen Abschnitten der St 2063 im Bereich „Schwarzer Graben“ Entlastungen zwischen 25 % und 40 %. Die Variante 1 würde dabei den nördlichen Abschnitt der St 2063 etwas stärker, dafür den südlichen Abschnitt etwas weniger stark entlasten.

Aus diesem Grund und da die im südlichen Bereich weiter östlich führende Wahltrasse 1 nicht nur stärker in das landschaftliche Vorbehaltsgebiet und die Grünzugsfunktionen eingreift, sondern auch im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeit ungünstiger zu bewerten ist als die Variante 1, wird aus regionalplanerischer Sicht der Variante 1 der Vorzug gegeben.

5.3 Umfahrung Hebertshausen

Die St 2339 ist in der Ortsdurchfahrt Hebertshausen werktäglich mit 14.100 Kfz belastet. Bis 2020 prognostiziert Kurzak eine Zunahme auf 17.100 Kfz.

Die **Wahltrasse 1** der Umfahrung Hebertshausen verläuft in einem Abstand von ca. 200 m bis 900 m südöstlich der Amper (Anlage 2). Sie schließt bei Bau-km 0,6 an die geplante Ostumfahrung Dachau an und führt in grober Parallellage zur Amper in nordöstlicher Richtung über bestehende Fischteiche hinweg. Danach kreuzt sie landwirtschaftliche Flächen und führt auf der Trasse eines bestehenden landwirtschaftlichen Weges durch ein Landschaftsschutzgebiet bzw. einen Naherholungswald. Danach kreuzt sie eine landwirtschaftliche Fläche und durchquert ein Biotop mit zwei Fischteichen. In einer Linkskurve schwenkt sie nach Norden, durchkreuzt das **Vorranggebiet für Kies und Sand VR 201**, bevor sie südlich von Ampermoching in einem Rechtsschwenk in die St 2339 einmündet. Die Wahltrasse 1 der Umfahrung Hebertshausen ist 3,1 km lang und liegt zur Gänze im **regionalen Grünzug „Ampertal“** (vgl. RP 14 Karte zu B II Z 4.2.2 Regionale Grünzüge) sowie im **landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Mittleres Ampertal zwischen Geiselbullach und Haimhausen einschließlich Emmeringer**

Hölzl sowie Fußberger und Palsweiser Moos“ (vgl. RP 14 B I 1.2.2.06.2 und Karte zu B I 1.2.1 Landschaftsräume). Die Eingriffe in Schutzgebiete bzw. Biotope sind mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Auf die Eingriffe in die regionalplanerischen Sicherungsinstrumente regionaler Grünzug, landschaftliches Vorbehaltsgebiet und Vorranggebiet für Kies und Sand wird im Folgenden gesondert eingegangen.

Der **regionale Grünzug „Ampertal“** ist insbesondere als überregionale Klimaachse (bedeutende Frischlufttransport- bzw. Luftaustauschbahn) wirksam. Durch die Parallellage zur Klimaachse Ampertal ist eine Abriegelung des Luftaustausches, die zu einem Funktionsverlust des Grünzuges führen würde nicht zwingend anzunehmen. Sofern plausibel dargelegt werden kann, dass diese wichtige Grünzugsfunktion bei Realisierung der Wahltrasse 1 erhalten bleibt, können diesbezügliche regionalplanerische Bedenken zurückgestellt werden. Darüber hinaus dient der regionale Grünzug „Ampertal“ im Abschnitt Olching-Haimhausen auch der Erholungsvorsorge, insbesondere für das Mittelzentrum Dachau (vgl. RP 14 Anhang zu Kapitel II (Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge)). Mit der Nähe zur Amper, im mittleren Abschnitt, und der Durchschneidung von Gehölz- und Waldbeständen ist die Wahltrasse 1 diesbezüglich regionalplanerisch nicht unproblematisch. Auch hier fehlt in den Raumordnungsunterlagen der Nachweis, dass trotz der erheblichen Eingriffe in Natur und Landschaft, die Naherholungsfunktion des Grünzuges zielkonform gewährleistet werden kann. Nur dann können regionalplanerische Bedenken zurückgestellt werden.

Während dem regionalen Grünzug „Ampertal“ in erster Linie bioklimatische Funktion zukommt (s.o.), dient das **landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Mittleres Ampertal zwischen Geisbullach und Haimhausen einschließlich Emmeringer Hölzl sowie Fußberger und Palsweiser Moos“** dem Naturschutz und der Landschaftspflege. Als wichtige Sicherungs- und Pflegemaßnahme ist im Regionalplan u.a. der Erhalt der kleinräumigen Landschaftsstrukturen festgesetzt (vgl. RP 14 B I 1.2.2.06.2). Die Wahltrasse 1 der Umfahrung Hebertshausen greift zweifellos erheblich in diese kleinräumigen Landschaftsstrukturen ein, und ist daher auch im Hinblick auf das landschaftliche Vorbehaltsgebiet regionalplanerisch nicht unproblematisch. Allerdings kann bei einem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet der besonders gewichtige Belang Naturschutz und Landschaftspflege gegenüber einem noch gewichtigeren Belang auch zurückgestellt werden. Dies setzt freilich voraus, dass die verkehrlichen Wirkungen der Umgehungsstraße, hier höher zu bewerten sind als die Eingriffe in Natur und Landschaft oder aber, dass die Eingriffe so ausgeglichen oder kompensiert werden können, dass der besonders gewichtigen Belang Naturschutz und Landschaftspflege in dem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet noch hinreichende Berücksichtigung erfährt. Insgesamt ist die Wahltrasse 1 der Umfahrung Hebertshausen jedoch aufgrund ihrer relativen Nähe zur Amper sowie der Eingriffe in Gehölz- und Waldbestände und ökologisch wertvolle Flächen bezogen auf das landschaftliche Vorbehaltsgebiet nicht bedenkenfrei.

Ein grundlegender regionalplanerischer Zielkonflikt ergibt sich bei der geplanten Umfahrung Hebertshausen durch die Durchquerung des **Vorranggebietes für Kies und Sand VR 201**, da hier dem Bodenschatzabbau Vorrang vor anderen Nutzungen zukommt. **Dieser Widerspruch kann nur dann gelöst werden, wenn die Realisierung der Umfahrung Hebertshausen bis nach Beendigung des Rohstoffabbaus im Vorranggebiet zurückgestellt wird.**

Die **Wahltrasse 2** der Umfahrung Hebertshausen schließt weiter südlich als die Wahltrasse 1 an die Ostumfahrung Dachau an (Anlage 2). Sie führt fast ausschließlich über landwirtschaftlich genutzte Flächen und umfährt die Wald- und Gehölzreste südlich der Amper in einem weiten Bogen. Unmittelbar vor dem Vorranggebiet für Kies und Sand VR 201 mündet die Wahltrasse 2 in die Wahltrasse 1. Die Wahltrasse 2 ist 3,4 km lang. **Durch großräumige Umfahrung der Ampereien und der südlich angrenzenden Gehölze und Biotope ist sie aus ökologischer Sicht günstiger zu bewerten als die Wahltrasse 1.** Gleichwohl sind auch bei der Wahltrasse 2 die regionalplanerischen Sicherungsinstrumente regionaler Grünzug und landschaftliches Vorbehaltsgebiet betroffen.

Bis zu ihrer Einmündung in die Wahltrasse 1 führt die Wahltrasse 2 durch den unmittelbar an den regionalen Grünzug „Ampertal“ angrenzenden **regionalen Grünzug „Dachauer Moos/Freisinger**

Moos/Grüngürtel München Nord-West“ (vgl. RP 14 Karte zu B II Z 4.2.2 Regionale Grünzüge). Dieser regionale Grünzug erfüllt insbesondere wichtige bioklimatische Ausgleichswirkungen auf die angrenzenden Siedlungsbereiche (s.o.). Diese Ausgleichswirkungen und die „Frischluffproduktion“ im Naturraum „Dachauer Moos“ dürfen durch die Hebertshäuser Umfahrung nicht grundlegend beeinträchtigt werden. Sofern dies fachkompetent nachgewiesen werden kann, sind regionalplanerische Bedenken nicht veranlasst.

Im Bereich des regionalen Grünzuges „Dachauer Moos/Freisinger Moos/Grüngürtel München Nord-West“ ist im Regionalplan München das **landschaftliche Vorbehaltsgebiet „Hebertshäuser und Inhäuser Moos einschließlich Moosgebiete um Badersfeld und Riedmoos“** festgesetzt (vgl. RP 14 B I 1.2.2.07.3 und Karte zu B I 1.2.1 Landschaftsräume). Als Sicherungs- und Pflegemaßnahmen sollen u.a. Hecken- und Waldteile sowie standortgerechte landwirtschaftliche Grünlandnutzung erhalten werden. Hecken und Wald sind von der Wahltrasse 2 nicht betroffen. Die landwirtschaftliche Nutzung wird jedoch beeinträchtigt. Sofern die verkehrliche Wirksamkeit der neuen Verkehrsstrasse höher bewertet wird, kann jedoch dieser besonders gewichtige Belang im Zuge der Abwägung zurückgestellt werden.

Insgesamt ist die Wahltrasse 2 im Hinblick auf die regionalplanerischen Sicherungsinstrumente regionaler Grünzug und landschaftliches Vorbehaltsgebiet besser zu bewerten als die Wahltrasse 1. Es ist aber noch darzulegen, dass die Grünzugsfunktionen nicht grundlegend beeinträchtigt werden.

Nach Einmündung der Wahltrasse 2 in die Wahltrasse 1 wird das **Vorranggebiet für Kies und Sand VR 201** durchquert. Darauf wurde weiter oben bereits eingegangen (s.o.).

In ihrer **Entlastungswirkung** für die Ortsdurchfahrten Hebertshausen und Deutenhofen sind **beide Wahltrassen (1 und 2) nahezu gleich**. Diese stellt sich gegenüber dem Prognosenullfall 2020 freilich **relativ bescheiden** dar. Kurzak errechnet hier Entlastungen zwischen 10 % (Hebertshausen) und 16 % (Deutenhofen). Trotz Umfahrung Hebertshausen prognostiziert Kurzak auf der bestehenden St 2339 in Hebertshausen werktätlich 15.900 Kfz und in Deutenhofen 11.200 Kfz. D.h., gegenüber der Ist-Situation wird der Verkehr in Hebertshausen und in Deutenhofen bis 2020 weiter zunehmen und zwar in Hebertshausen von 14.100 Kfz auf 15.800 bzw. 15.900 Kfz und in Deutenhofen von 10.600 auf 11.200 Kfz – trotz Umfahrung.

Diese, insbesondere in Hebertshausen, hohe Verkehrsmengen sind eine Folge der geplanten Nordumfahrung Dachau (s.o.), die Verkehr auf diesen Streckenzug anzieht. Würde nur die Nordumfahrung Dachau gebaut und auf eine Umfahrung Hebertshausen verzichtet, dann würde der Verkehr in Hebertshausen von heute 14.100 auf 19.500 Kfz (+38 %) und in Deutenhofen von heute 10.600 auf 15.100 Kfz (+42 %) im Jahr 2020 zunehmen.

Das Entlastungsstraßen nicht nur verkehrsentlastende Wirkung haben, sondern an anderer Stelle zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen führen können, zeigt sich nicht nur an der Nordumfahrung Dachau und der St 2339 in Hebertshausen und in Deutenhofen, sondern lässt sich an der offensichtlich vor allem wegen der Nordumfahrung Dachau erforderlichen Umfahrung Hebertshausen weiter verfolgen. Diese wird nämlich wiederum zu erheblichen Zusatzbelastungen in Ampermoching führen (+ 85 % gegenüber dem Status Quo, + 40 % gegenüber dem Prognosenullfall 2020), die dann eine Ostumfahrung Ampermoching erforderlich machten. Eine Umfahrung Ampermoching ist allerdings nicht mehr Gegenstand dieses Raumordnungsverfahrens.

6. Zusammenfassende Bewertung

Das Mittelzentrum Dachau wird von 3 Staatsstraßen durchquert: der St 2047, der St 2339 und der St 2063, die in den werktäglichen Hauptverkehrszeiten an ihre Leistungsgrenze stoßen. Ganz besonders

gilt dies für die aus dem Nordwesten über Dachau zur B 471 führende St 2047. Kommt es zu Überlastungen, dies ist insbesondere an der westlichen Stadtgrenze der Fall, wird regelmäßig Verkehr in das nachgeordnete Straßennetz Dachaus abgedrängt. Mit den nun vorliegenden Trassenalternativen für eine Nord- und Ostumfahrung Dachau sowie für eine Umfahrung Hebertshausen liegt ein konkretes Maßnahmenpaket vor, mit welchem die innerörtlichen Belastungen gemindert und der Kfz-Verkehr flüssiger gestaltet werden sollen. Alle 3 Umfahrungen sind im 6. Ausbauplan für Staatsstraßen enthalten, dem der Regionale Planungsverband München grundsätzlich zugestimmt hat. Konkrete Trassen waren jedoch nicht Gegenstand dieses zustimmenden Votums.

Die nun vorliegenden Raumordnungstrassen bedingen erhebliche Eingriffe in die von Infrastruktur noch weitgehend unzerschnittenen Naherholungsräume im Westen und Osten von Dachau. Diese erfüllen als Frischluftproduktions- und -transportgebiete auch wichtige bioklimatische Funktionen und weisen in Teilbereichen ökologisch wertvolle Strukturen auf.

Die aus regionalplanerische Sicht noch geringste Eingriffsintensität ergibt sich bei der Ostumfahrung Dachau. Diese Maßnahme zeigt mit Entlastungen von 25 – 40 % bezogen auf den Prognose Nullfall auch die größte Verkehrswirksamkeit. Von den 2 Trassenalternativen ist dabei im Hinblick auf die regionalplanerischen Sicherungsinstrumente landschaftliches Vorbehaltsgebiet und regionaler Grünzug der ortsnäheren Variante 1 der Vorzug zu geben. Die mit der Ostumfahrung Dachau verknüpften Eingriffe in Bannwald und ökologisch wertvolle Bereiche (u.a. FFH-Gebiet) sind jedoch mit dem Ordnungsgeber bzw. mit der unteren Naturschutzbehörde abzustimmen. Eine in den Raumordnungsunterlagen ange deutete mögliche Anbindung der Ostumfahrung an den bestehenden Kreisverkehr an der Schleißheimer Straße (nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens) würde zwar das FFH-Gebiet schonen, ist aber aus regionalplanerischer Sicht wegen den zu befürchtenden nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrssituation in Karlsfeld abzulehnen.

Weit problematischer als bei der Ostumfahrung Dachau sind die Eingriffe in Natur und Landschaft infolge der Nordumfahrung Dachau und der Umfahrung Hebertshausen zu bewerten. Auch sind die Verkehrswirksamkeiten dieser Maßnahmen geringer.

Eine ortsnähere Linienführung der Nordumfahrung Dachau auf der Wahltrasse 5 würde zwar weniger stark in den Naherholungsraum zwischen Dachau und Pellheim eingreifen, scheidet jedoch wegen mangelnder verkehrlicher Wirksamkeit aus regionalplanerischer Sicht grundsätzlich aus.

Die Wahltrasse 1 und die Variante 2 der Nordumfahrung führen durch im Regionalplan München ausgewiesene Vorranggebiete für Lehm und Ton und stehen somit im grundlegenden Widerspruch zu verbindlichen Zielen des Regionalplans. Eine kurzfristige Realisierung der Nordumfahrung auf einer dieser Trassen kommt damit aus regionalplanerischer Sicht nicht in Betracht. Der Verstoß gegen eine verbindliche Rechtsnorm könnte allenfalls mittel- und langfristig dadurch gelöst werden, dass mit dem Bau der Nordumfahrung bis nach Beendigung des Rohstoffabbaus gewartet würde. Aber auch dann besteht ein weiterer regionalplanerischer Konflikt infolge der Durchschneidung eines regionalen Grünzuges, dem insbesondere wichtige Naherholungs- sowie bioklimatische Funktionen zukommen. Diese Bedenken könnten nur dann zurückgestellt werden, wenn fachkompetent nachgewiesen werden kann, dass die Nordumfahrung den Grünzugsfunktionen nicht entgegensteht. Durch den Eingriff in Wald wiegen die Bedenken bei der Wahltrasse 1 noch schwerer als bei der Variante 2.

Eine vergleichbare regionalplanerische Bewertung ergibt sich bei der Umfahrung Hebertshausen. Auch hier greift die Planung in ein im Regionalplan ausgewiesenes Vorranggebiet für Bodenschätze ein und ist deshalb auf den vorgesehenen Trassen kurzfristig nicht zu realisieren. Ein diesbezüglicher Normverstoß könnte auch hier nur dadurch vermieden werden, wenn mit dem Bau der Umgehungsstraße bis nach vollständig erfolgtem Kiesabbau gewartet würde. Darüber hinaus sind auch bei der Umfahrung Hebertshausen noch weitere regionalplanerische Konflikte im Hinblick auf die regionalplanerischen Sicherungsinstrumente landschaftliches Vorbehaltsgebiet und regionaler Grünzug zu lösen, wobei aus regionalplanerischer Sicht die Eingriffe der Wahltrasse 1 noch schwerer wiegen als die der Wahltrasse 2, welche das Ampertal weiträumig umfährt. Aber auch bei der Wahltrasse 2 können die regionalplane-

rischen Bedenken nur dann zurückgestellt werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass die Grünzugsfunktionen nicht grundlegend beeinträchtigt werden und wenn plausibel dargelegt wird, wie den besonders gewichtigen Belangen von Natur und Landschaft Rechnung getragen wird.

Den erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft stehen, folgt man den Berechnungen und Prognosen Kurzaks, vergleichsweise bescheidene Entlastungswirkungen der Umgehungsstraßen gegenüber. Die größte Verkehrswirksamkeit zeigt dabei noch die Ostumfahrung Dachau. Auch verdeutlichen die Prognoserechnungen Kurzaks die Komplexität und Interdependenzen einzelner Infrastrukturmaßnahmen. So lenkt die Nordumfahrung insbesondere zusätzlichen Verkehr auf der St 2339 nordöstlich von Dachau (Ortsdurchfahrten Hebertshausen und Deutenhofen). Dieser Verkehrszuwachs kann zwar mit der Umfahrung Hebertshausen abgefedert werden, jedoch induziert die Umfahrung Hebertshausen wiederum Verkehrszuwächse in der Ortsdurchfahrt Ampermoching. Auch in Schwabhausen wird die Nordumfahrung Dachau gemäß Kurzak zu einem weiteren Anstieg der Verkehrsbelastungen führen. In diesem Zusammenhang wird eine großräumige Betrachtung der verkehrlichen Wirkungen der Nordostumfahrung Dachau mit Umfahrung Hebertshausen vermisst.

Der vordringliche Handlungsbedarf, die Verkehrssituation in Dachau zu entschärfen ist regionalplanerisch unstrittig. Unabhängig vom noch zu erbringenden Nachweis, dass die Nordostumfahrung Dachau mit Umfahrung Hebertshausen, insbesondere mit den Grünzugsfunktionen in Einklang zu bringen ist sowie unabhängig vom grundlegenden Konflikt mit den Vorranggebieten für Bodenschätze, sollten jedoch die Raumordnungstrassen wegen ihren erheblichen Eingriffsintensitäten in Natur und Landschaft noch mal kritisch hinsichtlich ihrer Verkehrswirksamkeit überprüft werden. Hierbei ist ein möglichst großräumiger Maßstab zu wählen, der insbesondere auch die Verkehrssituation in den Städten und Gemeinden Karlsfeld, Oberschleißheim, Haimhausen, Schwabhausen und in der Landeshauptstadt München einbezieht. Generell wird die Notwendigkeit deutlich, weiter mit Nachdruck an integrierten Konzepten und Lösungen für den Dachauer Raum zu arbeiten, zumal eine kurzfristige Realisierung des Umfahrungspaketes schon wegen dem grundlegenden Konflikt mit den Vorranggebieten für Bodenschätze eher unwahrscheinlich erscheint. Hierbei sollte möglichst verkehrsträgerübergreifend gedacht und gehandelt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Winter