



Der Bayerische Staatsminister für Landesentwicklung und Umweltfragen
Oberste Landesplanungsbehörde

Landesplanerische Beurteilung

Für die Schienenanbindung Ostbayerns an
den Flughafen München

Vom 17. Juli 2003

Inhaltsverzeichnis

A Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung	5
I Gesamtergebnis	5
II Maßgaben.....	6
B Verlauf und Gegenstand des Verfahrens.....	12
I Angewandtes Verfahren.....	12
II Gegenstand des Verfahrens	14
III Beteiligte Stellen	14
IV Einbeziehung der Öffentlichkeit	17
C Beschreibung des Vorhabens und seiner Auswirkungen.....	19
I Vorhaben.....	19
1 Ausgangssituation.....	19
2 Beschreibung der drei Varianten im einzelnen	19
2.1 Neufahrner Kurve.....	19
2.2 Pullinger Spange.....	20
2.3 Marzlinger Spange.....	21
II Auswirkungen des Vorhabens anhand der Stellungnahmen der Beteiligten sowie der sonstigen ermittelten Tatsachen	22
1 Raumbezogene überfachliche Belange.....	22
1.1 Raumstruktur	22
1.2 Zentrale Orte und Entwicklungsachsen.....	22
1.3 Verkehrsinfrastruktur	22
1.4 Wirtschaftsstruktur	23
2 Raumbezogene fachliche Belange.....	24
2.1 Siedlung.....	24
2.2 Verkehr	25
2.3 Land- und Forstwirtschaft	25
2.4 Rohstoffversorgung	25
2.5 Denkmalpflege.....	25

2.6 Sonstige fachliche Belange.....	26
3 Auswirkungen auf die in § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG genannten Umweltgüter	26
3.1 Technische Infrastruktur.....	26
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Erholung	27
3.3 Wasser	30
3.4 Boden.....	32
3.5 Klima/Luft	32
D Raumordnerische Bewertung und Gesamtabwägung.....	33
I Raumordnerische Bewertung	33
1 Raumbezogene überfachliche Belange.....	33
1.1 Raumstruktur	33
1.2 Zentrale Orte.....	35
1.3 Verkehrsinfrastruktur	37
1.4 Wirtschaftsstruktur	40
2 Raumbezogene fachliche Belange.....	42
2.1 Siedlung.....	42
2.2 Verkehr	45
2.3 Land- und Forstwirtschaft	47
2.4 Rohstoffversorgung	51
2.5 Denkmalpflege.....	53
3 Auswirkungen auf die in § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG genannten Umweltgüter	54
3.1 Technische Infrastruktur.....	55
3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Erholung	57
3.3 Wasser.....	63
3.4 Boden.....	67
II Raumordnerische Gesamtabwägung.....	68
1 Neufahrner Kurve	68
1.1 Ergebnis der raumordnerischen Bewertung	68
1.2 Abwägung der Ergebnisse	69
2 Pullinger Spange.....	72

2.1 Ergebnis der raumordnerischen Bewertung	72
2.2 Abwägung der Ergebnisse	73
3 Marzlinger Spange.....	76
3.1 Ergebnis der raumordnerischen Bewertung	76
3.2 Abwägung der Ergebnisse	77
E Besondere Hinweise für nachfolgende Fachverfahren.....	81
F Abschließende Hinweise	83
G Anhang	84
I Regionale und kommunale Belange.....	84
II Fachliche Belange.....	127
1 Natur- und Landschaftsschutz, Denkmalpflege	127
2 Land- und Forstwirtschaft, Fischerei.....	131
3 Wasserwirtschaft	133
4 Verkehr und Nachrichtenwesen	135
5 Energieversorgung.....	138
6 Rohstoffversorgung	139
7 Gewerbliche Wirtschaft.....	140
8 Sonstige Belange	141
III Sonstige ermittelte Tatsachen.....	142

A Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung

I Gesamtergebnis

1. Die nach den vorgelegten Projektunterlagen der DB Netz AG geplante Schienenanbindung Nord- und Ostbayerns an den Flughafen München entspricht in der Variante „Neufahrner Kurve“ mit den unter A II genannten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.
2. Die nach den vorgelegten Projektunterlagen der DB Netz AG geplante Schienenanbindung Nord- und Ostbayerns an den Flughafen München entspricht in der Variante „Pulinger Spange“ mit den unter A II genannten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.
3. Die nach den vorgelegten Projektunterlagen der DB Netz AG geplante Schienenanbindung Nord- und Ostbayerns an den Flughafen München entspricht in der Variante „Marzlinger Spange“ mit den unter A II genannten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

II Maßgaben

Raumstruktur

1. Eine ausreichende Bedienung Freisings innerhalb der Schienenfernverkehrsverbindung München-Landshut-Regensburg ist weiterhin zu gewährleisten.

Technische Infrastruktur

2. Die vom Betrieb der Neubaustrecke ausgehenden Lärmimmissionen sind entsprechend den Bestimmungen der 16. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärm-schutzverordnung – 16. BImSchV) vom 12.06.1990 zu beachten, so dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche ausgeschlossen werden.
3. Im Bereich schutzwürdiger Bebauung sollte angestrebt werden, die schalltechnischen Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005 "Schallschutz im Städtebau" einzuhalten, z.B. durch Ablagerung von Aushub in Form von Seitenwällen entlang der Strecke. Diese Orientierung sollte auch für Gebiete, die der Erholung der Bevölkerung dienen (Landschafts-schutzgebiete, Isar und Auenbereich, Kiesweiher bei Pulling) herangezogen werden.
4. Für Gebäude, die weniger als 50 Meter von der Strecke entfernt sind, sind die Erschütterungsimmissionen durch den Zugverkehr nach DIN 4150-2 zu ermitteln und zu beurteilen und ggfs. sind Schutzmaßnahmen vorzusehen. Falls in Verbindung mit Erschütterungen sekundärer Luftschall auftritt, ist eine Beurteilung der Innenraumpegel vorzunehmen und im Bedarfsfall sind Schutzmaßnahmen vorzusehen.
5. Sofern vom Projektträger die Variante **Marzlinger Spange** weiterverfolgt wird, ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens eine schalltechnische Untersuchung erforderlich, um etwaige Schallschutzansprüche an den nächstgelegenen Gebäuden zu ermitteln.

Natur- und Landschaftsschutz

6. Die natürlichen und gewachsenen Strukturen der Landschaft sind zu berücksichtigen. Landschaftseingriffe und Eingriffe in den Naturhaushalt sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Bei Querung bestehender und projektierte Funktionsachsen (Grünzüge, Gewässerläufe, lineare Biotopstrukturen) sind durch geeignete Maßnahmen funktionale Defizite möglichst weitgehend auszugleichen. Um eine landschaftsgerechte Gestaltung der Trasse zu erzielen, ist die weitere Planung des Trassenkörpers an die bestehende Landschaftsstruktur anzupassen. Einzelheiten hierzu sind mit der zuständigen Naturschutzbehörde abzustimmen.
7. Die weiteren Planungen im Bereich der Isarquerung sind in enger Abstimmung mit den Naturschutzbehörden vorzunehmen. Soweit Europäische Vogelschutzgebiete und/ oder FFH-Gebiete unmittelbar oder mittelbar betroffen werden, ist eine Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie durchzuführen, soweit nicht eindeutig auszuschließen ist, dass eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele des Gebiets ernsthaft in Betracht kommt.
8. Der Schutz von trassennahen Biotopflächen vor allen direkten und indirekten Beeinträchtigungen durch den Baubetrieb ist soweit wie möglich zu gewährleisten.
9. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind gemäß Art. 6b Abs. 4 Bayerisches Naturschutzgesetz auf der Grundlage einer detaillierten Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung in einem landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen. Dieser ist mit dem Bayerischen Landesamt für Umweltschutz und der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde – abzustimmen und zum Bestandteil der Entscheidung im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren zu machen.
10. Der landschaftspflegerische Begleitplan muss den durch die Planung unmittelbar und funktional betroffenen Landschaftsraum in der Darstellung soweit erfassen, als sich das Bauvorhaben auf Natur und Landschaft voraussichtlich auswirken wird.

11. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind rechtzeitig spätestens mit Fertigstellung des Vorhabens und möglichst im Umfeld des Eingriffsorts selbst vorzunehmen. Ist dies nicht möglich, sind in angemessenem Umfang rechtzeitig an anderer Stelle des vom Eingriff betroffenen Landschaftsraums geeignete Ersatzmaßnahmen durchzuführen. Die Einzelheiten sind im landschaftspflegerischen Begleitplan darzustellen und gehen in die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung ein.
- Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind fünf Jahre nach Fertigstellung des Vorhabens unter Einschaltung der Regierung von Oberbayern – höhere Naturschutzbehörde – auf ihre beabsichtigte funktionsgemäße Entwicklung im Naturhaushalt zu kontrollieren, ggf. sind nachträgliche Maßnahmen zeitnah durchzuführen.
12. In den Teilen, in denen Beeinträchtigungen des Naturhaushalts oder des Landschaftsbilds durch vorrangig durchzuführende Ersatzmaßnahmen nicht kompensiert werden können, sind gemäß Art. 6a (3) Bayerisches Naturschutzgesetz Ersatzzahlungen zu leisten.
13. Soweit die Planungen zur **Marzlinger Spange** weiterverfolgt werden, ist im Abschnitt der Isarauenlandschaft zum Schutz des Rotwildes ein Wildschutzzaun entlang der Trasse zu errichten, soweit diese in Dammlage verläuft. Ausreichende Wilddurchlässe sind in diesem Abschnitt zu errichten. Die Maßnahme ist mit der zuständigen Jagdgenossenschaft abzustimmen.

Grundwasser und oberirdische Gewässer

14. Die weiteren Untersuchungen und Planungen zu den Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser und oberirdische Gewässer sind frühzeitig mit den Wasserwirtschaftsbehörden abzustimmen.
15. Die Auswirkungen der einzelnen Baumaßnahmen auf das Grundwasser und die bei Bau und Betrieb der Bahntrasse ggf. notwendigen Schutz- und Überwachungsmaßnahmen sind im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren detailliert darzustellen und zu erläutern.

16. Bei Kreuzungen der Bahntrasse mit Gewässerläufen und Überschwemmungsgebieten ist eine Behinderung des Hochwasserabflusses zu vermeiden bzw. bei unvermeidbaren Eingriffen auszugleichen. Insbesondere bei der Querung der Isar durch die **Pullinger bzw. Marzlinger Spange** sind Brückenbauwerke und Durchlässe entsprechend zu bemessen.
17. Die Entwässerung der Bahnstrecke ist unter Beachtung des Merkblattes ATV-DVWK-M 153 „Handlungsempfehlungen zum Umgang mit Regenwasser“, des Arbeitsblattes ATV-DVWK-A 138 „Planung, Bau und Betrieb von Anlagen zur Versickerung von Niederschlagswasser“ und ggf. des Arbeitsblattes ATV-DKVW-A 117 „Bemessung von Regenrückhalteräumen“ zu konzeptionieren.
18. Die bestehenden Planungen zur Rückverlegung der Deichlinien sind bei weiteren Planungen der **Pullinger und Marzlinger Spange** zu berücksichtigen. Der gesamte künftige Abflussbereich zwischen den Deichlinien ist zu überbrücken. Die weitere Trassenplanung im Bereich der Isarauen und der Isarüberquerung sind mit dem Wasserwirtschaftsamt Freising abzustimmen.
19. Aus dem Trassenabschnitt der **Pullinger Spange**, der im Wasserschutzgebiet der Trinkwasserversorgung Freising liegt, ist das Niederschlagswasser herauszuleiten, sofern die Planungen weiter verfolgt werden.

Land- und Fortswirtschaft

20. Die durch den Landverbrauch und Landdurchschneidung für die allgemeine Landeskultur bedingten Eingriffe sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Erzeugungsbedingungen sind zu berücksichtigen.
21. Entlang der Trasse sind, soweit erforderlich, Flurbereinigungen nach § 87 Flurbereinigungsgesetz zur Beseitigung oder Verminderung von Durchschneidungsschäden durchzuführen.

Bei anhängigen Flurbereinigungsverfahren sind entstehende Nachteile durch geeignete Maßnahmen zu vermindern.

22. Um eine Existenzgefährdung von unmittelbar betroffenen landwirtschaftlichen Betrieben oder landwirtschaftlichen Forschungseinrichtungen zu vermeiden, ist vor Beginn der Baumaßnahme entsprechendes Ersatzland zu erwerben und bereitzustellen.
23. Die Unterbrechung kommunaler, land- und forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und –wege ist durch Errichtung von Kreuzungs- oder Unterführungsbauwerken bzw. durch die Anlage von Ersatzstraßen und –wegen zu vermeiden bzw. auszugleichen.
24. Eingriffe in Waldgebiete sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Bei Waldflächenverlusten sind Ersatzaufforstungen bevorzugt auf ökologisch geringwertiger nicht landwirtschaftlicher Nutzfläche vorzunehmen.

Siedlung

25. Soweit die Planungen zur Variante **Neufahrner Kurve** weiterverfolgt werden, sind diese mit der Gemeinde Neufahrn b. Freising eng abzustimmen, um den Eingriff in das geplante Gewerbegebiet „Mintraching-Nord“ auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren.

Verkehr

26. Die Wahrung der straßen-, schienen- und wegebaulichen Belange ist in Abstimmung mit den zuständigen Fachverwaltungen zu gewährleisten. Insbesondere bestehende Planungen zur Erweiterung bzw. des Neubaus von Verkehrswegen (z.B. die Magnetschwebbahn, die S-Bahn Fortführung nach Erding und der Ausbau der A 92) sind in der weiteren Planung zu berücksichtigen, um die erforderlichen Maße von Brückenbauwerken bzw. Untertunnelungen einzuhalten.

Denkmalpflege

27. Um Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern zu vermeiden, ist dem Vorhaben eine wissenschaftliche Untersuchung voranzustellen. Diese ist mit dem Landesamt für Denkmalpflege rechtzeitig abzustimmen. Die Kosten der denkmalschutzfachlichen Untersuchung trägt der Bauträger.
28. Für den Bereich der **Marzlinger Spange** – sofern die Planungen weiterverfolgt werden -, der sich auf den Wallfahrerweg zwischen Marzling und Rudlfing sowie die Kath. Wallfahrtskirche St. Maria auswirkt ist zur bestmöglichen Einbindung des Projekts in die Kulturlandschaft über den landschaftspflegerischen Begleitplan hinaus eine enge Abstimmung mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege erforderlich. Weiter ist zu prüfen, ob die Querung der Isarhangleite zur Vermeidung von erheblichen und nachhaltigen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auch in bergmännischer Weise durchgeführt werden kann.

Rohstoffversorgung

29. Der Eingriff der **Pullinger Spange** in das Vorbehaltsgebiet zum Abbau von Kies und Sand Nr. 51 ist bei weiteren Planungen dieser Variante unter Abstimmung mit dem Bayerisch Geologischen Landesamt auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren.

B Verlauf und Gegenstand des Verfahrens

I Angewandtes Verfahren

1. Für die Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München hat die Deutsche Bahn AG (DB) mit Schreiben vom 23.08.2002 beim Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen (StMLU) die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens beantragt.

Auf Grund der Bedeutung der direkten Einbindung des Flughafens München in den Schienenfernverkehr für Nord- und Ostbayern liegt die Zuständigkeit für die Durchführung des Raumordnungsverfahrens nach Art. 23 BayLplG, Abs. 3 beim StMLU, das mehrere Verfahrensschritte der Regierung von Oberbayern als höherer Landesplanungsbehörde übertragen hat.

2. Gegenstand des Antrags zur Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München sind die drei Varianten:

- **Neufahrner Kurve**

Die Neufahrner Kurve als westliche Anbindung erfordert einen ca. 2,5 km langen zweigleisigen Streckenneubau. Sie zweigt höhenfrei im Bereich des Autobahnanschlusses Freising-Süd der BAB A 92 aus der bestehenden Trasse der S 1 ab und mündet höhenfrei nördlich von Neufahrn in die Strecke München-Landshut ein. Die Züge halten im Bahnhof Freising und wenden im Flughafen.

Die Neufahrner Kurve wird alternativ in Hoch- und Tieflage geplant.

- **Pullinger Spange**

Die Pullinger Spange als westliche Anbindung erfordert einen ca. 4,6 km langen eingleisigen Streckenneubau. Diese Alternative zweigt höhenfrei nach der Einmündung der S 8 aus der bestehenden Trasse der S 1 ab und schließt östlich von Pulling an die Strecke München-Landshut an. Die Züge halten im Bahnhof Freising und wenden im Flughafen.

- **Marzlinger Spange**

Die Marzlinger Spange erfordert einen 10 km langen eingleisigen Neubau von der östlichen Flughafengrenze zur Bahnstrecke Freising – Landshut mit Anschluss zwischen Marzling und Langenbach. Mit dieser Planung könnte eine flughafenbezogene Schienenverbindung von München über den Flughafen nach Landshut erreicht werden. Eine Anbindung des Bahnhofs Freising wäre durch die Verwendung von Flügelzügen möglich.

Die drei Varianten wurden im Rahmen von Voruntersuchungen von der Projektträgerin ausgewählt. Sie sind im Abschnitt C im einzelnen detailliert beschrieben.

Die Projektträgerin legte für die zu untersuchenden Varianten folgende Planungsunterlagen vor:

- Erläuterungsbericht zur Abstimmung mit den Belangen der Raumordnung
- Planunterlagen (Lagepläne, Realnutzung, Natur und Landschaft, Konfliktschwerpunkte etc. alle im M 1:25000)

3. Nach Vorlage der Planungsunterlagen durch die Projektträgerin hat das StMLU mit Schreiben vom 18.08.2002 die Regierung von Oberbayern angewiesen, die schriftliche Anhörung der betroffenen Gebietskörperschaften, Behörden und sonstigen Stellen einzuleiten. Dies wurde mit Schreiben vom 03.09.2002 unter Beifügung der Projektbeschreibung vom August 2002 vorgenommen.

Am Raumordnungsverfahren wurden die unter B III genannten Stellen beteiligt.

Die Beteiligten wurden um schriftliche Stellungnahme bis zum 08.11.2002 gebeten. Die Beteiligten wurden darauf hingewiesen, dass Einverständnis mit dem Vorhaben unterstellt werde bzw. Hinweise, die im Raumordnungsverfahren zu berücksichtigen wären, nicht zu geben seien, falls bis zum genannten Termin bei der Regierung von Oberbayern bzw. beim StMLU keine Stellungnahme vorliege.

4. Im Laufe des Raumordnungsverfahrens wurde von verschiedenen Beteiligten auf die verkehrliche Analyse der Intraplan-Consult GmbH aus dem Jahre 2001 hingewiesen. Die Analyse beschreibe die verkehrliche Situation des Flughafens sowie die künftig zu erwartenden Verkehre. Da die Analyse den Planungsunterlagen zum Raumordnungsverfahren nicht zu Grunde lag, bat das StMLU mit Schreiben vom 18.03.2003 an das StMWVT die Übergabe dieser Unterlage zu

veranlassen, damit das Ergebnis zusätzlich in die landesplanerische Beurteilung einfließen könne. Mit Schreiben vom 24.04.2003 wurden die erbetenen Unterlagen vom StMWVT zur Verfügung gestellt.

Mit Schreiben vom 11.03.2003 bat das StMLU das Bayerische Landesamt für Umweltschutz sowie die Regierung von Oberbayern als höhere Naturschutzbehörde um ergänzende Stellungnahme zu den Belangen Natur und Landschaft und Immissionsschutz. Die erbetenen Äußerungen gingen am 28.03. bzw. 31.03.2003 beim StMLU als oberste Landesplanungsbehörde ein.

II Gegenstand des Verfahrens

Nach Erklärung der Projektträgerin vom 18.08.2002 ist Gegenstand des Verfahrens der Anschluss des Flughafens München an die Bahnstrecke München-Landshut in Form der Varianten: Marzlinger Spange, Pullinger Spange, Neufahrner Kurve.

III Beteiligte Stellen

Folgende Stellen wurden am Raumordnungsverfahren durch schriftliche Anhörung beteiligt:

Durch die Regierung von Oberbayern wurden beteiligt:

1. Landeshauptstadt München
2. Landkreise und Landratsämter Freising und Erding
3. Große Kreisstadt Freising
4. Stadt Moosburg a.d.Isar
5. Gemeinden Eitting
6. Hallbergmoos
7. Langenbach
8. Marzling
9. Neufahrn b.Freising
10. Oberding

11. Regionaler Planungsverband München
12. Bayer. Landesamt für Umweltschutz
13. Bund Naturschutz in Bayern e.V.
14. Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V.
15. Landesjagdverband Bayern e.V.
16. Schutzgemeinschaft Deutscher Wald - Landesverband Bayern e.V.
17. Bayer. Waldbesitzerverband e.V.
18. Landesverband Bayern der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine e.V.
19. Landesfischereiverband Bayern e.V.
20. Bezirk Oberbayern - Fachberatung für Fischerei –
21. Bayer. Landesamt für Denkmalpflege
22. Bayer. Geologisches Landesamt
23. Bayer. Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau, vertreten durch das Landwirtschaftsamt Ingolstadt
24. Direktion für ländliche Entwicklung München
25. Landwirtschaftsamt Erding/Moosburg
26. Bayer. Bauernverband - Hauptgeschäftsstelle Oberbayern
27. Forstdirektion Oberbayern-Schwaben
28. Wasserwirtschaftsamt Freising
29. Zweckverband zur Wasserversorgung Erding–Ost
30. Straßen- und Wasser-Zweckverband der Gemeinden des Landkreis Erding
31. Abwasserzweckverband Erdinger Moos
32. Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising–Süd
33. Abwasserzweckverband in den Gemeinden Unterschleißheim, Neufahrn und Eching
34. Regierung von Oberbayern-Bergamt Südbayern
35. Straßenbauamt München
36. Deutsche Telekom AG - Rosenheim - Direktion München
37. E.On Bayern AG zugleich für E.ON Netz GmbH und E.ON Regionalzentrum Süd
38. Oberfinanzdirektion München-Bundesvermögensabteilung-
39. Bezirksfinanzdirektion München

40. Wehrbereichsverwaltung Süd-München
41. Deutsche Flugsicherung GmbH
42. Flughafen München GmbH
43. Regierung von Oberbayern-Luftamt Südbayern
44. Autobahndirektion Südbayern
45. Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH
46. Fa. ESB GmbH
47. Mobil-Erdgas GmbH
48. Bayer. Industrieverband Steine und Erden e.V.
49. Bayerngas GmbH
50. Stadtwerke München-über Landeshauptstadt München
51. OMV Deutschland GmbH
52. WSG Wärmeversorgung Südbayern GmbH
53. Münchner Verkehrs- und Tarifverbund
54. Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern
55. Handwerkskammer für München und Oberbayern
56. S-Bahn München GmbH
57. Überlandwerke Erding
58. Stadtwerke Freising

Durch die Regierung von Niederbayern wurden beteiligt:

1. Bezirk Niederbayern, Hauptverwaltung
2. Regionaler Planungsverband Landshut
3. Regionaler Planungsverband Donau-Wald
4. Industrie- und Handelskammer für Niederbayern, Passau
5. Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz, Passau
6. DGB-Region Landshut
7. Tourismusverband Ostbayern e.V., Regensburg

Zudem haben noch die Landkreise Deggendorf und Landshut und die Stadt Landshut Stellungnahmen zum Vorhaben abgegeben. Der Fahrgastverband "Pro Bahn Landesverband O-

berbayern e.V." hat seine Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren in Kopie auch der Regierung von Niederbayern zugesandt.

Durch die Regierung von Oberfranken wurden beteiligt:

1. Regionaler Planungsverband Oberfranken-Ost
2. Regionaler Planungsverband Oberfranken-West
3. Bezirk Oberfranken
4. Industrie- und Handelskammer für Oberfranken
5. Handwerkskammer für Oberfranken
6. Verkehrsverband für Nordostbayern e.V.

Zusätzlich haben auch das Landratsamt Wunsiedel i.Fichtelgebirge und die Stadt Marktredwitz eine Stellungnahme abgegeben.

Durch die Regierung der Oberpfalz wurden beteiligt:

1. Bezirk Oberpfalz
2. Stadt Regensburg
3. Industrie- und Handelskammer Regensburg
4. Handwerkskammer Niederbayern/Oberpfalz
5. Regionaler Planungsverband Oberpfalz-Nord
6. Regionaler Planungsverband Regensburg

Zusätzlich gingen Stellungnahmen von den Städten Cham und Weiden sowie vom gemeinnützigen Fahrgastverband „PRO BAHN Oberbayern“ ein.

IV Einbeziehung der Öffentlichkeit

Die neu geplanten Strecken liegen im Regierungsbezirk Oberbayern in den Landkreisen Erding und Freising und berühren die Städte Freising und Moosburg a.d.Isar sowie folgende Gemeinden: Eitting, Hallbergmoos, Langenbach, Marzling, Neufahrn b.Freising und Oberding. Die Öffentlichkeit war durch Bekanntmachung und durch Auslegung der Projektbeschreibung in jeweiligen Stadt- und Gemeindeverwaltungen einbezogen (§ 15 Abs. 6 Satz 1 ROG).

Dem StMLU bzw. der Regierung von Oberbayern direkt oder über die Gemeinden zugeleitete Äußerungen von Bürgern oder Wirtschaftsunternehmen wurden - soweit sie überörtlich raumbedeutsame Gesichtspunkte beinhaltet haben - im raumordnerischen Prüfverfahren berücksichtigt.

C Beschreibung des Vorhabens und seiner Auswirkungen

I Vorhaben

1 Ausgangssituation

Ziel der Deutschen Bahn AG (DB) ist die Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München. Mit der Maßnahme soll eine schnelle und bequeme Erreichbarkeit des Flughafens über die Schiene auch für den nördlichen und östlichen Teil Bayerns gewährleistet werden. Für den flughafenbezogenen Schienenverkehr aus dem ost- und nordostbayerischen Raum (Strecke Landshut-München) steht derzeit lediglich eine Busverbindung von Freising zum Flughafen zur Verfügung.

Gerade unter dem Aspekt des in Zukunft ansteigenden Passagier- und Frachtaufkommens sowie der stärkeren ökonomischen Verflechtungen des Flughafens mit seinem Umland ist die Schienenverbindung zur Strecke München-Landshut von großer Bedeutung. Durch Verkürzung der Reisezeiten im Personenverkehr soll – unter Wahrung einer pünktlichen, zuverlässigen und sicheren Verkehrsbedienung – die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs deutlich erhöht werden.

Die Kapazität der elektrifizierten neuen Strecken ist von der DB auf max. 30 Züge je Tag und Richtung ausgelegt, die von der bestehenden Strecke München-Landshut ohne Ausbaumaßnahmen aufgenommen werden können.

2 Beschreibung der drei Varianten im einzelnen

2.1 Neufahrner Kurve

Die Neufahrner Kurve als westliche Anbindung erfordert einen ca. 2,5 km langen zweigleisigen Streckenneubau. Sie zweigt höhenfrei im Bereich des Autobahnanschlusses Freising-Süd der BAB A 92 aus der bestehenden Trasse der S 1 ab und mündet ebenfalls höhenfrei nordöstlich von Neufahrn in die Strecke München-Landshut ein. Auch damit können die Züge im Bahnhof Freising halten.

Die Neufahrner Kurve wird alternativ in Hoch- oder Tieflage geplant.

Um einen höhenfreien Abzweig zu ermöglichen, müssen die Gleise der S 1 aufgespreizt und das Gleis Neufahrn-Flughafen nach Süden verschwenkt werden.

Vom Flughafen kommend verläuft die Trasse in Hochlage zunächst südlich der Autobahn auf einem ca. 600m langen Damm. Danach wird die Trasse in zweiter Ebene über die Gemeindeverbindungsstraße, die A 92 und die S-Bahn geführt. Nördlich der BAB A 92 verläuft die Trasse auf einer Länge von 500m in Dammlage. Das Gleis Freising-Flughafen wird auf einer Brücke über die Fernbahn geführt und mündet dann in sie ein.

Die Trasse in Tieflage ist identisch mit der Trasse in Hochlage; es gibt anstelle der Überführungsbauwerke Unterführungsbauwerke. Die Gleise liegen dabei überwiegend im Geländeeinschnitt.

2.2 Pullinger Spange

Die Pullinger Spange als westliche Anbindung erfordert einen ca. 4,6 km langen ingleisigen Streckenneubau. Diese Alternative zweigt jeweils höhenfrei nach der Einmündung der S 8 aus der bestehenden Trasse der S 1 ab und schließt östlich von Pulling an die Strecke München-Landshut an. Damit können die Züge im Bahnhof Freising halten.

Die Trasse verläuft westlich der Isar auf ca. 700m in Dammlage. Abzweig aus der S-Bahn-Strecke S 1 und Einmündung in die Fernbahnstrecke München-Landshut sind zweigleisig geplant; dazwischen ist die Pullinger Spange eingleisig.

Westlich des Flughafens zweigt das Gleis in Richtung Flughafen südlich des S-Bahn-Gleises ab und überquert die S-Bahn-Linie auf einer Brücke. Das Gleis in Richtung Freising zweigt nördlich der S-Bahn ab und verläuft zunächst zwischen Autobahnzubringer und S-Bahn. Danach überqueren beide Gleise getrennt auf Brücken den Anschlussknoten der BAB A92 zum Flughafen und schwenken nach Norden. Hier wird die Pullinger Spange eingleisig und überspannt auf Brücken die Isar und deren Auen an einer engen Stelle. Anschließend kreuzt die Trasse die B 11 und den Rand eines Kiesweihers. Pulling wird östlich umgangen; ab km 3,17 beginnt wieder der zweigleisige Abschnitt zur Anbindung an die Fernbahn. Das Gleis in Richtung Flughafen unterquert die Fernbahn und mündet dann in diese ein.

Es sind mehrere Planungen anderer Planungsträger zu berücksichtigen: Rückverlegung der Hochwasserdeiche an der Isar bis zur B 11 und deren Anhebung, sechsspuriger Ausbau der BAB A 92 und Bau der Magnetschwebbahn (MSB).

2.3 Marzlinger Spange

Die Anbindung über die Marzlinger Spange erfordert einen ca. 10 km langen ingleisigen Neubau von der östlichen Flughafengrenze zur Bahnstrecke Freising-Landshut mit Anschluss zwischen Marzling und Langenbach. Mit dieser Ausbaustufe könnte eine flughafenbezogene Schienenverbindung von München über Flughafen nach Landshut erreicht werden. Eine Anbindung des Bahnhofs Freising wäre durch die Verwendung von Flügelzügen möglich. Die eingleisige Anschlussstrecke wird nordöstlich von Freising höhenfrei mit der Bahnstrecke Landshut-München verbunden; ebenso höhenfrei erfolgt die Verknüpfung mit der noch zu erstellenden S-Bahn-Verbindung der S 6 „Ringschluss Erding“. Nach dem Abzweig von der Raumordnungs-trasse des „Ringschlusses Erding“ unterquert die Strecke den Vorflutgraben Nord und die St 2584 in einem Tunnel und schwenkt nach Norden. Für den Mittelteil der Strecke bestehen zwei Untervarianten; Anfangs- und Endbereich sind dabei für die Untervarianten identisch. Die Untervariante West führt westlich am Gut Grünschwaige vorbei (Abstand ca. 50m), die Untervariante Ost östlich. Nach der Querung des Abfanggrabens Ost und der St 2084 verläuft die Untervariante West in nordwestlicher Richtung und überquert die BAB A 92 bei km 31,1. Danach schwenkt sie nach Norden und quert dann an einer engen Stelle die Isar mit den begleitenden Bächen Goldach, Angerbach und Moosach. Den folgenden Steilhang der Isar schneidet sie in einem kurzen Tunnel und schwenkt dann nach Nordosten, um östlich von Marzling in die bestehende Strecke Freising-Landshut einzubinden.

Die Untervariante Ost umfährt das Gut Grünschwaige im Osten und mündet nach Querung des Abfanggrabens Ost und der BAB A 92 bei Riegerau in die Untervariante West. Die Untervariante Ost ist ca. 650m länger als die Untervariante West.

Die Abzweige aus dem „Ringschlusses Erding“ und aus der Strecke München-Landshut sind aus betrieblichen Gründen zweigleisig und haben eine Länge von jeweils 1000m. Zunächst verlaufen beide Gleise nach Verlassen des „Ringschlusses Erding“ in einer Grundwasserwanne, danach unterquert das Gleis Flughafen-Landshut das geplante S-Bahn-Gleis in einem Tunnel, um anschließend gemeinsam mit dem Gegengleis den Abfanggraben Ost und die St 2384 zu unterqueren. Daran schließt sich eine weitere Grundwasserwanne an, nach der der eingleisige Streckenverlauf beginnt.

Der Eingriff in den Auwald bei der Querung der Isar kann durch die Wahl der Trasse in Bezug auf die durch die Baumaßnahme bedingte Flächeninanspruchnahme beschränkt werden. Die Querung erfolgt aber bei dieser Variante an einer kaum durch Infrastruktur vorbelasteten Stelle. Der sich anschließende Isarhang wird in einem Tunnel, der in offener Bauweise errichtet wird, durchfahren.

II Auswirkungen des Vorhabens anhand der Stellungnahmen der Beteiligten sowie der sonstigen ermittelten Tatsachen

1 Raumbezogene überfachliche Belange

1.1 Raumstruktur

Nach Auffassung der Regierungen von Oberbayern, Niederbayern, der Oberpfalz und Oberfranken habe die Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München positive Auswirkungen auf den gesamten nord- und ostbayerischen Raum. Die geplante Maßnahme steigere nicht nur die Attraktivität der gesamten Region, sie stelle auch einen wichtigen Standortfaktor dar.

1.2 Zentrale Orte und Entwicklungsachsen

Die Regierungen von Oberbayern, Niederbayern und der Oberpfalz machen deutlich, dass von der geplanten Infrastrukturmaßnahme bei allen Varianten unmittelbar neben dem Oberzentren Landshut und Regensburg auch die davon versorgten Ober- und Mittelbereiche Regensburg und Landshut, der nördliche Teil des Mittelbereiches Neutraubling, der östliche Teil des Mittelbereiches Kehlheim sowie der Mittelbereich Abensberg/Neustadt a.d. Donau profitierten.

1.3 Verkehrsinfrastruktur

Die Projektträgerin führt aus, dass gegenwärtig lediglich eine Busverbindung von Freising die Anbindung des nord- und ostbayerischen Raumes über die Strecke Landshut-München an den Flughafen biete. Mit der Herstellung der Verbindung an das Fernstreckennetz der DB könne die schnelle und bequeme Erreichbarkeit des Flughafens gewährleistet werden.

In den Stellungnahmen der Regierungen von Oberbayern, Niederbayern, der Oberpfalz und Oberfranken wird die Notwendigkeit der geplanten Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München bestätigt.

Der Regierung von Oberbayern führt aus, dass die Schienenanbindung Ostbayerns die weitere Entwicklung des Raumes positiv beeinflusse und gerade die Versorgungssituation des Raumes mit öffentlichen Verkehrsdienstleistungen deutlich verbessere. Mit der Verbesserung der Verkehrsbedienung werde die Attraktivität der Standorte Ostbayern, aber auch die Schrittmacherfunktion des Verdichtungsraumes München für die Region München und für das übrige Oberbayern beeinflusst.

Von Seiten der Regierung Niederbayerns wird betont, dass eine direkte Anbindung des Flughafens München an die DB-Strecke Landshut – München dringend erforderlich sei, weil der flughafenbezogene Verkehr in den nächsten Jahren erheblich zunehmen werde und ohne eine effiziente Verlagerung vom Individual- zum öffentlichen Personennahverkehr erhebliche Engpässe zu erwarten seien.

Der Regierungsbezirk Oberfranken unterstütze das Ziel ein gutes Fernverkehrsangebot auf der Ostbayern-Linie Dresden/Leipzig-Hof-Regensburg-Landshut-München zu erreichen und die Schienenanbindung des Flughafens München nach Norden und Osten zu realisieren.

1.4 Wirtschaftsstruktur

Nach Ansicht der Regierungen Nieder- und Oberbayerns, der Oberpfalz und Oberfrankens bringe die geplante Schienenanbindung Entwicklungsimpulse für den gesamten ost- und nordostbayerischen Raum. Bei den erheblich gewachsenen Wirtschaftspotentialen des gesamten ost- und nordbayerischen Raumes sowie der zunehmenden Internationalisierung der Unternehmen sei eine schnelle und leistungsfähige Anbindung an den internationalen Luftverkehr ein wesentlicher Standortfaktor.

Die Regierung Oberbayerns ist der Auffassung, dass das Vorhaben zur Sicherung und Verbesserung der Verkehrsleistungen beitrage und damit einen wichtigen Standortfaktor bilde, der im Wettbewerb der Verdichtungsräume und Regionen durchaus Gewicht besitze. Daher seien erhebliche positive räumliche Auswirkungen von dem Vorhaben dann eben nicht nur für Ostbayern zu erwarten; denn eine bessere Verkehrsanbindung über den ÖV diene auch der zukünftigen Entwicklung der zentralen Orte in der Flughafenregion.

2 Raumbezogene fachliche Belange

2.1 Siedlung

2.1.1 Neufahrner Kurve

Nach Aussage der Regierung von Oberbayern werde mit der Maßnahme das geplante Gewerbegebiet Mintraching-Nord der Gemeinde Neufahrn b. Freising berührt und damit in städtebauliche Belange eingegriffen. Das geplante Gewerbegebiet befinde sich in einem weit fortgeschrittenen Planungsstadium.

2.1.2 Pullinger Spange

Nach Aussage der Regierung von Oberbayern führe die Pullinger Spange zu einer stärkeren Trennung der Siedlungsgebiete im Stadtteil Pulling der Stadt Freising von den Isarauen als bisher (S-Bahnstrasse, B 11). Eine gegenüber der vorhandenen Bahnstrecke noch verstärkte Immissionsbelastung der von der Stadt am nordöstlichen Ortsrand vorgesehenen Wohnbauflächen könne nicht ausgeschlossen werden. Durch die Lage inmitten von Bahnstrecken (Gleisdreieck) würde auch der durch Flugverkehrsgeräusche bereits vorbelastete Stadtteil Acherling noch stärker beeinträchtigt als bisher.

2.1.3 Marzlinger Spange

Nach Ansicht der Regierung von Oberbayern stellt die Querung der Isaraue einen Konflikt-schwerpunkt dar. Das vorgesehene Dammbauwerk beeinträchtige die Wegebeziehungen und erschwert eine attraktive Verbindung zwischen dem Hauptort der Gemeinde Marzling und dessen Ortsteil Rudlfing. Zudem sei mit Schall- und Erschütterungseinwirkungen zu rechnen. Nach Aussage der Regierung von Niederbayern bleibt mit der Möglichkeit des Flügelkonzeptes die Funktionsfähigkeit des möglichen Oberzentrums Freising erhalten. Eine Vielzahl der Beteiligten vertritt dagegen die Auffassung, dass anhand der Marzlinger Spange Marzling vom Fernverkehr abgeschnitten werde und damit einen Funktionsverlust erleide.

2.2 Verkehr

Grundsätzlich seien aus Sicht der Regierung von Oberbayern alle drei alternativen Streckenführungen denkbar. Die drei Wahltrassen der Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München berühren das bestehende Netz der Bundesfern-, Staats- und Kreisstraßen durch Kreuzungen und Parallelführungen in verschiedenen Bereichen. Darüber hinaus werde bei der Variante Marzlinger Spange der geplante 3-streifige Ausbau der St 2584 zwischen dem Flughafen und der Kreisstraße ED 5 und bei der Variante Pullinger Spange eine wasserwirtschaftliche Planung zur Nutzung der B 11 als Hochwasserdamm tangiert.

Grundsätzliche Probleme im Bereich von Kreuzungen bzw. Berührungen der Vorhaben mit Bundes- und Staatsstraßen sowie dem Schienenverkehr ergäben sich nicht, sofern Abstimmungen mit zuständigen Verwaltungen in nachfolgenden Verfahren erfolgen.

2.3 Land- und Forstwirtschaft

Von den Fachstellen der Land- und Forstwirtschaftsverwaltungen wird auf den Verlust landwirtschaftlicher Nutzflächen durch alle drei Varianten hingewiesen. Der Verlust von Waldflächen werde durch die Pullinger und Marzlinger Spange bei der Isarquerung beklagt.

Durch die Zerschneidung von Grundstücken, Zufahrtswegen und Vorflutern seien erhebliche Bewirtschaftungerschwernisse zu befürchten.

2.4 Rohstoffversorgung

Die Regierung von Oberbayern, das Geologische Landesamt und der Industrieverband Steine und Erden e.V. weisen darauf hin, dass die Pullinger Spange das im Regionalplan 14 dargestellte Kiesabbauvorbehaltsgebiet Nr. 51 berühre, deren nördlicher Teilbereich bei Realisierung abgeschnitten würde und nicht mehr nutzbar wäre.

2.5 Denkmalpflege

Aus Sicht der Fachstellen der Denkmalschutzverwaltung seien schützenswerte Objekte im Bereich der Neufahrner Kurve und der Marzlinger Spange zu berücksichtigen.

Das Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege – Abt. Bodendenkmalpflege – weist auf vier Bodendenkmäler hin, die im Bereich der Variante Neufahrner Kurve lägen. Die Relikte befänden sich in nur sehr geringer Tiefe.

Die Marzlinger Spange tangiere den Wallfahrerweg zwischen Rudlfing und Marzling und führe zu Beeinträchtigungen des barocken Sakralbaus an der Hangschulter des Prallhangs der Isar.

2.6 Sonstige fachliche Belange

Die auf den Trassen der Varianten liegenden Telekommunikations- und Stromleitungen sowie Erdgasleitungen und andere Ver- und Entsorgungsleitungen seien bei den nachfolgenden Planungen zu berücksichtigen.

3 Auswirkungen auf die in § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG genannten Umweltgüter

3.1 Technische Infrastruktur

3.1.1 Neufahrner Kurve und Pullinger Spange

Die obere Immissionsschutzbehörde sowie das Bayerisches Landesamt für Umweltschutz (LfU) führen aus, dass nur unwesentliche Verschlechterungen der Gesamtlärsituation zu erwarten seien. Die Immissionsgrenzwerte würden nicht überschritten.

Spürbare Erschütterungen durch den Schienenverkehr seien aufgrund der großen Entfernung von der Bebauung nicht zu erwarten.

3.1.2 Marzlinger Spange

Nach Aussage des LfU komme es zu folgenden lärmbedingten Auswirkungen. Am Gut Grünschwaige werde der Immissionsgrenzwert um 4 dB(A) bei der Untervariante West sowie um 1 dB(A) in Eittingermoos bei der Untervariante Ost überschritten. An einem Gebäude bei Bau-km 4,925 der Untervariante West seien wahrscheinlich noch höhere Pegel zu erwarten. Des weiteren wird die Immissionsgrenze um 1 dB(A) in Riegerau, wo beide Untervarianten zusammenlaufen, überschritten.

Das LfU stellt weiterhin fest, dass bei einzelnen Gebäuden, die in unmittelbarer Entfernung zur Trasse liegen, spürbare Erschütterungen bis $KB = 0,4$ auftreten können.

In den Gebäuden, bei denen wahrnehmbare Erschütterungsimmissionen auftreten, entstehe Erfahrungsgemäß auch sekundärer Luftschall mit Pegelspitzen deutlich über dem Grenzwert von 35 dB(A) (für die Nachtzeit gemäß TA Lärm).

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Erholung

Die Auswirkungen der drei Trassenvarianten auf Flora und Fauna und ihre Lebensräume sowie flächige Schutzgebiete sind in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) mit umfangreichen Tabellen sowie in den Stellungnahmen der Naturschutzfachbehörden, der Naturschutzverbände und der Gebietskörperschaften bis hin zu Auswirkungen auf einzelne Biotope z.T. sehr detailliert dargestellt. Zu diesen Details wird auf die Tabellen der UVS (Anhang der UVS) und die Wiedergabe der Stellungnahmen der beteiligten Träger öffentlicher Belange (s. Anhang) verwiesen. Die wesentlichen Wirkungen auf Flora und Fauna ergäben sich aus dem Verlust von Biotopflächen durch Überbauung und Erddeponien, durch Trenn- bzw. Zerschneidungswirkungen und betriebsbedingt durch Störwirkungen aus Lärm, Erschütterungen etc..

Wirkungen auf das Landschaftsbild ergäben sich aufgrund optischer Fernwirkungen bei weiträumigen Sichtbeziehungen, Zerschneidungs- bzw. Trennungseffekten für Sichtbeziehungen bei Brücken und Dammbauwerken sowie aufgrund der Beeinträchtigungen der Eigenart der Landschaft.

Die wesentlichen Wirkungen auf Flächen und Erholungsfunktionen ergäben sich aus betriebsbedingten Störungen, besonders Lärm, sowie optischen und räumlichen Trennwirkungen und Veränderungen des Landschaftsbildes durch die Trasse.

Die wesentlichen Konfliktschwerpunkte in Bezug auf das Schutzgut Natur- und Landschaftsschutz und Erholung durch die drei Varianten sind nach den o.g. Stellungnahmen folgende Bereiche:

3.2.1 Neufahrner Kurve

Die direkten (Flächenverlust) und indirekten Auswirkungen (z.B. Trenneffekte, Immissionen, Funktionseinschränkungen) des Vorhabens betreffen das Schutzgut Tiere und Pflanzen auf einer Streckenlänge von insgesamt ca. 4050 m. Hierbei ergäben sich auf einer Länge von 170 m mittlere und auf einer Länge von 3780 m niedrige und sehr niedrige Eingriffsintensitäten.

Das Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Eichinger Gfild“ würde randlich tangiert auf überwiegend landwirtschaftlich genutztem Bereich. Bei der in Hochlage geführten Variante komme es zu Beeinträchtigungen des Schutzgutes Landschaft, die bei der Variante in Tieflage

geringer ausfallen. Durch die zusätzliche Verlärmung im schon vorbelasteten Gebiet komme es zu Beeinträchtigungen der Erholungsgebiete Freisinger Moos und Echinger Gfild.

An Biotopstrukturen würden die bahnbegleitenden Gehölzbestände mit kleinflächigen Magerrasen und Altgrasbeständen berührt, die nach Artenschutzkartierung der Dorngrasmücke Lebensraum bäten. Südlich der Autobahn seien die biotopkartierten Heckenbestände am Römerfeldweg betroffen. Nördlich der Trasse liege ein landesweit bedeutendes Wiesenbrütergebiet, was zwar nicht direkt betroffen sei, doch zusätzlicher Verlärmung ausgesetzt würde.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf Gebiete nach der FFH-Richtlinie kommt die oberste Naturschutzbehörde bei einer summarischen Abschätzung zu folgenden Ergebnis:

Zur Querung der Isar mit begleitendem Auwald würden bestehende Querungsbauwerke mit genutzt. Daher ist eine unmittelbare Betroffenheit des an die EU-Kommission gemeldeten FFH-Gebiets Nr. 7537-301 beim derzeitigen Planungsstand nicht offensichtlich. Die Genehmigungsbehörde hat, soweit diese Variante weiterverfolgt wird, dennoch abzuschätzen, ob das Projekt auf der Basis der Genehmigungsunterlagen geeignet sein kann, die Erhaltungsziele des gemeldeten FFH-Gebiets erheblich zu beeinträchtigen. Kann dabei eindeutig ausgeschlossen werden, dass eine erhebliche Beeinträchtigung ernsthaft in Betracht kommt, ist eine Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie entbehrlich.

3.2.2 Pullinger Spange

Es ergäbe sich eine Eingriffsstrecke von 5.870 m durch direkte (Flächenverlust) und indirekte (z.B. Trenneffekte, Immissionen, Funktionseinschränkungen) Auswirkungen mit hohen Eingriffsintensitäten auf ca. 28 %, mittleren Eingriffsintensitäten auf ca. 11 %, niedrigen Eingriffsintensitäten auf ca. 11 % und sehr niedrigen Eingriffsintensitäten auf ca. 45 % der Eingriffsstrecke.

Die aufgeständerte Trassenführung im Bereich der Isarquerung führe zur Zerschneidung und Überbauung hoher bis hochwertiger Biotopausstattungen sowie zur optischen und räumlichen Trennung des Landschaftsraumes Isartal (Bannwald, FFH-Gebiet; LSG). Die Isarauen von Unterföhring bis Landshut sind als FFH-Gebiete ausgewiesen; für die neue Trasse würde die Isar

mit begleitendem Auwald mit einer neuen Querung durchschnitten, wobei im Umfeld dieser neuen Querung bereits erheblich Vorbelastungen durch Infrastruktureinrichtungen gegeben sind. Die Querung der B 11 und des westlich anschließenden Bagger-See-Komplexes bewirke eine hohe funktionale Beeinträchtigung der Landschaft, da durch die Bahnstrecke zusätzlich zur Höherlegung der B 11 im Zuge der Rückverlegung der Hochwasserdeiche der Isar ein Querriegel entstehe.

Im Bereich der Münchner Ebene komme es auf Grund der Trassenführung in Geländegleichlage und der vorhandenen, gliedernden Gehölzstrukturen zu geringen Beeinträchtigungen der Landschaft und der Sichtbeziehungen.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf Gebiete nach der FFH-Richtlinie kommt die oberste Naturschutzbehörde bei einer summarischen Abschätzung zu folgenden Ergebnis:

In der noch durchzuführenden Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie wird zu prüfen sein, ob mit der Querung des betroffenen, an die EU-Kommission gemeldeten FFH-Gebiets Nr. 7537-301 maßgebliche Bestandteile für dessen Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt werden. Von Bedeutung ist, dass es bereits mit dem derzeitigen Kenntnisstand nicht fern liegt, dass der im Gebiet großflächig vorkommende prioritäre Lebensraumtyp 91E0 (Weichholzauwald) betroffen sein kann. Daneben können erhebliche Beeinträchtigungen anderer vorkommender Lebensraumtypen (z.B. Hartholzauwald, Fließgewässerlebensraumtyp) oder für die Meldung relevanten Arten ebenfalls nicht von vorn herein ausgeschlossen werden. Sollten erhebliche nachteilige Auswirkungen des prioritären Lebensraumtyps gegeben sein, so ist bereits dadurch grundsätzlich von einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets auszugehen, die dann zur Unverträglichkeit des Projekts nach der FFH-Richtlinie führt.

3.2.3 Marzlinger Spange

Es komme zu direkten (Flächenverlust) und indirekten (z.B. Trenneffekte, Immissionen, Funktionseinschränkungen) Auswirkungen auf einer Streckenlänge von ca. 19.500 m bei der Variante West bzw. 21.675 m bei der Variante Ost.

Für beide Varianten gälte als Eingriffsschwerpunkt die Durchfahrung des Landschaftsraumes Unteres Isartal mit einer hohen Dichte an naturnahen Biotopen der Flussauen (FFH-Gebiet). In diesem Abschnitt komme es zu hohen bis sehr hohen Eingriffsintensitäten auf einer Länge von 700 m.

Bei beiden Varianten ergäbe sich ein weiterer Bereich hoher Konfliktdichte bei der Durchfahrung wechselfeuchter Niedermoorstandorte des Eittinger Moores.

Neben dem direktem Flächenverlust komme es bei beiden Varianten durch die Zerschneidung des Raumes sowie die Zerstörung und Zerschneidung von landschaftsprägenden Elementen, die zu optischen Trennwirkungen und visuellen Störungen des Landschaftsbildes führen, zu Beeinträchtigungen. Die Unterbrechung von linienhaften Landschaftsstrukturen wie Gräben, Baumreihen und die Isaraue verstärke die visuellen Beeinträchtigungen.

Hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens auf Gebiete nach der FFH-Richtlinie kommt die oberste Naturschutzbehörde bei einer summarischen Abschätzung zu folgenden Ergebnis:

In der noch durchzuführenden Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie wird zu prüfen sein, ob mit der Querung des betroffenen, an die EU-Kommission gemeldeten FFH-Gebiets Nr. 7537-301 maßgebliche Bestandteile für dessen Erhaltungsziele erheblich beeinträchtigt werden. Von Bedeutung ist, dass es bereits mit dem derzeitigen Kenntnisstand nicht fern liegt, dass der im Gebiet großflächig vorkommende prioritäre Lebensraumtyp 91E0 (Weichholzauwald) betroffen sein kann. Daneben können erhebliche Beeinträchtigungen anderer vorkommender Lebensraumtypen (z.B. Hartholzauwald, Fließgewässerlebensraumtyp) oder für die Meldung relevanter Arten ebenfalls nicht von vorn herein ausgeschlossen werden. Sollten erhebliche nachteilige Auswirkungen des prioritären Lebensraumtyps gegeben sein, so ist bereits dadurch grundsätzlich von einer erheblichen Beeinträchtigung des FFH-Gebiets auszugehen, die dann zur Unverträglichkeit des Projekts nach der FFH-Richtlinie führt.

3.3 Wasser

3.3.1 Neufahrner Kurve

Oberirdische Gewässer

Oberirdische Gewässer seien von der Neufahrner Kurve nicht betroffen.

Grundwasser

Bei der Gründung der Brückenbauwerke der Variante Hochlage komme es bauzeitlich zur Aufdeckung des Grundwasserleiters sowie bauzeitlich zur Absenkung des Grundwasserspiegels. Bei der Variante Tieflage lägen die Tunnel unter den kreuzenden Bauwerken nahezu vollständig im Grundwasservorkommen. Die Tunnel lägen rechtwinkelig zur Grundwasserströmung, so dass es zu einem Grundwasserstau vor und zu einer Grundwasserabsenkung hinter der Grundwasserwanne komme. Der Grundwasseraufstau bzw. die –absenkung sei von der Durchlässigkeit des quartären Schotters sowie der unter dem Bauwerk verbleibenden Restmächtigkeit des hochdurchlässigen Grundwasserleiters abhängig.

3.3.2 Pullinger Spange

Oberirdische Gewässer

Es komme zur Überquerung des Pförreraugranbens (Bau-km 0,10), des Schwaigbaches (Bau-km 0,70), der Isar und deren Überschwemmungsgebiet (Bau-km 1,44) und zur Teilverfüllung des Kiesweihers (Bau-km 1,90).

Grundwasser

Auf einer Länge von 700 m werde das Trinkwasserschutzgebiet der Schutzzone III des Wassergewinnungsgebietes Vötting berührt. Des weiteren werde auf einer Länge von 200 m das gemäß Schutzgebietsvorschlag im Verfahren befindliche Wasserschutzgebiet der Schutzzone IIIA berührt.

Es komme zu bauzeitlichen Absenkungen des teilweise oberflächennah anstehenden Grundwasserspiegels.

3.3.3 Marzlinger Spange

Oberirdische Gewässer

Es komme zur Unter- und Überquerung diverser Gräben und Bäche durch beide Varianten. Bei der Querung der Isar durch eine Damm-Brücken-Konstruktion werde in das ausgewiesene Überschwemmungsgebiet eingegriffen.

Grundwasser

Es komme zur bauzeitlichen Absenkung und Ableitung des Grundwassers. Das Tunnelbauwerk östlich der Flughafengrenze liege quer zur Grundwasserrichtung, so dass es zum Rückstau des anstehenden Grundwassers kommen kann.

3.4 Boden

Bei allen Varianten würden Funktionen des Schutzgutes "Boden" durch Überbauung, Änderung der Vegetationsdecke, Änderung des Bodenwasserhaushalts und durch Änderung der Bodenstruktur und der Bodenprofile verursacht. Die jeweiligen Flächeninanspruchnahmen unterscheiden sich durch die unterschiedlichen Streckenlängen (Neufahrner Kurve ca. 2,5 km, Pullinger Spange ca. 4,6 km und Marzlinger Spange 9,6 km (Variante West) bzw. 10,2 km (Variante Ost)). Auswirkungen des Vorhabens auf den Boden beeinflussen über dieses Medium räumliche Flächennutzungen und -funktionen, besonders Land- und Forstwirtschaft und Natur- und Landschaftsschutz.

3.5 Klima/Luft

Aufgrund der zu erwartenden kleinräumigen Auswirkungen durch die drei Varianten auf das Schutzgut Klima/Luft sei auf eine Darstellung und Bewertung verzichtet worden.

D Raumordnerische Bewertung und Gesamtabwägung

Maßstab für die raumordnerische Beurteilung des Vorhabens sind neben den Raumordnungsgrundsätzen gem. § 2 Raumordnungsgesetz (ROG) und Art. 2 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) die

- im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und
- in den Regionalplänen München (RP 14), Landshut (RP 13), Donau-Wald (RP 12) und Regensburg (RP 11)

enthaltenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie sonstige Erfordernisse der Raumordnung.

Ziele der Raumordnung und Landesplanung, die dem Vorhaben grundsätzlich entgegenstehen und somit seine Verwirklichung nicht zuließen, sind nicht vorhanden. Vielmehr lassen die aufgeführten, für die Bewertung des Vorhabens einschlägigen Ziele der Raumordnung und Landesplanung nach ihrem Inhalt ausreichend Gestaltungs- und Abwägungsspielraum.

I Raumordnerische Bewertung

1 Raumbezogene überfachliche Belange

1.1 Raumstruktur

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Zur Sicherung der Lebenschancen künftiger Generationen soll Bayern in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen dauerhaft umwelt-, wirtschafts- und sozialverträglich entwickelt werden. Gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Landesteilen sollen geschaffen und erhalten werden. (LEP, A I 1.1)
- Die Sicherung und Weiterentwicklung der technischen, sozialen und kulturellen Infrastruktur sowie des Bildungswesens sollen unter der Beachtung ökologischer und ökonomischer Belange darauf ausgerichtet werden, dass der Bevölkerung in allen Landesteilen in zumutbarer

Entfernung die erforderlichen Einrichtungen und Angebote dauerhaft bereit gestellt werden. (LEP, A I 1.8)

- Bayern soll als gesunder Lebensraum, Wirtschaftsstandort und Kulturraum, insbesondere hinsichtlich seiner Konkurrenzfähigkeit und Attraktivität im räumlichen Wettbewerb in Deutschland, im EU-Binnenmarkt und in den weiteren europäischen und außereuropäischen Wirtschaftsräumen, gesichert und weiterentwickelt werden. Gleichzeitig soll die Funktionsfähigkeit der Teilräume des Landes im Innern gewährleistet werden. Hierzu sollen eine weitestgehende Vernetzung und Kooperation der Teilräume des Landes untereinander sowie mit angrenzenden Teilräumen anderer Länder und Staaten erfolgen. Die ökologische Standortqualität und die soziokulturellen Standortvorteile sollen als ökonomische Standortfaktoren gesichert und in Wert gesetzt werden.

In Teilräumen noch vorhandene lagebedingte und wirtschaftsstrukturelle Probleme sowie infrastrukturelle Engpässe sollen abgebaut werden. (LEP, A II 1.1)

- Die siedlungs-, wirtschafts- und infrastrukturelle Entwicklung soll in allen Teilräumen soweit möglich zur Verkehrsminimierung aufeinander abgestimmt und insbesondere verstärkt an der Verkehrsanbindung und -erschließung durch die Schiene und sonstige leistungsfähige öffentliche Verkehrsverbindungen sowie an den Bedürfnissen der Freiraumsicherung orientiert werden. (LEP, A II 1.5)
- Die Region München und ihre Teilräume sollen als attraktiver Lebensraum und leistungsfähiger Wirtschaftsraum im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung gesichert und weiterentwickelt werden. (RP 14, A I G 1.1)
- Die Region soll in ihrer Gesamtheit und in ihren Teilräumen so entwickelt werden und gestärkt werden, dass die sich aus der peripheren Lage zu den wirtschaftlichen Zentren der Europäischen Union, der Bundesrepublik und Bayerns ergebenden Auswirkungen ausgeglichen bzw. gemildert und gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen in allen Regionsteilen geschaffen werden. Dabei soll u.a. eine verbesserte Ausstattung mit Infrastruktureinrichtungen in räumlich und zeitlich zumutbarer Entfernung angestrebt werden. (RP 12, A I)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Das Vorhaben entspricht in den drei Varianten „Neufahrner Kurve, Pullinger Spange und Marzlinger Spange“ unter Beachtung der unter A II genannten Maßgaben den landesplanerischen Erfordernissen zur raumstrukturellen Entwicklung Bayerns und der Regionen Nord- und Ostbayerns und trägt in besonderem Maße zur Verwirklichung der o.g. Ziele bei.

Im Hinblick auf die stetig gewachsene und weiter zunehmende Mobilität unserer Gesellschaft ist eine gut funktionierende Infrastruktur besonders wichtig. Hierbei spielen sowohl die ökonomischen, sozialen als auch ökologischen Aspekte eine außerordentliche Rolle. Der Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur ist wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung. Denn durch eine verstärkte Orientierung an der Verkehrsanbindung und –erschließung durch die Schiene wird ein Beitrag zur Begrenzung der Umweltbelastungen geleistet.

Des weiteren kommt der geplanten Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München unter dem Aspekt der weiteren Entwicklung Nord- und Ostbayerns eine besondere Bedeutung zu. Die Anbindung des Flughafens an den Fernverkehr trägt nicht nur zu einer besseren Erschließung der Räume in unmittelbarer Nähe des Flughafens bei sondern gerade auch der fern gelegeneren Räume Nord- und Ostbayerns. Im ländlichen Raum eröffnen sich durch die Entwicklung an leistungsfähigen Schienenverkehrslinien zusätzliche Standortvorteile. Die Fernverkehrsstrecke Dresden/Leipzig-Hof-Regensburg-Landshut-München profitiert von dem Vorhaben und trägt damit zu neuen Entwicklungsimpulsen Nord- und Ostbayerns bei. Deshalb ist der Maßnahme ein besondere Bedeutung für die raumstrukturelle Entwicklung Bayerns beizumessen.

1.2 Zentrale Orte

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Die zentralen Orte sollen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung als Mittelpunkte des gesellschaftlichen Lebens und unter Beachtung der ökologischen Tragfähigkeit des Raumes

entwickelt und gesichert werden. Dabei soll der qualitativen Weiterentwicklung der Vorzug vor einer ressourcenbeanspruchenden quantitativen Entwicklung eingeräumt werden. (LEP, A III 2.1.1)

- Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsbedienung sollen so gestaltet werden, dass die zentralen Orte für die Bevölkerung ihrer jeweiligen Verflechtungsbereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln möglichst günstig erreichbar sind. Die zentralen Orte sollen untereinander, mit den Verdichtungsräumen und mit den überregionalen Verkehrswegen gut verbunden sein. (LEP, A III 2.1.2.5)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Das Vorhaben entspricht in den drei Varianten „Neufahrner Kurve, Pullinger Spange und Marzlinger Spange“ unter Beachtung der unter A II genannten Maßgaben den landesplanerischen Erfordernissen zur Entwicklung der zentralen Orte und trägt in besonderem Maße zur Verwirklichung der o.g. Ziele bei.

Die Wirksamkeit des zentralörtlichen Konzepts und die vom einzelnen zentralen Ort wahrzunehmenden Funktionen können nur durch eine ausreichende Verkehrsinfrastruktur und eine möglichst hochwertige Verkehrsbedienung gewährleistet werden. Mit der Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München werden die Oberzentren Landshut und Regensburg in ihren oberzentralen Versorgungsaufgaben für den Verflechtungsbereich nachhaltig gestärkt. Des Weiteren wirkt sich das Vorhaben positiv auf die weiter entfernt liegenden zentralen Orte im nord- und ostbayerischen Raum aus.

Eine Verschlechterung der Versorgungsfunktion des möglichen Oberzentrums Freising durch die Marzlinger Spange tritt durch die Möglichkeit des Flügelkonzept nicht auf. Die beiden Varianten Neufahrner Kurve und Pullinger Spange führen weiterhin über den Freisinger Bahnhof.

Mit Maßgabe A II 1 wird gewährleistet, dass die Fernverkehrsverbindung München-Landshut-Regensburg ihre Funktionalität behält.

1.3 Verkehrsinfrastruktur

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme sollen die für die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnisse notwendige Mobilität und Kommunikation gewährleisten und möglichst umweltschonenden und sicheren Verkehr ermöglichen.
(...) Die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasserstraße sowie der öffentliche Personennahverkehr und der Radverkehr sollen bevorzugt gestärkt werden. Das Straßennetz soll auch bei wachsendem Verkehr funktionsfähig bleiben. (LEP, B V 1.1.1)
- Um den Verkehr ökonomisch möglichst rationell und ökologisch möglichst günstig zu gestalten, soll die Möglichkeit der Vernetzung der Verkehrsmittel und der Kooperation der Verkehrsträger unter Einsatz neuer Technologien verstärkt genutzt werden. (LEP, B V 1.1.2)
- Die Oberzentren, möglichen Oberzentren und Mittelzentren sollen möglichst günstig in das überregionale Verkehrsnetz einbezogen werden. (LEP, B V 1.1.4)
- Der Flughafen München soll an das Fernbahnnetz angeschlossen werden. (LEP, B V 1.3.9)
- Die Anbindung des Verkehrsflughafens München über eine bedarfsgerechte und funktionale Straßen- und Schienenverkehrserschließung für den Nah- und Fernverkehr soll sichergestellt werden. Die Möglichkeiten einer Anbindung des Flughafens durch eine Magnetschwebbahn sollen - bis zur Entscheidung über die Zulässigkeit einer Trassenalternative -, durch die Freihaltung der im Anhang 14 dargestellten Trassenkorridore gesichert werden. (LEP, B V 1.6.2)
- Es soll darauf hingewirkt werden, dass Personen und Güter ihre Ziele und Bestimmungsorte in der Region München erreichen können. Die Verkehrswege, Verkehrsmittel und Informationssysteme sollen die Verkehre umweltschonend, sozialverträglich und gefähderungsfrei ermöglichen. (RP 14, B V 1.1)
- Der öffentliche Personennahverkehr ist auszubauen. Ergänzungen und Kapazitätsausweitungen der Infrastruktur für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr sollen in Abstimmung mit der Erschließung durch öffentliche Verkehrsmittel vorgenommen werden. Insbesondere in dicht besiedelten Bereichen soll der motorisierte Individualverkehr auf das notwendige Maß beschränkt werden und dem öffentlichen Personennahverkehr der Vorrang eingeräumt werden. (RP 14, B V 1.3)
- Die Kapazitäten der verschiedenen Verkehrssysteme, insbesondere die des öffentlichen Verkehrs, sollen durch ein kooperatives Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger best-

möglich genutzt werden. Auf eine Koordinierung der Planungen der Maßnahmeträger des Verkehrswesens soll hingewirkt werden.

Im Güter- und Personenverkehr soll der Übergang zwischen den verschiedenen Verkehren (Fern-/Nahverkehr, nicht-motorisierter Verkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr), Verkehrswegen und Verkehrsmitteln erleichtert und verbessert werden. (RP 14, B V 1.4)

- Die Errichtung einer Schnellbahnverbindung zwischen dem Flughafen München und Freising über eine Isarquerung zwischen Neufahrn b. Freising und Freising soll offengehalten werden. (RP 14, B V 2.2.6.3)
- 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. (RP 14, B V 3.3)
- Die Anbindung des Flughafens München an den Güter- und Fernreiseverkehr soll ermöglicht werden. (RP 14, B V 3.4)
- Eine Verbesserung des Schienenverkehrs ist insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen München-Landshut-Deggendorf (...) anzustreben. Darüber hinaus ist (...) auf eine direkte Anbindung an den neuen Flughafen München, die außerhalb der Region Landshut zu verwirklichen ist, hinzuwirken. (RP 13, B VII (bisher B X 3.1))
- (...) Auf eine direkte Schienenanbindung an den Flughafen München soll hingewirkt werden. (...) (RP 12, B X 3.1)
- Das Oberzentrum Regensburg soll im Verlauf der Strecke Regensburg-(Landshut-München) direkt an den neuen Flughafen München angeschlossen werden. (RP 11, B IX 4.1.3)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Das Vorhaben entspricht in den drei Varianten „Neufahrner Kurve, Pullinger Spange und Marzlinger Spange“ unter Beachtung der unter A II genannten Maßgaben den landesplanerischen Erfordernissen der Verkehrsinfrastruktur und trägt in besonderem Maße zur Verwirklichung der o.g. Ziele bei

Die zunehmende Mobilität der Gesellschaft verlangt eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur. Dabei ist eine Stärkung des Verkehrsträgers Schiene aus verkehrlichen, ökologischen und gesamtwirtschaftlichen Gründen anzustreben. Das Vorhaben der Anbindung des Flughafens an den Schienenfernverkehr aus Ost- und Nordbayern trägt dazu bei die Attraktivität dieser Verbindung zu erhöhen, da eine schnellere und bequemere Erreichbarkeit des Flughafens sowie in umgekehrter Richtung gewährleistet werden kann.

In diesem Zusammenhang spielt auch die Öffnung der Grenzen nach Osteuropa und die damit einhergehende baldige Erweiterung der Europäischen Union eine Rolle. Die Nachfrage nach guten Fernverkehrsverbindungen wird sich weiter erhöhen. Der qualifizierte Ausbau der Fernverkehrsverbindungen im Schienenverkehr ist deshalb besonders wichtig, gerade im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung.

Aus Sicht der Raumordnung ist es auf Dauer erforderlich, den Anteil des Verkehrsträgers Schiene am Gesamtverkehrsaufkommen durch Verlagerung von anderen Verkehrsträgern zu steigern. Das Vorhaben trägt in allen drei Varianten zu dessen Umsetzung bei.

Das Verkehrsgutachten der Intraplan GmbH zur Verbesserung der Schienenanbindung Ostbayerns/Nordostbayerns an den Flughafen München vom Juli 2002 kommt zu dem Ergebnis, dass die Variante Marzlinger Spange die kürzesten Fahrzeiten aus Ost- und Nordostbayern zum Flughafen München ermögliche und die Variante Neufahrner Kurve die längsten Fahrzeiten benötige. Allerdings lägen alle drei Varianten sehr dicht beieinander. Auch wenn die Variante Marzlinger Spange von den drei Varianten die höchsten ÖV-Nachfragewerte aufweise, schlugen sich diese nicht in vollem Umfange in den Teilstreckenbelastungen im Zulaufe zum Flughafen nieder. Die höchsten Teilstreckenbelastungen würden durch die Variante Pullinger Spange erzielt, da hier

Teile der Verkehrsnachfrage aus Freising zu Lasten der weiterhin bestehenden Busverbindung auf die neue Schienenverbindung verlagert würden. Die Teilstreckenbelastungen der Variante Neufahrner Kurve wären höher als die der Variante Marzlinger Spange.

1.4 Wirtschaftsstruktur

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Die Wirtschaftskraft des Landes und seiner Teilräume soll insbesondere im Hinblick auf den verschärften globalen Wettbewerb erhalten und im Rahmen einer nachhaltigen Entwicklung gestärkt werden. Die Voraussetzungen für die Nutzung der wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten infolge der geplanten Osterweiterung der Europäischen Union und der Öffnung der sonstigen ost- und südosteuropäischen Bezugs- und Absatzmärkte sollen geschaffen werden.

Der erforderliche wirtschaftliche Strukturwandel soll unterstützt werden. Für eine ausgewogene Verteilung neuer Technologien und Medien in allen Teilräumen des Landes sollen geeignete Rahmenbedingungen geschaffen werden. Das Angebot an Forschungs- und Bildungseinrichtungen soll mit den vorhandenen oder angestrebten wirtschaftlichen Schwerpunkten der jeweiligen Teilräume abgestimmt werden. (LEP, A I 1.6)

- Durch die Schaffung günstiger Rahmenbedingungen soll darauf hingewirkt werden, die einzelnen Teilräume Bayerns als Industriestandort zu sichern und in allen Regionen die Investitions- und Innovationsfähigkeit des Verarbeitenden Gewerbes weiter zu verbessern. Dabei soll in allen Landesteilen eine moderne und diversifizierte Industriestruktur angestrebt werden. Der Ausbau neuer Wertschöpfungsketten sowie die erforderlichen Anpassungen an den internationalen Wettbewerb und den technologischen Fortschritt sollen durch die Ausweisung ausreichender und bezahlbarer Flächen, die Modernisierung alter Industrie- und Gewerbegebiete sowie die Bereitstellung der notwendigen Infrastruktur erleichtert werden. Dabei soll sowohl auf die speziellen Erfordernisse kleiner und mittlerer Betriebe als auch auf solche großer Betriebe abgestellt werden. (LEP, B II 1.1.2)
- Die Standortvoraussetzungen und -potentiale für eine nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung sollen optimiert werden. Hierzu sollen die wirtschaftsnahe und verkehrliche Infrastruk-

- tur ausgebaut sowie die Flächenverfügbarkeit an geeigneten Standorten erhöht werden. (RP 14, A I G 1.2.3)
- Der wirtschaftliche Belegungseffekt des Flughafens München soll, insbesondere auch in Verbindung mit der zu schaffenden Infrastruktur, grundsätzlich für sein ganzes Umland wirksam werden, mit Schwerpunkt jedoch im Landkreis Erding. Die Entwicklung der Bevölkerung und Arbeitsplätze im Einzugsbereich des Flughafens soll sich insbesondere im möglichen Oberzentrum Freising, im Mittelzentrum Erding und im bevorzugt zu entwickelnden Mittelzentrum Moosburg a.d.Isar sowie in den Gemeinden Langenbach, Langenpreising, Marzling, Moosinning, Neuching, Oberding, Wartenberg, Wörth und Zolling vollziehen. (RP 14, A I G 2.3)
 - Der wirtschaftliche Belegungseffekt des Flughafens München soll auch in der Region Donau-Wald wirksam werden. Dies gilt vor allem für die Bereiche, die durch leistungsfähige Straßen- oder Schienenstrecken gute Verbindungen zum Flughafen aufweisen. (...) (RP 12, A II 1.6)
 - Im südlichen Teil des Mittelbereichs Regensburg, im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachse Regensburg - (Weiden i.d.OPf.) im Abschnitt Regensburg-Regenstauf, im nördlichen Teil des Mittelbereichs Neutraubling, im östlichen Teil des Mittelbereichs Kelheim sowie im Mittelbereich Abensberg/Neustadt a.d.Donau sollen die Voraussetzungen geschaffen werden, dass die vom neuen Flughafen München ausgehenden wirtschaftlichen Belegungseffekte im Einklang mit der anzustrebenden räumlichen Ordnung verstärkt genutzt werden können. Die zu erwartenden positiven wirtschaftlichen Impulse sollen insbesondere zur Verbesserung der gewerblichen Wirtschaftsstruktur im ländlichen Raum der Region beitragen. (RP 11, A II 1.3)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Das Vorhaben entspricht in den drei Varianten „Neufahrner Kurve, Pullinger Spange und Marzlinger Spange“ unter Beachtung der unter A II genannten Maßgaben den landesplanerischen Erfordernissen zur wirtschaftlichen Entwicklung und trägt in besonderem Maße zur Verwirklichung der o.g. Ziele bei.

Eine ausgewogene wirtschaftliche Situation spiegelt sich in der Qualität der Lebens- und Arbeitsbedingungen eines jeden Landesteiles wieder. Sie bildet die Grundlage für eine weitere positive Entwicklung. Die Attraktivität einer jeden Region Bayerns als Wirtschaftsstandort ist weiter unter der Prämisse einer nachhaltigen Raumentwicklung zu verbessern. Grundvoraussetzung einer funktionierenden wirtschaftlichen Entwicklung ist eine funktionsfähige Infrastruktur.

Die geplante Osterweiterung der EU und die Öffnung der sonstigen ost- und südosteuropäischen Bezugs- und Absatzmärkte bietet die Nutzung neuer wirtschaftlicher Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere auch des nord- und ostbayerischen Raumes. Hierfür müssen die Voraussetzungen geschaffen werden.

Mit der Anbindung der Schienfernverkehrsverbindung Regensburg-Landshut-München an den Flughafen München kann die Attraktivität des nord- und ostbayerischen Raumes deutlich verbessert werden. Sie stellt damit einen wichtigen Standortfaktor dar. Zudem trägt die Schaffung einer funktionsfähigen Schienenanbindung dazu bei, günstigere Rahmenbedingungen für die wirtschaftliche Entwicklung Nord- und Ostbayerns herzustellen.

2 Raumbezogene fachliche Belange

2.1 Siedlung

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Die gewachsene Siedlungsstruktur soll erhalten und unter Wahrung der natürlichen Lebensgrundlagen entsprechend den Bedürfnissen von Bevölkerung und Wirtschaft nachhaltig weiterentwickelt werden. Dabei sollen die bayerische Kulturlandschaft bewahrt und die Baukultur gefördert werden. Auf das charakteristische Orts- und Landschaftsbild soll geachtet werden. Die Zersiedelung der Landschaft soll verhindert werden. (LEP, B VI 1.1)
- Die Siedlungsentwicklung soll mit den Erfordernissen einer günstigen Verkehrserschließung und -bedienung durch öffentliche Verkehrsmittel abgestimmt werden. Im Bereich der Haltestellen schienengebundener öffentlicher Nahverkehrsmittel soll auf eine städtebauliche Verdichtung hingewirkt werden. (LEP, B VI 1.10)

- Die Siedlungsentwicklung soll mit dem System des ÖPNV und dessen weiterem Ausbau abgestimmt werden. (RP 14, B II G 1.6)
- Die Siedlungsentwicklung soll durch ein überörtliches, vernetztes Konzept der im folgenden bestimmten regionalen Grünzüge und Trenngrüns als Grundgerüst eines räumlichen Verbundsystems zur Freiraumsicherung und -entwicklung geordnet und gegliedert werden. (RP 14, B II Z 4.2.1)
- Die Regionalen Grünzüge Isartal (7), Grüngürtel Flughafen München/Erdinger Moos/Aschheimer Speichersee/Grüngürtel München-Nordost (11) 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 entgegenstehen. (RP 14, B II Z 4.2.2)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

2.1.1 Neufahrner Kurve

Unter Gesichtspunkten der Siedlungsentwicklung ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Die geplante Trassenführung würde das im Flächennutzungsplan der Gemeinde Neufahrn b. Freising dargestellte Gewerbegebiet „Mintraching-Nord“ am Rand berühren.

Mit der Maßgabe A II 25 wird erreicht, dass der Trassenverlauf im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte mit der Gemeinde abzustimmen ist, um den Eingriff in das geplante Gewerbegebiet so gering wie möglich zu gestalten.

2.1.2 Pullinger Spange

Unter Gesichtspunkten der Siedlungsentwicklung ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Nach der geplanten Trassenführung würde die „Pullinger Spange“ nördlich entlang der Acheringer und östlich entlang der Pullinger Siedlungen verlaufen und aufgrund seiner Entfernung nur geringe negative Auswirkungen auf die Siedlungen haben. Des weiteren würde die Trasse den Regionalen Grünzug Nr. 7 durchqueren.

Die von der Trassenführung ausgehende Trennwirkung der Siedlung Pulling zur Isaraue wird mit der Maßgabe einer landschaftsgerechten Gestaltung in diesem Abschnitt minimiert.

Mit Maßgabe AII 6 wird erreicht, dass den Funktionen des Regionalen Grünzugs Nr.7 nichts entgegen steht.

2.1.3 Marzlinger Spange

Unter Gesichtspunkten der Siedlungsentwicklung ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Nach der geplanten Trassenführung würde die „Marzlinger Spange“ in unmittelbarer Nähe einiger Siedlungsflächen der Gemeinden Oberding, Eitting und Marzling verlaufen. Zwischen Schweigerloh und Riegerau werden zwei Trassenvarianten unterschieden. Die Untervariante West würde westlich am Gut Grünschwaige und Eittingermoos und die Untervariante Ost östlich der beiden Siedlungen verlaufen. Des weiteren würde die Trasse durch den Regionalen Grünzug Nr.7 verlaufen.

Mit den Maßgaben A II 2-5 wird erreicht, dass die erforderlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Somit können schwerwiegende Beeinträchtigungen der trassennahen Siedlungen vermieden werden. Es verbleiben jedoch in trassennahen Siedlungsbereichen Einschränkungen der Siedlungsfunktionalität (Minderung des Wohnwertes).

Durch die Maßgabe A II 28 wird eine landschaftsgerechte Gestaltung gewährleistet, so dass die Beeinträchtigung der Wegebeziehung zwischen der Gemeinde Marzling und dem Ortsteil Rudlfing minimiert wird.

Mit Maßgabe A II 6 wird erreicht, dass den Funktionen des Regionalen Grünzugs Nr.7 nichts entgegen steht.

Trotz der Maßgaben zum Immissionsschutz (A II 2-5) und zur Einbindung der Trasse in das Landschaftsbild (A II 28) verbleibt durch die Trasse selbst und betriebsbedingter Auswirkungen ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

2.2 Verkehr

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Um den Verkehr ökonomisch möglichst rationell und ökologisch möglichst günstig zu gestalten, soll die Möglichkeit der Vernetzung der Verkehrsmittel und der Kooperation der Verkehrsträger unter Einsatz neuer Technologien verstärkt genutzt werden. (LEP, B V 1.1.2)
- Die Anbindung des Verkehrsflughafens München über eine bedarfsgerechte und funktionale Straßen- und Schienenverkehrserschließung für den Nah- und Fernverkehr soll sichergestellt werden. Die Möglichkeiten einer Anbindung des Flughafens durch eine Magnetschwebbahn sollen - bis zur Entscheidung über die Zulässigkeit einer Trassenalternative -, durch die Freihaltung der im Anhang 14 dargestellten Trassenkorridore gesichert werden. (LEP, B V 1.6.2)
- Die Kapazitäten der verschiedenen Verkehrssysteme, insbesondere die des öffentlichen Verkehrs, sollen durch ein kooperatives Zusammenwirken der einzelnen Verkehrsträger bestmöglich genutzt werden. Auf eine Koordinierung der Planungen der Maßnahmeträger des Verkehrswesens soll hingewirkt werden.

Im Güter- und Personenverkehr soll der Übergang zwischen den verschiedenen Verkehren (Fern-/Nahverkehr, nicht-motorisierter Verkehr, öffentlicher Verkehr, motorisierter Indivi-

dualverkehr), Verkehrswegen und Verkehrsmitteln erleichtert und verbessert werden. (RP 14, B V 1.4)

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

2.2.1 Neufahrner Kurve

Unter Gesichtspunkten des Verkehrs ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Die Trassenführung der Neufahrner Kurve überquert bzw. unterquert Schienen- und Straßenverbindungen. In diesem Bereichen werden z.T. Überführungen bzw. Unterführungen erforderlich. Mit Maßgabe A II 26 wird die Wahrung der straßen- und schienenbaulichen Belange gewährleistet, sowie bestehende Planungen zu Erweiterungen oder Neubaumaßnahmen der Verkehrsträger Schiene, Straße und des Wegenetzes beachtet.

2.2.2 Pullinger Spange

Unter Gesichtspunkten des Verkehrs ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Die im Kapitel D 2.2.1 durchgeführte raumordnerische Bewertung hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung trifft ebenso voll inhaltlich für die Variante Pullinger Spange zu.

2.2.3 Marzlinger Spange

Unter Gesichtspunkten des Verkehrs ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Die im Kapitel D 2.2.1 durchgeführte raumordnerische Bewertung hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung trifft ebenso voll inhaltlich für die Variante Marzlinger Spange zu.

2.3 Land- und Forstwirtschaft

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Unter dem Leitbild einer nachhaltigen Land- und Forstwirtschaft im Sinne der UN-Konferenz von Rio, die über Generationen hinweg produktiv und gleichzeitig umwelt- und sozialverträglich fortgeführt werden kann, sollen die räumlichen Voraussetzungen und sonstigen Rahmenbedingungen geschaffen und gesichert werden, dass eine multifunktionale Land- und Forstwirtschaft als grundlegende Produktionszweige der Gesamtwirtschaft erhalten bleiben. Sie sollen zu einer Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse, insbesondere für die Bevölkerung im ländlichen Raum beitragen und für eine abwechslungsreiche und attraktive Kulturlandschaft sorgen. Ihre Wettbewerbsfähigkeit auf deutscher und europäischer Ebene soll u.a. durch Beachtung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten und Freihaltung der betrieblichen Entwicklungsräume bei Planungen und Maßnahmen besonders berücksichtigt werden. (LEP, B IV 1)
- Die für land- und forstwirtschaftliche Nutzung geeigneten Böden sollen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen vorgesehen werden.
Aus der Nahrungsmittelproduktion ausscheidende landwirtschaftliche Nutzflächen sollen, soweit wesentliche Belange der Landeskultur, des Naturschutzes und der Landschaftspflege nicht entgegenstehen, aufgeforstet oder in anderer standortgerechter, dauerhafter Form land- oder forstwirtschaftlich genutzt werden. Dem weiteren Verbrauch von land- und forstwirtschaftlich genutzten Flächen soll entgegengewirkt werden. Die Waldfläche vor allem in den Verdichtungsräumen und siedlungsnahen Bereichen soll grundsätzlich erhalten werden. (LEP, B IV 1.2)
- Die Nutz-, Schutz- und Sozialfunktionen des Waldes sollen für die nachhaltige Versorgung mit dem umweltfreundlichen Rohstoff Holz, den Schutz vor Naturgefahren, den Boden-, Klima-, Wasser- und Immissionsschutz, für Erholung und Naturerleben und als Lebensraum für

für die heimische Tier- und Pflanzenwelt in ihrer Gesamtheit und ihrer jeweiligen Gewichtung auf Dauer erhalten und möglichst gestärkt werden. (LEP, B IV 4.1)

- Der Wald soll in seiner Flächensubstanz möglichst erhalten werden. Insbesondere in siedlungsnahen Bereichen, in landwirtschaftlich intensiv genutzten oder in waldarmen Gebieten sowie in Gebieten, in denen er aus strukturellen oder landeskulturellen Gründen besonders erwünscht ist, soll die Waldfläche möglichst vermehrt werden. Auwälder sollen auf geeigneten Standorten wieder begründet werden. Große zusammenhängende Waldgebiete wie z.B. Spessart, Steigerwald, Fichtelgebirge, Bayerischer Wald, Nürnberger Reichswald usw. sollen als Großnaturräume vor Zerschneidungen und Flächenverlusten am Rand bewahrt werden. (LEP, B IV 4.2)
- In der gesamten Region ist die Funktionsfähigkeit der Land- ,und Forstwirtschaft für die Versorgung der Bevölkerung sowie für die Pflege und Erhaltung der Erholungs- und Kulturlandschaft zu sichern. (RP 14, B IV 1.1.1)
- 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. (RP 14, B IV 1.1.3)
- Der Funktion der Wälder bei der Ressourcensicherung und als wichtige Erholungs- und natürliche Ausgleichsräume ist bei der Bewirtschaftung, Pflege, Gestaltung, Erhaltung und Mehrung der Wälder besondere Bedeutung beizumessen.

Es ist anzustreben, dass

- Die Landschaften Bayerns sollen in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit erhalten werden. Die charakteristische Gestalt, die typische Landschaftsgliederung, die landschaftsprägenden Gewässer, die standort- und nutzungsbedingten Vegetations- und Bewirtschaftungsformen sowie die landschaftstypischen Bauweisen sollen erhalten und/oder fortentwickelt werden;
 - der Laubwaldcharakter der flußbegleitenden Wälder, insbesondere an Isar, Lech und Amper erhalten bzw. wiederhergestellt wird. (RP 14, B IV 1.3.1)
- Folgende Waldgebiete sollen zu Bannwald erklärt werden:
 - die flußbegleitenden Wälder der Isar nördlich von München (...). (RP 14, B IV 1.3.3)

- Bis zum Inkrafttreten der Bannwaldverordnungen sollen Planungen und Maßnahmen unterbleiben, die geeignet sind, die Erklärung zu Bannwald in Frage zu stellen. (RP 14, B IV 1.3.5)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

2.3.1 Neufahrner Kurve

Unter Gesichtspunkten von Land- und Forstwirtschaft ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ auch unter Beachtung der nachstehend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Die Trassenvariante beansprucht sowohl durch die Variante Tieflage wie auch die Variante Hochlage landwirtschaftliche Nutzfläche und zwar überwiegend mit günstigen Erzeugungsbedingungen. Des weiteren kommt es zur Zerschneidung der Einschlussfläche zwischen der A 92, der Gemeindeverbindungsstraße und der bestehenden Bahnstrecke München-Landshut.

Maßgabe A II 20 bewirkt den Eingriff auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren und die vorhandenen Landwirtschaftsstrukturen zu berücksichtigen. Des weiteren tragen Maßgaben A II 21 und 22 dazu bei, rechtzeitig Vorsorge zu treffen, um Konflikte zu vermeiden und Eingriffe in die landwirtschaftliche Betriebsstrukturen nach Möglichkeit auszugleichen.

Durch den Verlust landwirtschaftlicher Nutzfläche sowie die Zerschneidung der Einschlussfläche kommt es zu einem Teil nicht ausgleichbarer Eingriffe, der in die Gesamtabwägung einzustellen ist.

2.3.2 Pullinger Spange

Unter Gesichtspunkten von Land- und Forstwirtschaft ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ auch unter Beachtung der nachstehend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Landwirtschaft

Mit der Trassenführung werden landwirtschaftliche Nutzflächen mit sehr günstigen Erzeugungsbedingungen beansprucht. Des weiteren ist nach der geplanten Trassenführung mit der Entstehung von Rest- bzw. Einschlussflächen zu rechnen. Wenn auch durch die vorgegebenen Trassierungsparameter die Berücksichtigung landwirtschaftlicher Belange nur eingeschränkt möglich ist, ist mit Maßgaben A II 20 zu fordern, dass die Eingriffe in die Landeskultur auf das unvermeidbare Maß beschränkt und die natürlichen Erzeugungsbedingungen berücksichtigt werden.

Forstwirtschaft

Nach der geplanten Trassenführung wird ein Bereich des hochwertigen Auwaldes, der zu Bannwald erklärt wurde, zwischen der A 92 und der Isar beansprucht. Der Auwald dient neben seiner ökonomischen Funktion, dem Biotopschutz, dem regionalen Klimaschutz, dem Schutz vor Verkehrswegen und der Erholung.

Mit der Maßgabe A II 24 wird der Eingriff auf das unvermeidbare Maß beschränkt. Bei unvermeidbaren Waldflächenverlusten sind im Benehmen mit der Oberforstdirektion Oberbayern-Schwaben Ersatzaufforstungen vorzunehmen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzfläche vermieden wird bzw. gering ausfällt.

Die Maßgabe A II 23 trägt dazu bei, dass die Verbindungselemente (Rad- und Fußwege sowie Bewirtschaftungswege) sowie die Durchgängigkeit für Wanderbewegungen erhalten bleiben.

2.3.3 Marzlinger Spange

Unter Gesichtspunkten von Land- und Forstwirtschaft ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ auch unter Beachtung der nachstehend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Landwirtschaft

Nach der geplanten Trassenführung werden zunächst östlich des Flughafengeländes landwirtschaftliche Flächen mit durchschnittlichen Erzeugungsbedingungen beansprucht. Im weiteren Verlauf werden von der Untervariante West landwirtschaftliche Böden mit durchschnittlichen

Erzeugungsbedingungen und der Untervariante Ost hochwertige landwirtschaftliche Nutzflächen beansprucht. Nach Zusammenführung der beiden Untervarianten werden landwirtschaftlich hochwertige Acker- und Grünlandflächen beansprucht.

Mit den Maßgaben A II 20 wird der Eingriff in die landwirtschaftliche Nutzfläche auf das unvermeidbare Maß beschränkt sowie die Erzeugerbedingungen berücksichtigt.

Forstwirtschaft

Die Marzlinger Spange durchquert in ihrem Verlauf Waldgebiete, die zu Bannwald erklärt sind und die neben ihrer ökonomischen Bedeutung, Funktionen als Biotop, für den regionalen Klimaschutz, für das Landschaftsbild und für den Bodenschutz wahrnehmen.

Mit der Maßgabe A II 24 wird der Eingriff auf das unvermeidbare Maß beschränkt. Bei unvermeidbaren Waldflächenverlusten sind im Benehmen mit der Oberforstdirektion Oberbayern-Schwaben Ersatzaufforstungen vorzunehmen. Hierbei ist darauf zu achten, dass die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Nutzfläche möglichst gering ausfällt.

Die Maßgabe A II 23 trägt dazu bei, dass die Verbindungselemente (Rad- und Fußwege sowie Bewirtschaftungswege) sowie die Durchgängigkeit für Wanderbewegungen erhalten bleiben.

Bei dem Belang der Forstwirtschaft verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe, der insbesondere den Zeitraum betrifft, bis die Ersatzaufforstungen die Funktion der abgeräumten Waldflächen entsprechend ersetzen können. Diese nicht ausgleichbaren Eingriffe sind in die Gesamtabwägung einzustellen.

2.4 Rohstoffversorgung

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Die Nutzung der Bodenschätze soll zur Sicherung der Rohstoffversorgung gewährleistet werden. Die Aufsuchung der Lagerstätten soll, soweit erforderlich, gefördert, auf ihre Erschließung soll hingewirkt und die Gewinnung der Bodenschätze soll ermöglicht werden. Auf eine sparsame Inanspruchnahme von Flächen und einen sparsamen Verbrauch von Bodenschätzen soll hingewirkt werden. (LEP, B II 1.1)
- Die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit preiswürdigen mineralischen Bodenschätzen aus heimischen Rohstoffvorkommen (Kies, Sand, Lehm, Ton und Bentonit) soll

sichergestellt werden. Die zur Deckung des derzeitigen und künftigen regionalen und über-regionalen Bedarfs benötigten Rohstoffvorkommen der Region sollen erkundet, gesichert, erschlossen und gewonnen werden. (RP 14, B IV 2.6.1.1)

- Der großflächige Abbau der oberflächennahen Bodenschätze soll durch die Ausweisung von Vorrang- (VR) und Vorbehaltsgebieten (VB) gesichert, koordiniert und geordnet werden und vorzugsweise im Rahmen der dargestellten Vorrang- und Vorbehaltsgebiete erfolgen. (RP 14, B IV 2.6.4.1)
- Vorbehaltsgebiet für Kies und Sand Nr. 51 des Landkreises Freising, Freising, GKSt. (RP 14, B IV 2.6.6.1)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

2.4.1 Neufahrner Kurve

Unter den Gesichtspunkten der Rohstoffversorgung ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

2.4.2 Pullinger Spange

Unter den Gesichtspunkten der Rohstoffversorgung ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ auch unter Beachtung von Maßgabe A II 29 nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Nach der geplanten Trassenführung der Pullinger Spange wird das im Regionalplan 14 dargestellte Vorbehaltsgebiet Nr. 51 für den Abbau von Sand und Kies durchquert. Deren nordöstlicher Teil wäre bei Realisierung der Trassenführung für den Abbau nicht mehr nutzbar.

Gemäß Maßgabe A II 29 wird gewährleistet, dass der Eingriff in das Vorbehaltsgebiet auf das unvermeidbare Maß beschränkt wird.

Der nicht ausgleichbare Eingriff in das Vorbehaltsgebiet ist in die Gesamtabwägung einzustellen.

2.4.3 Marzlinger Spange

Unter den Gesichtspunkten der Rohstoffversorgung ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

2.5 Denkmalpflege

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Denkmäler nach Maßgabe der gesetzlichen Definition sollen instandgehalten, instandgesetzt, sachgemäß behandelt und vor Gefährdung geschützt werden. Die Stärkung der Attraktivität des ländlichen Raums soll dabei besonders beachtet werden. (LEP, B III 5.1.5)
- Historische Ortskerne der Dörfer und Städte sollen unter Wahrung ihrer städtebaulichen Strukturen und ihrer denkmalwürdigen oder ortsbildprägenden Bausubstanz dauerhaft gesichert werden. (LEP, B III 5.1.6)
- Bodendenkmäler sollen in Tourismusgebiete, Naturschutzgebiete, landschaftliche Vorbehaltsgebiete und Naturparke sowie in innerörtliche Erholungsflächen eingebunden werden. Sie sollen als unterirdische Archive und Geschichtsquellen erforscht und ausgewertet werden, wenn ihre Belassung an Ort und Stelle aus übergeordneten Gründen nicht möglich erscheint. (LEP, B III 5.1.7)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

2.5.1 Neufahrner Kurve

Unter den Gesichtspunkten der Denkmalpflege ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgabe A II 27 mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege läge die Trasse im Bereich von Bodendenkmälern. Den Anforderungen der Fachbehörden kann mit der Maßgabe A II 27 Rechnung getragen werden, indem den Baumaßnahmen eine wissenschaftliche Untersuchung vorangestellt wird.

2.5.2 Pullinger Spange

Unter den Gesichtspunkten der Denkmalpflege ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgabe A II 27 mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege läge die Trasse im Bereich von Bodendenkmälern. Den Anforderungen der Fachbehörden kann mit der Maßgabe A II 27 Rechnung getragen werden, indem den Baumaßnahmen eine wissenschaftliche Untersuchung vorangestellt wird.

2.5.3 Marzlinger Spange

Unter den Gesichtspunkten der Denkmalpflege ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II 27 und 28 nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe

Nach Aussage des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege läge die Trasse im Bereich von Bodendenkmälern. Den Anforderungen der Fachbehörden kann mit der Maßgabe A II 27 Rechnung getragen werden, indem den Baumaßnahmen eine wissenschaftliche Untersuchung vorangestellt wird.

Nach zutreffender Feststellung des Landesamtes für Denkmalpflege wird mit der geplanten Trassenführung der Wallfahrerweg zwischen Marzling und Rudlfing gequert. Des weiteren führe die Trasse in knappen Abstand an der Kath. Wallfahrtskirche St. Maria vorbei und schränke damit die Blickbeziehung deutlich ein. Mit der Maßgabe A II 28 wird die Trasse in diesem Bereich landschaftsgerecht eingebunden und die visuelle Beeinträchtigung reduziert. Um eine bestmögliche Einbindung der Trasse in diesem sensiblen Landschaftsbereich zu gewährleisten, ist ein Gestaltungskonzept in enger Zusammenarbeit mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege zu erstellen. Des weiteren ist zu prüfen, ob die Querung der Isarhangleite in bergmännischer Weise durchgeführt werden kann, um erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes zu vermeiden, die mit offener Bauweise einhergehen können.

3 Auswirkungen auf die in § 15 Abs. 1 Satz 3 ROG genannten Umweltgüter

3.1 Technische Infrastruktur

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Die Bevölkerung soll durch dauerhaft wirksame Maßnahmen vor schädlichen Einflüssen durch Lärm und Erschütterungen geschützt werden und darüber hinaus auch entlastet werden. Dies soll in erster Linie an den Lärmquellen selbst sichergestellt werden. (LEP, B V 6)
- Zusätzlich sollen Wohnbau-, Gewerbe- und Verkehrsflächen mit Hilfe einer überörtlichen und örtlichen Planung so gegliedert und einander zugeordnet werden, dass Lärmbelastungen vor allem in Bereichen, die überwiegend dem Wohnen und der Erholung dienen, vermieden oder zumindest minimiert werden. Ggf. soll durch ergänzende, passive Schutzmaßnahmen an diesen Bereichen zur weitestgehenden Verringerung der dort vom Straßenverkehr und auch von ortsfesten gewerblichen Anlagen verursachten Lärmbelastung beigetragen werden. (LEP, B V 6.1)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

3.1.1 Neufahrner Kurve

Unter Gesichtspunkten der Belange des Schutzgut Technische Infrastruktur ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Die mit der „Neufahrner Kurve“ zusätzlichen Immissionsbelastungen liegen unterhalb der nach der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte. Die Erhöhung der Geräuschemissionen auf die angrenzenden Wohngebäude ist minimal, da der Abstand relativ groß ist.

3.1.2 Pullinger Spange

Unter Gesichtspunkten der Belange des Schutzgut Technische Infrastruktur ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ auch unter Beachtung von Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Die mit der „Pullinger Spange“ zusätzlichen Immissionsbelastungen liegen unterhalb der nach der 16. BImSchV festgelegten Grenzwerte.

Den Zielaussagen des Landesentwicklungsprogramms Bayern B V 6 und B V 6.1 zur Verbesserung des Immissionsschutzes kann jedoch nicht in vollem Umfang entsprochen werden, da sich in den angrenzenden Gemeinden die Gesamtlärmsituation verschlechtert. Des weiteren wird sich die Lärmsituation in den Gebieten, die der Erholung dienen (Isar und deren Auenbereich) oder in Zukunft dienen können (Kiesabbaugebiet), verschlechtern.

Mit Maßgabe A II 3 soll gewährleistet werden, dass die mit dem Vorhaben bedingte Verschlechterung der Lärmsituation der Erholungsgebiete auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden.

3.1.3 Marzlinger Spange

Unter Gesichtspunkten der Belange des Schutzgut Technische Infrastruktur ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ auch unter Beachtung von Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Nach Feststellung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz führt die Marzlinger Spange zur Überschreitung des Immissionsgrenzwertes nach der 16. BImSchV um 4 dB(A) am Gut Grünschwaige bei der Untervariante West und um 1 dB(A) in Eittingermoos bei der Untervariante Ost sowie um 1 dB(A) in Riegerau, wo beide Varianten zusammen laufen. An einem Gebäude bei Bau-km 4,925 der Untervariante West sei mit einer noch höheren Immissionsbelastung zu rechnen.

Den Zielaussagen des Landesentwicklungsprogramms Bayern B V 6 und B V 6.1 zur Verbesserung des Immissionsschutzes kann jedoch nicht in vollem Umfang entsprochen werden, da sich in den angrenzenden Gemeinden die Gesamtlärmsituation verschlechtert. Zudem tritt einer Verschlechterung der Erholungsgebiete (Isar und deren Auenbereiche sowie das Schwaigermoos und Eittingermoos) durch zusätzliche Lärmbelastungen

Mit den Maßgaben A II 2 und 5 sind gemäß der landesplanerischen Zielsetzung und der 16. BImSchV Maßnahmen zum Immissionsschutz zu treffen; im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren ist näher zu konkretisieren, welche Maßnahmen erforderlich werden.

Mit Maßgabe A II 3 soll gewährleistet werden, dass die mit dem Vorhaben bedingte Verschlechterung der Lärmsituation der Erholungsgebiete auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden. Mit Maßgabe A II 4 wird sicher gestellt, dass die vom Projekt ausgehenden Erschütterungen, die sich auf Wohngebäude auswirken, rechtzeitig festgestellt werden, um ggf. Schutzmaßnahmen durchführen zu können.

3.2 Natur- und Landschaftsschutz, Erholung

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Die biologische Vielfalt in Natur und Landschaft soll erhalten und entwickelt werden. Dazu sollen die Naturgüter Boden, auch in seiner geologischen Vielfalt, Wasser, Luft/Klima, Pflanzen- und Tierwelt in ihrer Funktion und ihrem dynamischen Zusammenwirken als natürliche Lebensgrundlagen dauerhaft gesichert und – wo erforderlich - wieder hergestellt werden. (LEP, B I 1.1)
- Die Lebens- bzw. Teillebensräume, insbesondere Rast-, Brut-, Mauser- und Überwinterungsgebiete, der wild lebenden Arten sowie deren Lebensgemeinschaften sollen so gesichert werden, dass das genetische Potenzial der Arten erhalten bleibt und der Austausch zwischen verschiedenen Populationen von Tieren und Pflanzen sowie deren Ausbreitung gemäß ihren artspezifischen Bedürfnissen ermöglicht wird. (LEP, B I 1.3.1)
- Für Pflanzen und Tiere, die auf nicht oder nur extensiv genutzte Landschaftsteile angewiesen sind, sollen Lebensräume in ausreichender Größe erhalten, gesichert und zu einem Biotopverbundsystem bei Unterstützung der ökologischen Kohärenz der Natura 2000-Gebiete weiter entwickelt werden, das Gebiete von örtlicher, regionaler, nationaler und europaweiter Bedeutung enthält. Dabei sollen die Standortvielfalt in den Naturräumen gesichert, die Regeneration zu naturnahen Lebensräumen gefördert und Standorte für neue Lebensräume bereitgestellt werden. Der Grenzbereich zu Hessen, Thüringen und Sachsen soll im Bereich des Grünen Bandes für ein grenzüberschreitendes Biotopverbundsystem gesichert und entwickelt werden. (LEP, B I 1.3.2)
- Vorrangig sollen Lebensräume für gefährdete Arten gesichert und weiterentwickelt werden. Bei Eingriffen in Lebensräume gefährdeter Arten sollen funktionsfähige, neu geschaffene Lebensräume bereits vor Maßnahmebeginn zur Verfügung gestellt werden. (LEP, B I 1.3.3)

- Landschaftliche Vorbehaltsgebiete sollen in den Regionalplänen ausgewiesen werden und dadurch auch Biotopverbundsysteme einschließlich der Natura 2000-Gebiete gesichert werden. Als landschaftliche Vorbehaltsgebiete sollen folgende Gebiete einer Region ausgewiesen werden:
 - Landschaften und Landschaftsteile mit wertvoller Naturausstattung oder mit besonderer Bedeutung für die Erholung
 - vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Räume und zusammenhängende Waldgebiete jeweils mit ökologischen Ausgleichsfunktionen. ökologisch wertvolle Seen- und Flusslandschaften (LEP, B I 2.1.1)
- Die Landschaften Bayerns sollen in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit erhalten werden. Die charakteristische Gestalt, die typische Landschaftsgliederung, die landschaftsprägenden Gewässer, die standort- und nutzungsbedingten Vegetations- und Bewirtschaftungsformen sowie die landschaftstypischen Bauweisen sollen erhalten und/oder fortentwickelt werden. (LEP, B I 2.2.4)
- 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. (LEP, B III 1.1)
- 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. (LEP, B V 1.1.10)
- In der gesamten Region soll zur Sicherung der Umwelt und Lebensqualität ein zusammenhängendes Netz von Grünzügen und Freiflächen erhalten und aufgebaut werden. (RP 14, B I 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. (RP 14, B I 1.2.1.1)

- 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. (RP 14, B I 1.2.1.2)
- Landschaftliches Vorbehaltsgebiet zwischen München und Freising
 - Erhaltung und naturnahe Bewirtschaftung der Auwälder
 - Verzicht auf Kiesabbau (RP 14, B I 1.2.2.09.3)
- 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 (RP14, B I 1.2.2.09.4)
- In den Isarauen im Münchener Norden soll angestrebt werden:
 - die Verbesserung der Eignung für die extensive Naherholung,
 - die Ergänzung und Aufwertung der Biotopkernzonen im Auwald,
 - die maßvolle Erweiterung des Wander- und Radwegenetzes im Vorfeld des Auwaldes und dessen Entflechtung innerhalb des Auwaldes,
 - die stärkere Einbeziehung des Flusses und der Flussuferbereiche in die extensive Naherholungsnutzung. (RP 14, B I 1.2.3.4.4)
- Großflächige Infrastrukturanlagen sollen besonders sorgfältig in die Landschaft eingebunden werden. (RP 14, B I 1.4.5)
- Die Regionalen Grünzüge Isartal (7), Grüngürtel Flughafen München/Erdinger Moos/Aschheimer Speichersee/Grüngürtel München-Nordost (11) 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 entgegenstehen. (RP 14, B II Z 4.2.2)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

3.2.1 Neufahrner Kurve

Unter Gesichtspunkten des Natur- und Landschaftsschutzes und der Erholung ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ auch unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Die Trasse der „Neufahrner Kurve“ führt durch überwiegend landwirtschaftlich geprägtes Gebiet. Sie durchquert das im Regionalplan 14 dargestellte landschaftliche Vorbehaltsgebiet von München bis Freising. Randlich berührt sie das Landschaftsschutzgebiet (LSG) Freisinger Moos und Echingener Gfild. Das FFH-Gebiet „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ wird auf vorhandener Bahntrasse durchquert.

Die Beeinträchtigungen kleinräumiger Landschaftsstrukturen, Biotope etc. sind im Kapitel C II 3.2.1, im Anhang sowie in der Umweltverträglichkeitsstudie ausführlich dargestellt. Den von den beteiligten Fachstellen und Verbänden vorgenommenen Bewertungen der Eingriffe in Natur und Landschaft ist im wesentlichen nicht entgegenzutreten.

Minimierung von Eingriffen

Grundsätzlich ist zu fordern, dass die natürlichen und gewachsenen Strukturen der Landschaft zu berücksichtigen und Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt auf das unvermeidbare Maß zu beschränken sind (Maßgaben A II 6-8).

Der Eingriff in das Schutzgut Landschaft/Erholung lässt sich durch die Variante „Tieflage“ minimieren, allerdings zulasten des Schutzgutes Wasser.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für Eingriffe

Die mit dem Vorhaben „Neufahrner Kurve“ bedingten unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen richten sich nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Bayerischen Naturschutzgesetz Art. 6a (3) (Maßgaben A II 9, 10, 11 und 12).

3.2.2 Pullinger Spange

Unter Gesichtspunkten des Natur- und Landschaftsschutzes und der Erholung ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ auch unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Die Trasse Pullinger Spange verläuft durch naturschutzfachlich sensible Bereiche. Sie durchquert das im Regionalplan 14 dargestellte landschaftliche Vorbehaltsgebiet von München bis Freising, den Regionalen Grünzug Nr.7, den als Bannwald erklärten Isar-Auwald, das Landschaftsschutzgebiet (LSG) Isartal, das FFH-Meldegebiet „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“. Schwerpunkte der Eingriffe sind die Isar, die Isar-Aue sowie deren Waldgebiete. Des weiteren kommt es zu Beeinträchtigungen der Erholungsgebiete Freisinger Moos, Echinger Gefild und der Isarauen.

Die Beeinträchtigungen kleinräumiger Landschaftsstrukturen, Biotope etc. sind im Kapitel C II 3.2.2, im Anhang sowie in der Umweltverträglichkeitsstudie ausführlich dargestellt. Den von den beteiligten Fachstellen und Verbänden vorgenommenen Bewertungen der Eingriffe in Natur und Landschaft ist im wesentlichen nicht entgegenzutreten.

Minimierung von Eingriffen

Grundsätzlich ist zu fordern, dass die natürlichen und gewachsenen Strukturen der Landschaft zu berücksichtigen und Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt auf das unvermeidbare Maß zu beschränken sind (Maßgaben A II 6-8).

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die mit dem Vorhaben „Pullinger Spange“ bedingten unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen richten sich nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Bayerischen Naturschutzgesetz Art. 6a (3) (Maßgaben A II 9, 10, 11 und 12).

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Meldegebietes „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ können nicht ausgeschlossen werden, so dass im weiteren Planungsverlauf eine FFH-Verträglichkeitsstudie durchzuführen ist (Maßgabe A II 7).

3.2.3 Marzlinger Spange

Unter Gesichtspunkten des Natur- und Landschaftsschutzes und der Erholung ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ auch unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Die Trassenführung der Marzlinger Spange bedingt zum Teil erhebliche Eingriffe in die Belange von Natur, Landschaft und Erholung. Sie führt durch das im Regionalplan 14 dargestellte landschaftliche Vorbehaltsgebiet von München bis Freising, den Regionalen Grünzug Nr.7, den als Bannwald erklärten Isar-Auwald, das Landschaftsschutzgebiet (LSG) Isartal, das FFH-Meldegebiet „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“. Schwerpunkte der Eingriffe sind die Isar, die Isar-Aue sowie deren Waldgebiete. Das Erholungsgebiet der Isarauen sowie das Landschaftsbild werden beeinträchtigt.

Die Beeinträchtigungen kleinräumiger Landschaftsstrukturen, Biotop etc. sind im Kapitel C II 3.2.3, im Anhang sowie in der Umweltverträglichkeitsstudie ausführlich dargestellt. Den von den beteiligten Fachstellen und Verbänden vorgenommenen Bewertungen der Eingriffe in Natur und Landschaft ist im wesentlichen nicht entgegenzutreten.

Minimierung von Eingriffen

Grundsätzlich ist zu fordern, dass die natürlichen und gewachsenen Strukturen der Landschaft zu berücksichtigen und Eingriffe in die Landschaft und den Naturhaushalt auf das unvermeidbare Maß zu beschränken sind (Maßgaben A II 6-8).

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Die mit dem Vorhaben „Marzlinger Spange“ bedingten unvermeidbaren Eingriffe in den Naturhaushalt sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu kompensieren. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen richten sich nach dem Bundesnaturschutzgesetz und dem Bayerischen Naturschutzgesetz Art. 6a (3) (Maßgabe 9, 10, 11 und 12).

Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Meldegebietes „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“ können nicht ausgeschlossen werden, so dass im weiteren Planungsverlauf eine FFH-Verträglichkeitsstudie durchzuführen ist (Maßgabe A II 7).

3.3 Wasser

Erfordernisse der Raumordnung als Maßgabe der Beurteilung

- Der Wasserhaushalt soll für Menschen, Tiere und Pflanzen intakt erhalten und entwickelt werden.

Die aquatischen Ökosysteme und die unmittelbar von ihnen abhängigen Feuchtgebiete und Landökosysteme sollen geschützt und verbessert werden, die vielfältigen Gewässerlandschaften mit ihren Auen sollen als Lebensräume und wesentliche Landschaftsbestandteile in ihrer ökologischen Funktionsfähigkeit erhalten und - wo erforderlich – wieder hergestellt werden. (LEP, B I 1.2.1)

- Naturnahe Gewässer einschließlich ihrer Auen sollen in ihrer Biotopverbundfunktion erhalten und zu naturnahen Landschaftsräumen weiter entwickelt werden. Bei Nutzungen wie der Wasserkraft, soll gewährleistet werden, dass die Fließgewässerlebensgemeinschaften dauerhaft aufrechterhalten werden.

Fließgewässer, die für Naturräume repräsentativ und in großen Bereichen noch naturnah erhalten sind, sollen über diese Bereiche hinaus insgesamt zu naturnahen Fließgewässersystemen entwickelt werden.

In Ausleitungsstrecken soll das verbleibende Restwasser auf der Grundlage ökonomisch-ökologischer Gesamtrechnungen so bemessen werden, dass sich naturraumtypische Fließgewässerlandschaften und –lebensgemeinschaften entwickeln können.

- Schadstoffbelastungen des Grundwassers und des Bodens sollen verhindert werden. Bestehende Belastungen sollen abgebaut, insbesondere steigende Trends umgekehrt werden. Dazu sollen vorrangig die Ursachen beseitigt und - soweit erforderlich - Sanierungsmaßnahmen ergriffen werden.

Die Schutzwirkung des Bodens für das Grundwasser soll erhalten oder wiederhergestellt werden. (LEP, B I 3.1.1.2)

- Durch Baumaßnahmen im Grundwasser soll dieses nicht nachteilig verändert werden. Abbaustellen im Grundwasser sollen grundsätzlich nicht mit Fremdmaterial verfüllt werden. In Gebieten mit besonderer Empfindlichkeit sollen standortangepasste Nutzungen und weitergehende Anforderungen den Grundwasserschutz sicherstellen. (LEP, B I 3.1.1.3)

- Bei der Nutzung der Grundwasservorkommen und bei Eingriffen, die Veränderungen der Grundwassermenge oder -beschaffenheit besorgen lassen, soll der öffentlichen Wasserversorgung Vorrang eingeräumt werden. (LEP, B I 3.1.1.4)

- Punktuelle Gewässerbelastungen, die nicht an der Quelle vermieden werden können, sollen nach dem Stand der Technik verringert werden. (...)

Weitergehende Maßnahmen sollen ergriffen werden, wenn es das Wohl der Allgemeinheit erfordert oder die Ziele zum Schutz des Wassers sonst nicht erreicht werden können. (LEP, B I 3.1.2.1)

- Die Erhaltung der Versickerungsfähigkeit von Flächen, insbesondere durch Beschränkung der Bodenversiegelung, soll angestrebt werden. (LEP, B I 3.2.1.2)

- Auf die Erhaltung und Verbesserung der Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft soll hingewirkt werden.

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.

In natürlichen Rückhalteräumen soll die Bodennutzung auf die wasserwirtschaftlichen Anforderungen abgestimmt werden. Regelmäßig überflutete Flächen sollen als Auwald oder

Grünland erhalten oder wiederhergestellt werden. Landwirtschaftliche Flächen sollen in der Regel nicht hochwassergeschützt werden. (LEP, B I 3.3.1)

- Der Versorgung der Bevölkerung mit einwandfreiem Trinkwasser und der Reinhaltung der Gewässer ist große Bedeutung beizumessen.

Die Gewässer der Region sind vor weiteren Belastungen zu schützen. Die Qualität der Oberflächengewässer ist zu verbessern.

Die für die Trinkwasserversorgung nutzbaren Grundwasservorkommen, insbesondere im großen Verdichtungsraum München, sind zu sichern. Die Grundwasservorkommen in den tertiären Schichten sollen künftig ausschließlich der Trinkwasserversorgung vorbehalten werden. (RP 14, B I 2.1.1)

Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

3.3.1 Neufahrner Kurve

Unter Gesichtspunkten der Wasserwirtschaft ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Nach Feststellung der Wasserwirtschaftsverwaltung werden durch die geplante Trasse der Neufahrner Kurve Belange der Oberflächengewässer nicht berührt.

Allerdings führt die der Neufahrner Kurve zu Beeinträchtigungen des Grundwassers. Um eine Beeinträchtigung des Grundwassers zu vermeiden, werden Abstimmungen mit der Wasserwirtschaftsverwaltung in der weiteren Planung erforderlich (Maßgaben A II 14 und 15).

3.3.2 Pullinger Spange

Unter Gesichtspunkten der Wasserwirtschaft ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Nach geplanter Trassenführung der Pullinger Spange ist mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen wasserwirtschaftlicher Belange zu rechnen. Die Trasse durchquert das Überschwemmungsgebiet der Isar, führt zu Beeinträchtigungen weiterer oberirdischen Gewässer und des Grundwassers und berührt das Wasserschutzgebiet der Trinkwasserversorgung Freising.

Um eine Behinderung des Hochwasserabflusses der Isar zu vermeiden, sind Brückenbauwerke und Durchlässe entsprechend zu bemessen (Maßgabe A II 16 und 18). Ebenso ist bei weiteren Kreuzungen der Bahntrasse mit Gewässerläufen der natürliche Ablauf zu gewährleisten (Maßgabe A II 16 und 18).

Unvermeidbare Eingriffe in das Grundwasser, insbesondere das Wasserschutzgebiet der Trinkwasserversorgung Freising, sind so vorzunehmen, dass keine negativen Beeinträchtigungen resultieren und ggf. erforderliche Schutz- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden (Maßgabe A II 15 und 19).

3.3.3 Marzlinger Spange

Unter Gesichtspunkten der Wasserwirtschaft ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen.

Die Marzlinger Spange führt in ihrer geplanten Trassenführung zu unterschiedlichen Beeinträchtigungen wasserwirtschaftlicher Belange. Sie überquert eine Reihe von oberirdischen Gewässern, insbesondere die Isar und dessen Überschwemmungsgebiet und greift in die Belange des Grundwasserschutzes ein.

Um eine Behinderung des Hochwasserabflusses der Isar zu vermeiden, sind Brückenbauwerke und Durchlässe entsprechend zu bemessen (Maßgabe A II 16, 17 und 18). Ebenso ist bei weiteren Kreuzungen der Bahntrasse mit Gewässerläufen der natürliche Ablauf zu gewährleisten (Maßgabe A II 16).

Unvermeidbare Eingriffe in das Grundwasser sind so vorzunehmen, dass keine negativen Beeinträchtigungen resultieren und ggf. erforderliche Schutz- und Ersatzmaßnahmen durchgeführt werden (Maßgabe A II 14 und 15).

3.4 Boden

Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

- Als Lebensgrundlage, insbesondere als Standortpotenzial zur Erhaltung und Wiederherstellung der biologischen Vielfalt, sollen die Böden in natürlicher Vielfalt, Aufbau, Struktur, Stoffgehalt und Bodenwasserhaushalt gesichert und – wo erforderlich - wieder hergestellt werden. Hierzu zählen auch bedeutende Geotope.

Verluste an Substanz und Funktionsfähigkeit des Bodens, insbesondere durch Versiegelung, Erosion, Auswaschung und Schadstoffanreicherung, sollen bei allen Maßnahmen und Nutzungen minimiert werden. Soweit möglich und zumutbar, soll der Boden entsiegelt und regeneriert werden. (LEP, B I 1.2.2)

- 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. (LEP, B V 1.1.10)

Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung

3.4.1 Neufahrner Kurve

Unter Gesichtspunkten des Schutzes von Boden ist das Vorhaben in der Variante „Neufahrner Kurve“ auch unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Mit dem Bau der Trasse Neufahrner Kurve ist ein unvermeidbarer Eingriff in das Schutzgut Boden und dessen dauerhafter Funktionsverlust verbunden. Der Eingriff ist mit der Maßgabe A II 6 auf das unvermeidbare Maß zu reduzieren. Bei der Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass die Flächeninanspruchnahme auf das notwendige Maß reduziert werden.

3.4.2 Pullinger Spange

Unter Gesichtspunkten des Schutzes von Boden ist das Vorhaben in der Variante „Pullinger Spange“ auch unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Die unter Kapitel D 3.4.1 dargestellte raumordnerische Bewertung trifft hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung voll inhaltlich für die Variante der Pullinger Spange zu.

3.4.3 Marzlinger Spange

Unter Gesichtspunkten des Schutzes von Boden ist das Vorhaben in der Variante „Marzlinger Spange“ auch unter Beachtung der nachfolgend genannten Maßgaben A II nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Es verbleibt ein Rest nicht ausgleichbarer Eingriffe.

Die unter Kapitel D 3.4.1 dargestellte raumordnerische Bewertung trifft hinsichtlich ihrer Vereinbarkeit mit den Erfordernissen der Raumordnung voll inhaltlich für die Variante der Marzlinger Spange zu.

II Raumordnerische Gesamtabwägung

1 Neufahrner Kurve

1.1 Ergebnis der raumordnerischen Bewertung

Nach Bewertung aller von dem Vorhaben berührten Belange ergibt sich folgende Ausgangslage für die Gesamtabwägung:

- Die Neufahrner Kurve hat auf eine Reihe von Belangen positive Auswirkungen. Hierbei handelt es sich um die weitgehend ökonomisch-strukturell geprägten Belange der Raumstruktur, der zentralen Orte, der Verkehrsinfrastruktur und der Wirtschaftsstruktur. Die positive Wirkung des Vorhabens insbesondere auf den nord- und ostbayerischen Raum setzt voraus, dass zum einen die Leistungsfähigkeit der Schienenfernverkehrsverbindung München-Landshut-Regensburg erhalten bleibt bzw. verbessert wird und zum anderen das mögliche Oberzentrum Freising seine Versorgungsfunktion uneingeschränkt weiter ausüben kann.
- Die Neufahrner Kurve kann für eine Reihe fachlicher Belange unter Beachtung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Es handelt sich dabei um die Belange Verkehr, Rohstoffversorgung, Denkmalpflege und Wasser. Diese Belange fallen bei der Gesamtabwägung weder positiv noch negativ ins Gewicht.
Auf den Belang Technische Infrastruktur hat das Vorhaben überwiegend positive Auswirkungen ohne das Maßgaben erforderlich werden.
- Die Neufahrner Kurve wirkt sich auf eine Reihe von Belangen, die in einem Restbereich durch nicht ausgleichbare Eingriffe beeinträchtigt werden, negativ aus. Es handelt sich hierbei um die Belange des Städtebaus, der Land- und Forstwirtschaft, des Natur- und Landschaftsschutzes, der Erholung und des Bodens.

1.2 Abwägung der Ergebnisse

Die Abwägung der positiv berührten Belange mit den negativ berührten Belangen der Raumordnung ergibt ein Überwiegen der positiven Belange und damit die Raumverträglichkeit und raumordnerische Umweltverträglichkeit der Neufahrner Kurve.

1.2.1 Darstellung der Ergebnisse

Die Gegenüberstellung der positiv berührten ökonomisch-strukturellen Belange und der Belange von Städtebau, Land- und Forstwirtschaft, Natur- und Landschaftsschutz, Erholung und Boden mit negative Folgen ergibt eine positive Gewichtung der ökonomisch-strukturellen Belange aus folgenden Erwägungen:

Die Schienenfernverkehrsverbindung München-Landshut-Regensburg-Hof stellt eine wichtige Verbindungsachse innerhalb Bayerns dar. Die Schienenanbindung des Flughafens München an

diese Schienenfernverkehrsstrecke ist Ziel der bayerischen Landesplanung. Mit ihr wird die verkehrlichen Erschließung des Nord- und Ostbayerischen Raumes an den Flughafen München erheblich verbessert sowie eine nachhaltige raumstrukturelle Entwicklung gefördert.

Die EU-Osterweiterung sowie die zunehmenden Verflechtungen im Globalisierungsprozess intensivieren die Mobilität unserer Gesellschaft stetig. Dies ist von umso größerer Bedeutung, als die bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Verkehrssteigerungen im Personen- und Güterverkehr vom vorhandenen Schienen- und Straßennetz nicht zufriedenstellend bewältigt werden können. Die aus Raumordnungs- und Umweltgesichtspunkten anzustrebende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wird durch diese Planung maßgeblich unterstützt.

Die Schienenanbindung an den Flughafen wird neue wirtschaftliche Entwicklungsimpulse in den Regionen Nord- und Ostbayerns hervorrufen, die insbesondere im Zuge eines sich verstärkenden Wettbewerbs positive Auswirkungen hat.

Insgesamt ist mit eine Stärkung der Region um den Flughafen München und insbesondere der neu angebundenen Regionen im Norden und Osten zu rechnen, so dass die Oberzentren Landshut und Regensburg in ihrer Funktion gestärkt werden.

Bei den negativ berührten Belangen fallen folgende Erwägungen ins Gewicht:

Im Bereich des Städtebaus können Eingriffe durch Maßgaben zwar gemildert werden, es verbleiben jedoch trassenbedingte Einschränkungen der gewerblichen Nutzungsmöglichkeiten des geplanten Gewerbegebietes Mintraching-Nord der Gemeinde Neufahrn b. Freising.

Die Belange der Land- und Forstwirtschaft werden durch Landverbrauch und Bewirtschaftungsergebnisse generell beeinträchtigt; dies kann auch mit Maßgaben nur teilweise vermieden werden.

Die Beeinträchtigungen der Belange von Natur- und Landschaftsschutz sowie Erholung können auch mit Maßgaben nur bedingt minimiert werden. Es verbleiben Beeinträchtigungen des land-

schaftlichen Vorbehaltsgebietes, des Landschaftsschutzgebietes, z.T. mit Erholungsfunktion und der Biotop. Maßgaben zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können die Belastungen des Naturhaushalts wie des Landschaftsbildes nicht vollständig ausgleichen.

Schließlich sind die mit der Neufahrner Kurve bedingten Eingriffe in die Belange des Schutzgutes Boden nicht voll mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang zu bringen. Die durch den Bau der Trasse bedingte Flächeninanspruchnahme stört Bodenfunktionen und beeinträchtigt das Kleinklima des Bodens.

1.2.2 Gegenüberstellung der Ergebnisse

Bei Gegenüberstellung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkten ein größeres Gewicht beizumessen ist als der Summe der dem Vorhaben entgegenstehenden Beeinträchtigungen verschiedener Belange. Die stärkere Gewichtung begründet sich in der Bedeutung der Schienenverkehrsanbindung des Flughafens Münchens an das Fernbahnnetz.

Die Bedeutung wird gestärkt durch die Tatsache, dass mit der Schienenanbindung überregionale positive Effekte insbesondere im wirtschaftlichen und sozialen Bereich auf die Räume Nord- und Ostbayerns erwartet werden.

Im weiteren Sinne wird mit der Maßnahme das Ziel verfolgt, Nachhaltigkeit durch die Stärkung des Zentralen-Orte-Systems mit dem Kriterium der Verkehrslagegunst zu fördern, um der Zersiedelung des Raumes entgegenzuwirken und Verdichtungen zu erreichen, die kurze Wege und attraktive Angebote der umweltfreundlichen Verkehrssysteme ermöglichen.

Die gegen das Vorhaben sprechenden Faktoren sind zwar durchaus von Gewicht und müssen mit diesem Gewicht – sowohl als Einzelbelang wie auch in ihrer Summenwirkung – in die Gesamtabwägung eingestellt werden. Sie haben jedoch gegenüber der überragenden Bedeutung der Schienenanbindung des Flughafens München an das Fernbahnnetz in regionaler und überregionaler Hinsicht zurückzutreten.

Das Vorhaben in Form der Neufahrner Kurve ist bei Beachtung der unter A II genannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

Die Einhaltung sämtlicher Maßgaben ist Voraussetzung für die positive Beurteilung der Neufahrner Kurve.

Die landesplanerische Beurteilung schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt (raumordnerische Umweltverträglichkeitsstudie) ein.

2 Pullinger Spange

2.1 Ergebnis der raumordnerischen Bewertung

Nach Bewertung aller von dem Vorhaben berührten Belange ergibt sich folgende Ausgangslage für die Gesamtabwägung:

- Die Pullinger Spange hat auf eine Reihe von Belangen positive Auswirkungen. Hierbei handelt es sich um die weitgehend ökonomisch-strukturell geprägten Belange der Raumstruktur, der zentralen Orte, der Verkehrsinfrastruktur und der Wirtschaftsstruktur. Die positive Wirkung insbesondere auf den nord- und ostbayerischen Raum setzt voraus, dass zum einen die Leistungsfähigkeit der Schienenfernverkehrsverbindung München-Landshut-Regensburg erhalten bleibt bzw. verbessert wird und zum anderen das mögliche Oberzentrum Freising seine Versorgungsfunktion uneingeschränkt weiter ausüben kann.
- Die Pullinger Spange kann für eine Reihe fachlicher Belange unter Beachtung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Es handelt sich dabei um die Belange Siedlung, Verkehr, Denkmalpflege und Wasser. Diese Belange fallen bei der Gesamtabwägung weder positiv noch negativ ins Gewicht.
- Auf eine Reihe von Belangen, die in einem Restbereich durch nicht ausgleichbare Eingriffe beeinträchtigt werden, wirkt sich die Pullinger Spange negativ aus. Es handelt sich hierbei um

die Belange Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffversorgung, Technische Infrastruktur, Naturschutz- und Landschaftsschutz, Erholung und Boden.

2.2 Abwägung der Ergebnisse

Die Abwägung der positiv berührten Belange mit den negativ berührten ergibt ein Überwiegen der positiven Belange und damit die Raumverträglichkeit und raumordnerische Umweltverträglichkeit der Pullinger Spange.

2.2.1 Darstellung der Ergebnisse

Bei demnach grundsätzlich gleichrangiger Gegenüberstellung der positiv berührten ökonomisch-strukturellen Belange und der beeinträchtigten Belange von Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffversorgung, Technische Infrastruktur, Naturschutz- und Landschaftsschutz, Erholung und Boden ergibt sich die positive Gewichtung der ökonomisch-strukturellen Belange im vorliegenden Fall aus folgenden Erwägungen:

Die Schienenfernverkehrsverbindung München-Landshut-Regensburg-Hof stellt eine wichtige Verbindungsachse innerhalb Bayerns dar. Die Schienenanbindung des Flughafens München an diese Schienenfernverkehrsstrecke ist Ziel der bayerischen Landesplanung. Mit ihr wird die verkehrlichen Erschließung des Nord- und Ostbayerischen Raumes an den Flughafen München erheblich verbessert sowie eine nachhaltige raumstrukturelle Entwicklung gefördert.

Die EU-Osterweiterung sowie die zunehmenden Verflechtungen im Globalisierungsprozess intensivieren die Mobilität unserer Gesellschaft stetig. Dies ist von umso größerer Bedeutung, als die bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Verkehrssteigerungen im Personen- und Güterverkehr vom vorhandenen Schienen- und Straßennetz nicht zufriedenstellend bewältigt werden können. Die aus Raumordnungs- und Umweltgesichtspunkten anzustrebende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wird durch diese Planung maßgeblich unterstützt.

Die Schienenanbindung an den Flughafen wird neue wirtschaftliche Entwicklungsimpulse in den Regionen Nord- und Ostbayerns hervorrufen, die insbesondere im Zuge eines sich verstärkenden Wettbewerbs positive Auswirkungen hat.

Insgesamt führt das Vorhaben zu einer Stärkung der Region um den Flughafen München und insbesondere der neu angebundenen Regionen im Norden und Osten Bayerns, so dass die Oberzentren Landshut und Regensburg in ihrer Funktion als zentraler Ort unterstützt werden. Die Schienenanbindung trägt zur Verbesserung der Qualität des Schienenpersonenverkehrs bei und leistet damit einen Beitrag, die zentralen Orte gerade der ländlichen Räume als Träger der teilräumlichen Entwicklung zu unterstützen.

Bei den negativ berührten Belangen fallen folgende Erwägungen ins Gewicht:

Die Belange von Land- und Forstwirtschaft werden durch Landverbrauch und Bewirtschaftungsschwernisse generell beeinträchtigt; dies kann auch mit Maßgaben nur teilweise vermieden werden.

Die Belange der Rohstoffversorgung können trotz der Einhaltung von Maßgaben nicht vollständig berücksichtigt werden. Auf Grund der Durchquerung des Vorbehaltsgebiets Nr. 51 für den Abbau von Sand und Kies wird ein Teilbereich für den Abbau unbrauchbar.

Hinsichtlich der Belange des Schutzgut Technische Infrastruktur können die Eingriffe durch Maßgaben minimiert werden, es verbleibt jedoch ein Rest nicht ausgleichbarer Beeinträchtigungen. Diese beziehen sich im wesentlichen auf die Verschlechterung der Gesamtlärmsituation und die Beeinträchtigung von Erholungsgebieten der Kiesweiher sowie der Isarauen.

Die Beeinträchtigung der Belange von Natur und Landschaft sowie Erholung kann durch umfangreicher Maßgaben reduziert werden. Trotzdem verbleiben Belastungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbild durch Eingriffe in den Isar-Auenwald (zu Bannwald erklärt und FFH-Gebiet), das landschaftliche Vorbehaltsgebiet, den Regionalen Grünzug, Biotope und das Landschaftsschutzgebiet.

In die Belange des Schutzgut Boden wird auch unter Beachtung von Maßgaben eingegriffen. Das Vorhaben bedingt aufgrund der Trassierung den Verlust von Boden und damit eine unmittelbare Störung der Bodenfunktion direkt und in der näheren Umgebung.

2.2.2 Gegenüberstellung der Ergebnisse

Bei Gegenüberstellung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkten ein größeres Gewicht beizumessen ist als der Summe der dem Vorhaben entgegenstehenden Beeinträchtigungen verschiedener Belange. Die stärkere Gewichtung begründet sich in der Bedeutung der Schienenverkehrsanbindung des Flughafen Münchens an das Fernbahnnetz.

Die Bedeutung wird gestärkt durch die Tatsache, dass mit der Schienenanbindung überregionale positive Effekte insbesondere im wirtschaftlichen und sozialen Bereich auf die Räume Nord- und Ostbayerns erwartet werden.

Im weiteren Sinne wird mit der Maßnahme das Ziel verfolgt, Nachhaltigkeit durch die Stärkung des Zentralen-Orte-Systems mit dem Kriterium der Verkehrslagegunst zu fördern, um der Zersiedelung des Raumes entgegenzuwirken und Verdichtungen zu erreichen, die kurze Wege und attraktive Angebote der umweltfreundlichen Verkehrssysteme ermöglichen.

Die gegen das Vorhaben sprechenden Faktoren sind zwar durchaus von Gewicht und müssen mit diesem Gewicht – sowohl als Einzelbelang wie auch in ihrer Summenwirkung – in die Gesamtabwägung eingestellt werden. Sie haben jedoch gegenüber der überragenden Bedeutung der Schienenanbindung des Flughafens München an das Fernbahnnetz in regionaler und überregionaler Hinsicht zurückzutreten.

Das Vorhaben in Form der Pullinger Spange ist bei Beachtung der unter A II genannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

Die Einhaltung sämtlicher Maßgaben ist Voraussetzung für die positive Beurteilung der Pullinger Spange.

Die landesplanerische Beurteilung schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt (raumordnerische Umweltverträglichkeitsstudie) ein.

3 Marzlinger Spange

3.1 Ergebnis der raumordnerischen Bewertung

Nach Bewertung aller von dem Vorhaben berührten Belange ergibt sich folgende Ausgangslage für die Gesamtabwägung:

- Die Marzlinger Spange hat auf eine Reihe von Belangen positive Auswirkungen. Hierbei handelt es sich um die weitgehend ökonomisch-strukturell geprägten Belange der Raumstruktur, der zentralen Orte, der Verkehrsinfrastruktur und der Wirtschaftsstruktur. Die positive Wirkung insbesondere auf den nord- und ostbayerischen Raum setzt voraus, dass zum einen die Leistungsfähigkeit der Schienenfernverkehrsverbindung München-Landshut-Regensburg erhalten bleibt bzw. verbessert wird und zum anderen das mögliche Oberzentrum Freising seine Versorgungsfunktion uneingeschränkt weiter ausüben kann.
- Die Marzlinger Spange kann für eine Reihe fachlicher Belange unter Beachtung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Es handelt sich dabei um die Belange Verkehr, Rohstoffversorgung und Wasser. Diese Belange fallen bei der Gesamtabwägung weder positiv noch negativ ins Gewicht.
- Auf eine Reihe von Belangen, die in einem Restbereich durch nicht ausgleichbare Eingriffe beeinträchtigt werden, wirkt sich die Marzlinger Spange negativ aus. Es handelt sich hierbei um die Belange Siedlung, Land- und Forstwirtschaft, Denkmalpflege, Technische Infrastruktur, Naturschutz- und Landschaftsschutz, Erholung und Boden.

3.2 Abwägung der Ergebnisse

Die Abwägung der positiv berührten Belange mit den negativ berührten Belangen ergibt ein Überwiegen der positiven Belange und damit die Raumverträglichkeit und raumordnerische Umweltverträglichkeit der Marzlinger Spange.

3.2.1 Darstellung der Ergebnisse

Bei demnach grundsätzlich gleichrangiger Gegenüberstellung der positiv berührten ökonomisch-strukturellen Belange und der beeinträchtigten Belange Siedlung, Land- und Forstwirtschaft, Denkmalpflege, Technische Infrastruktur, Naturschutz- und Landschaftsschutz, Erholung und Boden ergibt sich die positive Gewichtung der ökonomisch-strukturellen Belange im vorliegenden Fall aus folgenden Erwägungen:

Die Schienenfernverkehrsverbindung München-Landshut-Regensburg-Hof stellt eine wichtige Verbindungsachse innerhalb Bayerns dar. Die Schienenanbindung des Flughafens München an diese Schienenfernverkehrsstrecke ist Ziel der bayerischen Landesplanung. Mit ihr wird die verkehrlichen Erschließung des Nord- und Ostbayerischen Raumes an den Flughafen München erheblich verbessert sowie eine nachhaltige raumstrukturelle Entwicklung gefördert.

Diese besondere Gewichtung wird noch verstärkt, da die Variante Marzlinger Spange eine auf Dauer gesicherte direkte Durchbindung (ohne Umsteigenotwendigkeit) der Fern- und Regionalverkehre gewährleistet. Dadurch ermöglicht die Marzlinger Spange ein zeitlich attraktives Angebot, was insbesondere bei termingebundenen Reisen von hoher Bedeutung ist.

Die EU-Osterweiterung sowie die zunehmenden Verflechtungen im Globalisierungsprozess intensivieren die Mobilität unserer Gesellschaft stetig. Dies ist von umso größerer Bedeutung, als die bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Verkehrssteigerungen im Personen- und Güterverkehr vom vorhandenen Schienen- und Straßennetz nicht zufriedenstellend bewältigt werden können. Die aus Raumordnungs- und Umweltgesichtspunkten anzustrebende Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene wird durch diese Planung maßgeblich unterstützt.

Die Schienenanbindung an den Flughafen wird neue wirtschaftliche Entwicklungsimpulse in den Regionen Nord- und Ostbayerns hervorrufen, die insbesondere im Zuge eines sich verstärkenden Wettbewerbs positive Auswirkungen hat.

Insgesamt führt das Vorhaben zu einer Stärkung der Region um den Flughafen München und insbesondere der neu angebotenen Regionen im Norden und Osten Bayerns, so dass die Oberzentren Landshut und Regensburg in ihrer Funktion als zentraler Ort unterstützt werden. Die Schienenanbindung trägt zur Verbesserung der Qualität des Schienenpersonenverkehrs bei und leistet damit einen Beitrag, die zentralen Orte gerade der ländlichen Räume als Träger der teilräumlichen Entwicklung zu unterstützen.

Bei den negativ berührten Belangen fallen folgende Erwägungen ins Gewicht:

Im Bereich der Belange Siedlung können Eingriffe durch Maßgaben zwar gemildert werden, es verbleiben jedoch in trassennahen Siedlungsbereichen Einschränkungen der Siedlungsentwicklung sowie des Wohnwertes der betroffenen Gemeinde. Sowohl die Untervariante West wie auch die Untervariante Ost bedingen Beeinträchtigungen im Siedlungsbereich durch unmittelbare Trassennähe zu Wohngebäuden, die mit Maßgaben lediglich minimiert werden können.

Die Belange der Land- und Fortwirtschaft werden durch Landverbrauch und Bewirtschaftungsschwernisse generell beeinträchtigt; dies kann auch mit Maßgaben nur teilweise vermieden werden.

Im denkmalpflegerisch empfindlichen Bereich zwischen Marzling und Rudlfing können die Eingriffe trotz weitgehender Maßgaben zur Minimierung nicht voll ausgeglichen werden.

Die Eingriffe in den Belang des Schutzgut Technische Infrastruktur werden zwar durch Maßgaben minimiert, sie können aber nicht vollständig aufgehoben werden. Betroffen sind vor allem die Wohngebäude die in unmittelbarer Trassennähe liegen wie das Gut Grünschwaige (Untervariante West), Eittingermoos (Untervariante Ost) und Riegerau.

Die Beeinträchtigung der Belange von Natur und Landschaft sowie Erholung kann durch umfangreicher Maßgaben reduziert werden. Trotzdem verbleiben Belastungen des Naturhaushalts und des Landschaftsbild durch Eingriffe in den Isar-Auenwald (zu Bannwald erklärt und FFH-Gebiet), das landschaftliche Vorbehaltsgebiet, den Regionalen Grünzug, Biotope und das Landschaftsschutzgebiet.

In die Belange des Schutzgut Boden wird auch unter Beachtung von Maßgaben eingegriffen. Das Vorhaben bedingt aufgrund der Trassierung den Verlust von Boden und damit eine unmittelbare Störung der Bodenfunktion direkt und in der näheren Umgebung.

3.2.2 Gegenüberstellung der Ergebnisse

Bei Gegenüberstellung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den für das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkten ein größeres Gewicht beizumessen ist als der Summe der dem Vorhaben entgegenstehenden Beeinträchtigungen verschiedener Belange.

Die stärkere Gewichtung begründet sich in der Bedeutung der Schienenverkehrsanbindung des Flughafen Münchens an das Fernbahnnetz.

Die Bedeutung wird gestärkt durch die Tatsache, dass mit der Schienenanbindung überregionale positive Effekte insbesondere im wirtschaftlichen und sozialen Bereich auf die Räume Nord- und Ostbayerns erwartet werden.

Darüber hinaus ist die Variante Marzlinger Spange, die einzige der drei Varianten, die eine auf Dauer gesicherte direkte Durchbindung ohne Umsteigenotwendigkeit für den Fern- und Regionalverkehr gewährleistet. Weiter ermöglicht sie aufgrund der kürzesten Fahrzeit aller Varianten ein zeitlich attraktives Angebot, was insbesondere bei termingebunden Reisen, wie etwa im Geschäftsbereich, von sehr hoher Bedeutung ist.

Im weiteren Sinne wird mit der Maßnahme das Ziel verfolgt, Nachhaltigkeit durch die Stärkung des Zentralen-Orte-Systems mit dem Kriterium der Verkehrslagegunst zu fördern, um der Zersiede-

lung des Raumes entgegenzuwirken und Verdichtungen zu erreichen, die kurze Wege und attraktive Angebote der umweltfreundlichen Verkehrssysteme ermöglichen.

Die gegen das Vorhaben sprechenden Faktoren sind zwar durchaus von Gewicht und müssen mit diesem Gewicht – sowohl als Einzelbelang wie auch in ihrer Summenwirkung – in die Gesamtabwägung eingestellt werden. Sie haben jedoch gegenüber der überragenden Bedeutung der Schienenanbindung des Flughafens München an das Fernbahnnetz in Form der Marzlinger Spange zurückzutreten.

Das Vorhaben in Form der Marzlinger Spange ist bei Beachtung der unter A II genannten Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung vereinbar.

Die Einhaltung sämtlicher Maßgaben ist Voraussetzung für die positive Beurteilung der Marzlinger Spange.

Die landesplanerische Beurteilung schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen auf die Umwelt (raumordnerische Umweltverträglichkeitsstudie) ein.

E Besondere Hinweise für nachfolgende Fachverfahren

Nach der gemeinsamen Bekanntmachung der bayerischen Staatsministerien des Inneren, für Wirtschaft, Verkehr und Technologie und Landwirtschaft und Forsten, Arbeit und Sozialordnung, Familie, Frauen und Gesundheit sowie für Landesentwicklung und Umweltfragen zum Schutz des europäischen Netzes „Natura 2000“ vom 04.08.2000 Nr.62-8645.4-2000/21 stützt sich das ROV regelmäßig auf eine summarische Prüfung der berührten Belange. Die Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie erfolgt nicht im Rahmen des ROV, sondern im Zulassungsverfahren.

Die oberste Naturschutzbehörde hat eine summarische Abschätzung der Auswirkungen der drei geplanten Varianten auf Gebiete nach der FFH-Richtlinie vorgenommen (Einzelheiten hierzu siehe Kapitel C II 3.2 dieser landesplanerischen Beurteilung). Dabei hat sie zu den einzelnen Varianten für die nachfolgenden Fachverfahren folgende Hinweise gegeben:

Neufahrner Kurve

Nach Abs. 9 Punkt 5 der oben genannten gemeinsamen Bekanntmachung hat die Genehmigungsbehörde eine Verträglichkeitsabschätzung vorzunehmen. Eine Verträglichkeitsprüfung ist auf der Grundlage der vorgelegten Projektunterlagen voraussichtlich nicht erforderlich, da das FFH-Gebiet nicht von Baumaßnahmen betroffen wird und die Steigerung der Zugfrequenz auf der bestehenden Trasse durch das FFH-Gebiet voraussichtlich ohne erhebliche Auswirkungen auf maßgebliche Bestandteile des FFH-Gebiets bleibt.

Pullinger Spange und Marzlinger Spange

Als Ergebnis der summarischen Abschätzung der Auswirkungen der Varianten Marzlinger und Pullinger Spange auf Gebiete nach der FFH-Richtlinie weist die oberste Naturschutzbehörde auf erhebliche Probleme im nachfolgenden Fachverfahren hin. Aufgrund der im Kapitel C dargestellten zu erwartenden erheblichen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet Nr. 7537-301 wird eine Verträglichkeitsprüfung nach der FFH-Richtlinie durchzuführen sein. Sofern darin erhebliche nachteilige Auswirkungen allein schon auf den prioritären Lebensraumtyp 91EO (Weichholzauwald) festgestellt werden ist mit der Unverträglichkeit nach der FFH-Richtlinie zu rechnen. Das Vorhaben kann

nur dann verwirklicht werden, wenn eine Befreiung gemäß 49 a BayNatSchG erteilt werden kann, weil zwingende Gründe des überwiegend öffentlichen Interesses dies erfordern.

F Abschließende Hinweise

1. Die landesplanerische Beurteilung schließt die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der raumbedeutsamen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt ein.
2. Die landesplanerische Beurteilung greift den im Einzelfall vorgeschriebenen Verwaltungsverfahren nicht vor und ersetzt weder danach erforderliche öffentlich-rechtliche Gestattungen noch privatrechtliche Zustimmungen und Vereinbarungen. Die nachfolgenden Verwaltungsentscheidungen unterliegen als raumbedeutsame Maßnahme der Mitteilungspflicht gem. Art 20 Abs. 1 BayLplG (in der Fassung vom 19.09.1997; GVBl S.500, BayRS 230-1-U; zuletzt geändert durch § 1 des Gesetzes vom 25. April 2000 (GVBl S.280)).
3. Die landesplanerische Beurteilung gilt nur so lange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern.
Die Entscheidung über die Frage der Änderung der Grundlage trifft die oberste Landesplanungsbehörde.
4. Die Projektträgerin wird gebeten, dem Bayerischen Staatsministerium für Landesentwicklung und Umweltfragen als oberste Landesplanungsbehörde den Beginn der Verwirklichung des Vorhabens, etwaige Änderungen sowie jede nur vorübergehende Unterbrechung oder Ausführung mitzuteilen und sie zu gegebener Zeit von der Inbetriebnahme der Strecke unter Beigabe eines Lageplans mit Eintragungen der ausgeführten Anlagen zu unterrichten.
5. Die landesplanerische Beurteilung ist kostenfrei.
6. Die Beteiligten (B III) sowie das Bayerische Landesvermessungsamt München erhalten Abdrucke der landesplanerischen Beurteilung.

München, den 17. Juli 2003

Prof. Dr. Goppel
Ministerialdirigent

G Anhang

Zusammengefasste Wiedergabe der Stellungnahmen der durch die **Regierung von Oberbayern als höhere Landesplanungsbehörde** beteiligten Träger öffentlicher Belange:

I Regionale und kommunale Belange

Seitens der Landeshauptstadt München (LHM) bestehe grundsätzlich Einverständnis mit den verkehrspolitischen Zielvorgaben bzgl. der stufenweisen Verbesserung der Schienenanbindung des Flughafens. Kritisiert werde allerdings das Fehlen einer vergleichenden Beschreibung der Einzelmaßnahmen. So werde die aus Münchner Sicht wichtige Verbesserung der Relation Hauptbahnhof–Flughafen nur kurz in Form eines Hinweises auf die in Untersuchung befindliche Magnetschnellbahnverbindung angesprochen, wobei die alternativ mögliche Express-S-Bahn-Verbindung nicht erwähnt werde. Kritisiert werde die Verwendung alter Gutachten (TU München „Wirtschaftliche und verkehrliche Auswirkungen des neuen Flughafens München auf sein Umland“ (1989)), Verwendung grober Annahmen bzgl. Zugangzahl bei der technischen Planung der 3 alternativen Streckenführungen sowie das Fehlen eines Betriebsprogramms. Ein Vergleich der Alternativen unter verkehrlichen Gesichtspunkten sei so nicht möglich. So werde z.B. die beim Vorhaben Marzlinger Spange getroffene Aussage, dass der Bahnhof Freising im Rahmen eines Flügelkonzeptes mit entsprechenden Triebzügen weiterhin direkt angefahren werden könnte, als unzureichend eingeschätzt.

Die weiterzuverfolgenden Alternativen müssen in jedem Fall kompatibel sein zu den aus Sicht der LHM prioritären Maßnahmen, d.h. insbesondere zum „Ringschluss Erding“ (einschließlich der Fernverkehrsdurchbindung nach Mühldorf über die „Walpertskirchener Spange“). Eine weitergehende Beurteilung sei aber erst auf Grundlage einer Gesamtuntersuchung unter Berücksichtigung aller verkehrlichen Wirkungen möglich. Eine isolierte Betrachtung nur einer verbesserten Anbindung des ostbayerischen Raumes an den Flughafen kann dabei nicht zielführend sein; sondern es seien in jedem Fall die verkehrlichen Abhängigkeiten zu den weiter geplanten Maßnahmen zu berücksichtigen.

Im übrigen schließe sich die LHM dem Beschluss des Regionalen Planungsverbandes München vom 05.11.2002 an, insbesondere der Ablehnung der Marzlinger und Pullinger Spange aus regional- und landschaftsplanerischen Gründen, sowie der Forderung nach einer vertieften Untersuchung zu einem Gesamtkonzept für die Schienenanbindung des Flughafens im Rahmen der zweiten Stufe des Flughafengutachtens und der Forderung nach einer besseren Anbindung des Flughafens München an das Regional- und Fernverkehrs-Schienennetz der Bahn; hierzu gehören zunächst der „Ringschluss Erding“ und Anbindung des Flughafens an die Strecke München-Mühldorf-Freilassing über die „Walpertskirchener Spange“ sowie die Anbindung der Fernbahnstrecken an den Flughafen München. Ein Durchgangsbahnhof ermögliche dabei flexible Betriebskonzepte.

Das Landratsamt Freising nimmt unter verschiedenen Gesichtspunkten zum Projekt Stellung:

Als 1.

Untere Jagdbehörde wird darauf hingewiesen, dass durch alle drei Schienenvarianten die betroffenen Jagdreviere bzw. Lebensräume freilebender Tiere nachhaltig negativ betroffen würden. Es werde gebeten, im Rahmen der nachfolgenden Verfahren die betroffenen Jagdrechtsinhaber zu hören und deren berechnete Interessen nach Möglichkeit zu berücksichtigen.

Als 2.

Kreisbaubehörde werden die folgenden verkehrlichen Zielvorgaben unterstützt,
Den Flughafen München besser an das S-Bahn-Netz und das Fernstreckennetz der Deutsche Bahn AG anzuschließen,
den flughafenbedingten Verkehr soweit möglich (mindestens zu 40 %) auf die Schiene zu verlagern,
den ostbayerischen Raum über Landshut hinaus besser an den Flughafen anzubinden,
die vom Flughafen ausgehenden Entwicklungsimpulse weiter in Ostbayern wirksam werden zu lassen,
wenn im Flughafenumland bei Umsetzung dieser Ziele die natürlichen Lebensgrundlagen bewahrt,

übermäßiges Wachstum, insbesondere des Individualverkehrs verhindert,
die Kapazitäten der öffentlichen Infrastruktur an das Bevölkerungs- und Siedlungsflächenwachstums angepasst,
Sozialstrukturen und Erholungskapazitäten nicht überlastet werden.

Es werden die Defizite im Erläuterungsbericht der Planunterlagen angesprochen.

Aus den dargelegten Aspekten der UVS gehe jedoch die Neufahrner Kurve als umweltverträglichste der 3 Streckenvarianten hervor, da sie

die kürzeste Neubaustrecke darstellt,
die geringsten Flächen verbraucht,
die behandelten Schutzgüter am wenigsten beeinträchtigt,
die relativ niedrigsten Baukosten verursacht,
bei Realisierung des angestrebten Haltepunkts im geplanten Gewebegebiet nördlich von Mintraching dieses mitbedienen könnte und über den Autobahnanschluss Freising-Süd einen kurze und schnelle Verknüpfung zwischen Straßen- und Schienenverkehr bieten könnte.

Alle 3 Streckenvarianten führten jedoch umwegig zum Flughafen und böten somit keine attraktiven Zeitvorteile. Das Umsteigen, Abkoppeln oder Flügel von Zugteilen führe zu Zeitverzögerungen und Verunsicherung bei vielen Fahrgästen. Insbesondere von den zahlenmäßig weit überwiegenden Fahrgästen auf der Hauptlinie über Freising würden diese Erschwernisse nicht akzeptiert.

30 zusätzliche Zugpaare (langfristig vermutlich mehr) bei der Variante (1) verschärften die Immissionsbelastung in Langenbach und Moosburg und behinderten den dort höhengleich kreuzenden Verkehr noch mehr als bisher schon. Auch unter diesen Aspekten sei die Variante Neufahrner Kurve weniger belastend.

Die eingangs zitierten und aus Sicht des Flughafenumlandes ergänzten Ziele ließen sich wohl nur durch eine direkte, schnelle und komfortable Anbindung des Flughafens an den Bahnknoten

Landshut sowie die Bündelung der Trasse zum Flughafen mit den vorhandenen überregionalen Bahn- bzw. Autobahntrassen erreichen.

Als 3.

Immissionsschutzbehörde sei festzustellen, dass lediglich bei der Marzlinger Spange im Bereich des Weilers Riegerau der Immissionsgrenzwert für die Nacht an einem Einzelgebäude östlich der beiden Trassen geringfügig um 1 dB(A) überschritten würde. Im Bereichen des Weilers Riegerau führten beide Varianten (Ost und West) zu einer geringfügigen Verschlechterung der Gesamtlärmsituation.

Spürbare Erschütterungen durch beide Varianten seien sowohl in der östlich der Trasse liegenden Ansiedlung von Riegerau als auch einem Einödhof westlich von Schmidhausen zu erwarten. Bei der Pullinger Spange und der Neufahrner Kurve seien in Wohnbereichen nur unwesentliche Verschlechterungen der Gesamtlärmsituation zu erwarten. Immissionsgrenzwerte würden nicht überschritten.

Spürbare Erschütterungen durch den Schienenverkehr seien aufgrund der großen Entfernung von der Bebauung sowohl bei der Pullinger Spange als auch bei der Neufahrner Kurve nicht zu erwarten. Bei allen 3 Schienenanbindungs-Varianten seien nur unwesentliche Lärm- und Erschütterungsauswirkungen für bewohnte Bereiche zu erwarten, so dass aus der Sicht der Immissionsschutzbehörde den 3 Varianten zugestimmt werden könne.

Als 4.

Untere Naturschutzbehörde werde zu dem Vorhaben wie folgt Stellung genommen.

Die Marzlinger Spange ermögliche mit einer westlichen und östlichen Trassenvarianten eine Durchbindung des flughafenbezogenen Schienenverkehrs von München Hbf über den Flughafen hinaus bis Landshut. Dabei könne der Bahnhof Freising im Rahmen eines Flügelkonzeptes weiterhin direkt angefahren werden.

Die Anbindung des Flughafens erfolge bei der Pullinger Spange von Westen. Bei dieser Streckenführung sollen die Züge im Bahnhof Freising halten und im Flughafen wenden. Auch bei der Neufahrner Kurve halten die Züge im Bahnhof Freising und wenden im Flughafen.

2. Umweltverträglichkeitsstudie:

Durch die Linienführungen der 3 Trassen komme es zu nachhaltigen und z. T. schwerwiegendsten und erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft im Sinne des Art. 6 Bay-NatSchG. Das Vorhaben bedürfe aufgrund seiner zu erwartenden Auswirkungen auf die Umwelt einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach § 3b UVPG i. Verb. mit Punkt 14.7 Anlage 1 UVPG.

Bei der vorgenommenen Summation der von den Eingriffen betroffenen Biotopstrecken müsse aus naturschutzfachlicher Sicht für die Beurteilung der Trassen zwingend beachtet werden, dass lediglich eine streckenmäßige Betrachtung der Eingriffe erfolge. Dadurch entstehe ein deutliches Zerrbild zwischen der Linienführung der Marzlinger Spange und Pullinger Spange, die abschnittsweise durch hochwertige, regional, landesweit und europaweit bedeutsame Schutzgebiete (LSG, FFH-Gebiet und Bannwald) mit flächiger Ausdehnung führen und z.T. vollständig neue Schneisen durch diese Schutzgebiete erfordern, und der Neufahrner Kurve. Die „Neufahrner Kurve“ führe im Nahbereich der BAB 92 und der Bahnlinie München-Regensburg über vorwiegend ackerbaulich genutztes Gelände. Im Bereich der Isarauen verlaufe die Trasse auf der bestehenden S-Bahnlinie. Dennoch sei auch bei der Neufahrner Spange randlich das Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“ betroffen. An Biotopstrukturen seien bahnbegleitende Gehölzbestände mit kleinflächigen Magerrasen und Altgrasbeständen zu nennen, die nach Artenschutzkartierung der Dorngrasmücke Lebensraum bieten. Die autobahnbegleitenden Gehölze seien im Zuge des 6-streifigen Autobahnausbaus bereits beseitigt worden. Südlich der Autobahn seien die biotopkartierten Heckenbestände am Römerfeldweg betroffen, die aufgrund der geplanten Gewerbegebietsausweisung in diesem Bereich und der autobahnnahen Lage im Trassenbereich der „Neufahrner Kurve“ eine entsprechende Vorbelastung aufweisen. Zu erwähnen sei das nördlich der Trasse liegende landesweit bedeutsame Wiesenbrüteregebiet, welches jedoch nicht direkt betroffen sei.

Neben den naturschutzfachlichen Kriterien wie seltene und/oder geschützte Arten und Lebensräume und den hierfür ausgewiesenen Schutzgebieten seien für die Beurteilung der Trassen ebenso die Eingriffswirkungen und -schwere sowie die übergeordneten landesplanerischen und regionalplanerischen Ziele zu beachten. In einer Tabelle seien die entscheidungserheblichen Kri-

terien für die einzelnen Trassenvarianten für die aus naturschutzfachlicher Sicht wichtigsten Schutzpotenziale qualitativ gegenübergestellt.

Der Naturschutzbeirat des Landkreises Freising fasste folgenden einstimmigen Beschluss:

Der Naturschutzbeirat lehne sowohl die Variante Marzlinger Spange (Ost und West) als auch die Pullinger Spange und die Neufahrner Kurve ab. Die Begründung liege darin, dass die massiven Eingriffe in Natur und Landschaft mit den Zielen und Grundsätzen der Naturschutzgesetzgebung nicht in Einklang gebracht werden können die finanziellen Aufwendungen in keinem Verhältnis zu den Fahrgastzahlen aus dem ostbayerischen Bereich stehen das Landschaftsbild in einem nicht zu verantworteten Ausmaß verunstaltet wird das Flughafenumland durch die bereits durchgeführten flughafenbedingten Eingriffe schon über Gebühr belastet ist und eine weitere Belastung von Menschen dieser Region, sowie der gesamten Flora und Fauna mit Art. 141 der Bayer. Verfassung nicht vereinbar ist.

Die Untere Denkmalschutzbehörde, stimme dem Vorhaben entsprechend dem Schreiben des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege bei Berücksichtigung der in der Detailplanung genannten Belange zu.

Der Landkreis Freising lehne die drei Varianten ab, weil sie massive Eingriffe in Natur und Landschaft beinhalten, die außer Verhältnis zum Nutzen dieser Maßnahme seien. Auch stünden die finanziellen Aufwendungen sowie die Beeinträchtigungen der zahlreichen Pendler entlang der Bahnlinie Moosburg-München nicht im Verhältnis zu den Fluggastzahlen aus Ostbayern. Aus rein wirtschaftlichen Gründen sei dem Erdinger Ringschluss der Vorrang einzuräumen; angesichts des verbesserten Angebots der Flughafenbuslinie 635 sei aus Sicht des Landkreises eine angemessene Anbindung für Fluggäste aus dem Ostbayerischen Raum gewährleistet.

Der Landkreis Erding stelle die Notwendigkeit einer schienenmäßigen Anbindung Ostbayerns an den Flughafen nicht in Abrede, schließe sich jedoch bzgl. der Marzlinger Spange der ablehnen-

den Haltung der Gemeinden Oberding und Eitting an. Erste Priorität in Bezug auf die schienenmäßige Anbindung des Flughafens hätten der „Ringschluss Erding“ und die „Walpertskirchener Spange“.

Aus Sicht des Landratsamtes Erding seien ausschließlich naturschutzfachliche Belange der beiden Alternativtrassierungen der Marzlinger Spange (Variante West bzw. Variante Ost) betroffen. Angeführt werden folgende Konfliktpunkte:

Beeinträchtigungen und Trenneffekte in bezug auf den großräumigen Funktionsraum des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes Eittingermoos

Durchschneidung der ökologischen Vernetzungsachse des sog. Flughafengrünzuges; in diesem Zusammenhang sei das Erdinger Moos Ausgleichsraum im Rahmen des landschaftsplanerischen Ausgleichskonzeptes des Flughafens München

Querung besonders schützenswerter Grabenläufe mit teilweise wertvollen Begleitstrukturen (Keckeisgrenzgraben, Grüsselgraben, Süsgraben)

Inanspruchnahme ökologisch gestalteter Wassergräben als Teile der Flughafenrandzone: Abfanggraben-Ost sowie Ableitungsgraben-Nord (bei Westvariante) bzw. des Vorflutgraben-Nord (bei Ostvariante)

Flächenverluste, Zerschneidungseffekte sowie bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen wechselfeuchter Wiesen/Weiden und feuchtegeprägter Grünlandbrachen des Eittingermooses
Verkleinerung und Funktionsverluste eines wertvollen Lohwaldrestes nördlich von Schwaigerloh.

Die Marzlinger Spange sei landkreisbezogen, im Hinblick auf hier bereits vorhandene bzw. geplante ökologische Raumbeziehungen, grundsätzlich problematisch. Bei den Varianten West und Ost ergebe sich ein Konfliktschwerpunkt bei der Durchfahrung der wechselfeuchten Niedermoorstandorte des Eittingermooses. Sollte als Ergebnis der Gesamtabwägung der Marzlinger Spange der Vorzug vor der Pullinger Spange bzw. der Neufahrner Kurve eingeräumt werden, so wären projekt- und eingriffsbezogen umfangreiche Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen erforderlich. Von vollständigen Funktionsverlusten würden zwar bei beiden Alternativtrassen

der Marzlinger Spange überwiegend intensiver bewirtschaftete Flächen betroffen, jedoch seien die Anforderungen an Kompensationsmaßnahmen insgesamt hoch. Die Westvariante wäre aufgrund der geringeren Eingriffsintensität beim Schutzgut Tiere und Pflanzen sowie bei vergleichbaren Beeinträchtigungen beim Schutzgut Landschaft und Erholung als kürzere Variante günstiger zu bewerten. Aus Sicht des Natur- und Landschaftsschutzes sollte insbesondere bei Querungen bestehender und projektierte Funktionsachsen (Grünzüge, Gewässerläufe, lineare Biotopstrukturen) keine Beeinträchtigung des ökologischen Gefüges sowie eine landschaftsgerechte Einbindung des Trassenkörpers erfolgen.

Die Stadt Freising lehne sowohl die Marzlinger Spange als auch die Pullinger Spange strikt ab, da keine Variante ohne unvermeidbare Eingriffe in Natur und Landschaft, die in keinem Verhältnis zu einem möglichen Nutzen stünden, verwirklicht werden könne. Gleiches gelte in abgemilderter Form auch für die Neufahrner Kurve. Die Stadt Freising rege vielmehr an, anstelle der Planung neuer Trassen auf ein Konzept zur Optimierung der Buslinie 635 vom Bahnhof Freising zum Flughafen zu setzen und den Bekanntheitsgrad und die Akzeptanz dieses vorhandenen Verkehrsmittels z.B. durch eine verstärkte, positive Öffentlichkeitsarbeit im Raum Ostbayern zu steigern. Außerdem seien die Raumordnungsunterlagen für eine sachgerechte Beurteilung und Abwägung nicht ausreichend, da keine brauchbaren Angaben zu Betriebs-/Flügelungskonzepten, Fahrgastprognosen und Wirtschaftlichkeit vorgelegt worden seien und keine Auseinandersetzung mit den vorhandenen Verkehrssystemen stattgefunden hätten. Ebenso sei eine vergleichende Bewertung der Varianten unterblieben. Einwendungen oder Anregungen von Bürgern seien nicht vorgebracht worden.

Die Stadt Moosburg a.d.Isar begrüße grundsätzlich die Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München. Keine der drei Trassenvarianten für die Schienenanbindung werde abgelehnt.

Die Gemeinde Eitting lehne die vorgeschlagenen Alternativtrassen, insbesondere die Variante West und Ost der „Marzlinger Spange“, aus folgenden Gründen ab:

Es komme zu keiner Verlagerung des Flugverkehrs auf die Schiene.

Durch die Marzlinger Spange würden weitere Teile des Ortsteils Eittingermoos erneut zusätzlich belastet (insbesondere in der Nachtzeit). Es werde gefordert, die massiv belasteten Spitzenpegel der Zuggeräusche in die Beurteilung mit aufzunehmen. Die Zahl der betroffenen Bürger läge höher als in den Raumordnungsunterlagen angegeben. Umsiedlungen wären erforderlich. Aufgrund unvollständiger Pläne hätten sich Grundstückseigentümer nicht ausreichend informieren können. Bei genauer Beachtung der tatsächlichen Verhältnisse, d.h. Belastung durch Fluglärm und dem Verkehrslärm der A 92, hätten beide Varianten nicht in das Raumordnungsverfahren einbezogen werden dürfen, da eine weitere Lärmquelle den Bürgern nicht zugemutet werden könne.

Durch die Marzlinger Spange entstünde ein gravierender Einschnitt in Landschaft und Natur durch den größten Landverbrauch aller vorgelegter Alternativen, aufgrund von Durchschneidungen der Landschaft mit inselartiger Trennung von Eittingermoos vom Hauptort Eitting und Störung des Landschaftsbildes durch Brückenbauten. Störungen der Grundwasserströme würden befürchtet, fehlende Angaben in den Raumordnungsunterlagen dazu angemahnt. Es werde gefordert, die Wasser- und Bodenverbände im Bereich der Ortschaft Eittingermoos am Raumordnungsverfahren zu beteiligen.

In den Verfahrensunterlagen fehlten Aussagen über Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit des Vorhabens. Die Gemeinde fände es wesentlich sinnvoller, den seit zehn Jahren vorliegenden raumgeordneten „Ringschluss Erding“ mit Anbindung der Bahntrasse München-Mühldorf-Freilassing umzusetzen.

Es wurden 95 Stellungnahmen betroffener Bürger/innen vorgelegt, die das Projekt bzw. einzelne Varianten zumeist aus ökologischen oder gesundheitlichen Gründen ablehnen.

Die Gemeinde Oberding lehne die vorgeschlagenen Alternativtrassen, insbesondere die Variante West und Ost der Marzlinger Spange, aus folgenden Gründen ab:

Wirtschaftlichkeit, Notwendigkeit und Fragmentierung des Vorhabens wurden nicht nachhaltig untersucht. Es erfolge keine Verlagerung des Verkehrs von der Straße oder vom Flugzeug auf

die Schiene. Oberding fordere in diesem Zusammenhang erneut den Ausbau des seit mehr als zehn Jahren raumgeordneten "Ringschlusses Erding" und die Weiterführung des Fernbahnan schlusses zur Strecke München-Mühldorf-Freilassing.

Durch die Marzlinger Spange entstehe ein gravierender Einschnitt in Landschaft und Natur mit dem größten Landverbrauch aller vorgelegten Alternativen, Durchschneidung der Landschaft, Errichtung mehrerer massiver Brückenbauten, befürchteter Störung der Grundwasserströme und extremen Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, Tier und Natur.

Die gemeindliche Entwicklungsplanung werde beeinträchtigt und die Ausweisung geeigneter Bauflächen für flughafenbezogenes Gewerbe mit kurzen Wegen erschwert.

Die Gemeinde Langenbach erachte die zusätzliche Belastung durch die Schienenanbindung Ost-bayerns als nicht gerechtfertigt und unverhältnismäßig zu den verfolgten Zielen. Das Fehlen ei-nes Verkehrskonzeptes werde angemahnt. Die Erforderlichkeit des Projektes werde aufgrund der bestehenden Busverbindung in Frage gestellt. Es fehlten Prognosen zu verkehrlichem Nutzen und Notwendigkeit. Verkehrliche Auswirkungen auf Langenbach durch vermehrte Schranken-schließung (Umgehung unmöglich) mit kilometerlangen Staus und kompensatorische Streichung von Busverbindungen oder Regionalzügen würden befürchtet. Dies widerspräche den Zielen der kommunalen Planungen mit dem Ausbau des Bahnhofes, wodurch die Verkehrsanbindung nach München verbessert werden solle.

Schallimmissionen und Erschütterungen würden eine erhebliche zusätzliche Lärmbeeinträchti-gung der Schutzgüter Mensch und Umwelt bedeuten. Die Beurteilung der zusätzlichen Lärmbe-einträchtigung der bereits angebotenen Städte und Gemeinden entlang der bestehenden Strecke (Langenbach-Landshut), insbesondere auch Langenbachs Ortsteil Schmidhausen, würden außer Acht gelassen. Auch die Auswirkungen auf Natur und Landschaft seien erheblich. Die Trasse der Marzlinger Spange betreffe ein landschaftliches Vorbehaltsgebiet von Freising bis Moos-burg, den regionalen Grünzug Isartal, Waldgebiete in der Isaraue, die zu Bannwald erklärt wer-den sollen und nach der FFH-Richtlinie gemeldet seien, sowie die kommunale Planung bzgl. der Schaffung eines Biotopverbundes. Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie sei unvollstän-dig und unzureichend. Die Isaraue zwischen Hangenham und Moosburg seien Naturschutzge-

biet. Die Pullinger Spange führe zwischen München und Freising ebenfalls durch ein landschaftliches Vorbehaltsgebiet. Dies bedeute eine Gefährdung des gesamten Auwaldgebietes und stelle einen Verstoß gegen die europäischen FFH-Richtlinien dar, der nicht abzuwägen sei. Die „Neufahrner Kurve“ tangiere bei ihrer Ausschleifung aus der Strecke Landshut-München den südlichen Rand eines Wiesenbrütergebietes und liege im Landschaftsschutzgebiet „Freisinger Moos und Echinger Gfild“. Bei den Alternativen Marzlinger und Pullinger Spange ergäben sich jeweils akustische und visuelle Störungen bzgl. der Erholungsfunktion, insbesondere in der für die Langenbacher Bürger wichtigen Isaraue. Die baulichen Konstrukte aller Varianten zerstörten das Landschaftsbild. Die Marzlinger Spange zerstöre das Naherholungsgebiet Stoiber Mühle. Die Pullinger Spange würde neben den Eingriffen ins Landschaftsbild auch das weitere Freisinger Naherholungsgebiet Pullinger Weiher beeinträchtigen. Beide Naherholungsgebiete seien im Regionalplan zur Erhaltung festgeschrieben und nicht nur für das Oberzentrum Freising wichtige Freizeitbereiche, sondern auch für die Gemeinde Langenbach.

Die Gemeinde Marzling lehne die Planungsalternative Marzlinger Spange grundsätzlich ab. Dies ergebe sich aus ortsplanerischen Gesichtspunkten ebenso wie aus naturschutzfachlichen Aspekten. Erhebliche Eingriffe in die Schutzgüter stünden einer Realisierung der Bahntrasse entgegen. Herauszuheben sei der unwiederbringliche und nicht auszugleichende Eingriff in das mehrfache Schutzgebiet der Isarauen. Begründet werde die Ablehnung durch:

fehlende Planrechtfertigung/Erforderlichkeit des Vorhabens

fehlende Alternativen/Planungsvarianten: Intensivierung des Bus-Shuttle-Service, alternative Zuganbindung (Landshut-Moosburg-Flughafen), Autobahnparallele, Alternative Berglern-Langenpreisung/Wartenberg-Landshut. Die Aufnahme einer dieser Planungsvarianten in das Raumordnungsverfahren werde beantragt.

Beeinträchtigung der baulichen Entwicklungsmöglichkeiten

Fehlende Trassenbündelung, erheblicher Flächenbedarf, Durchschneidung des Gemeindegebietes in bisher unberührten Landschaftsteilen, Kappung landwirtschaftlicher Wegeverbindungen
Beeinträchtigung von Natur und Landschaft: Landschaftsschutzgebiet, Biotopflächen und FFH-Gebiet in den Isarauen

Beeinträchtigung von Erholungsgebieten (insbes. Stoiber-Mühle)

Beeinträchtigung von Sichtbeziehungen/Kulturgüter von Marzling zur Wallfahrtskirche in Rudlfing

Immissionsbelastung sei höher als in Raumordnungsunterlagen angenommen, da die Wohnbebauung näher angesiedelt sei und die Immissionen durch Brücken und Dammlagen größer seien.

Beeinträchtigung des Überschwemmungsgebietes: Verlust von Retentionsraum und Wirkung des Dammes im Sinne eines Staudammes

Befürchtung der Einstellung bisheriger Zugverbindungen und Abkopplung der Gemeinde.

Die Gemeinde Hallbergmoos befürworte keine der drei Alternativen.

Die Gemeinde Neufahrn b.Freising lehne die Schienenanbindung Ostbayerns über die Neufahrner Kurve ab, da die mit der vorgesehenen Trassenführung verbundene Süd-Verschwenkung des bestehenden Gleises der S1 (Neufahrn–Flughafen) das im Flächennutzungsplan dargestellte Gewerbegebiet an der A92/B11 nicht berücksichtige und somit der gemeindlichen Planungshoheit zuwider laufe. In diesem Zusammenhang weise die Gemeinde auf die für das Gewerbegebiet geänderte Landschaftsschutzgebietsgrenze hin, deren neuer Verlauf im Plan Nr. 17 „Natur und Landschaft“ ebenfalls nicht berücksichtigt wären. Darüber hinaus fehlten im Plan Nr. 17 „Natur und Landschaft“ folgende Darstellungen: FFH-Gebiet „Freisinger Moos“, Landschaftsbestandteil „Moorwiesen östlich Giggenhausen“, Naturdenkmal „Flachmoorrest östlich Giggenhausen“. Die Raumordnungsunterlagen enthielten keinen Nachweis (Fahrgastprognosen) für die Notwendigkeit einer direkten Schienenanbindung des ostbayerischen Raumes. Die Gemeinde Neufahrn halte die bestehende Verbindung Freising–Flughafen über die Buslinie 635 für ausreichend und lehne deshalb die Planung strikt ab.

Der Regionale Planungsverband München fordere nachdrücklich, das Gesamtkonzept für die Schienenanbindung des Flughafens im Rahmen der zweiten Stufe des Flughafengutachtens vertieft zu untersuchen. Die Varianten Marzlinger Spange und Pullinger Spange werden aus folgenden Gründen abgelehnt:

höherer Flächenbedarf beider Varianten im Vergleich zur Neufahrner Kurve

Marzlinger Spange: Beeinträchtigung eines landschaftlichen Vorbehaltsgebietes von Freising bis Moosburg a.d.Isar, des regionalen Grünzuges Isartal und von Waldgebieten in der Isaraue (FFH-Gebiet), die zu Bannwald erklärt werden sollen sowie Durchquerung des Überschwemmungsgebietes der Isar,

Pullinger Spange: Durchquerung eines landschaftlichen Vorbehaltsgebietes, eines Vorbehaltsgebietes für die Sicherung und den Abbau von Bodenschätzen (Nr. 51), des regionalen Grünzuges Isartal und von Waldgebieten in der Isaraue, die zu Bannwald erklärt werden sollen.

Der Planungsausschuss des Regionalen Planungsverbandes München fordere nachdrücklich eine bessere Anbindung des Flughafens München an das Regional- und Fernverkehrs-Schienennetz der Bahn; hierzu gehörten zunächst der „Ringschluss Erding“ und Anbindung des Flughafens an die Strecke München-Mühldorf-Freilassing mit der „Walpertskirchener Spange“ sowie die Anbindung weiterer Fernbahnstrecken an den Flughafen München. Ein Durchgangsbahnhof ermögliche dabei flexible Betriebskonzepte.

Die ROB SG Städtebau nimmt zu den städtebaulichen Belangen wie folgt Stellung:

Von der Flächenbeanspruchung her sei die Marzlinger Spange die aufwändigste Variante der einzelnen Trassenvorschläge. Naturgemäß führe diese Lösung auch zu den stärksten Eingriffen in das Landschaftsbild, zur Zerschneidung der Landschaft und erheblichen Trennwirkungen. Ein wesentlicher Konfliktschwerpunkt sei insbesondere die Querung der Isaraue. Das vorgesehene Dammbauwerk beeinträchtige die Wegebeziehungen und erschwert eine attraktive Verbindung zwischen dem Hauptort der Gemeinde Marzling und dessen Ortsteil Rudlfing. Zudem sei mit Schall- und Erschütterungseinwirkungen zu rechnen.

Bei der Pullinger Spange habe die Querung der Isarauen ein Verlust an hochwertigen Auwald-Flächen zur Folge. Zudem führe die Trassenführung zu Zerschneidungen und Trennwirkungen in diesem Raum. Die Siedlungsgebiete im Stadtteil Pulling der Stadt Freising würden noch stärker als bisher (S-Bahntrasse, Bundesstraße 11) von den Isarauen abgetrennt werden. Eine gegenüber der vorhandenen Bahnstrecke noch verstärkte Immissionsbelastung der von der Stadt am nord-

östlichen Ortsrand vorgesehenen Wohnbauflächen könne nicht ausgeschlossen werden. Durch die Lage inmitten von Bahnstrecken (Gleisdreieck) würde auch der durch Flugverkehrsgeräusche bereits vorbelastete Stadtteil Achering noch stärker beeinträchtigt als bisher.

Im Vergleich zu den anderen Trassenvarianten nehme die Neufahrner Kurve die geringste Fläche in Anspruch. Grundsätzlich positiv werde auch eine weitgehende Bündelung mit anderen Verkehrsträgern gesehen. Abgelehnt werde die Variante in Hochlage wegen deren erheblichen Beeinträchtigungen des Orts- und Landschaftsbildes. Die Bündelung werde allerdings damit erkaufte, dass die vorgeschlagene Verkehrsanbindung die bereits vorhandene enorme Durchschneidungswirkung der Landschaft (S-Bahnlinien, A 92, B11, Autobahnauffahrt) noch verstärke. Die Trassenplanung stehe allerdings nicht im Einklang mit der von der Gemeinde Neufahrn b.Freising in diesem Bereich beabsichtigten Ausweisung des Gewerbegebiets Mintraching-Nord. Die kommunalen Planungen hierzu (Flächennutzungsplan, Bebauungsplan) seien weit fortgeschritten. Es wird davon ausgegangen, dass die Neufertigung des Flächennutzungsplans in Kürze der Regierung von Oberbayern mit der Bitte um Genehmigung vorgelegt wird.

Zusammenfassung:

Aufgrund der geringsten Flächeninanspruchnahme erscheine die Neufahrner Kurve als die insgesamt raumverträglichste Variante. Allerdings wäre die Trassenführung noch zu ändern, um Konflikte mit der kommunalen Bauleitplanung für diesen Bereich zu vermeiden.

2. Regierungsbezirk Niederbayern

2.1 Zusammenfassende Stellungnahme

Die geplante Errichtung einer direkten Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München entspreche den o.a. Zielen der Regionalpläne Landshut und Donau-Wald. Große Teile der in den Zielen genannten Räume um die Oberzentren Landshut und Deggendorf sowie entlang der überregionalen Entwicklungsachse München-Landshut-Deggendorf würden durch das Vorhaben in der Verkehrserschließung erheblich verbessert.

Eine direkte Anbindung des Verkehrsflughafens München an die DB-Strecke Landshut – München sei für den Regierungsbezirk Niederbayern und darüber hinaus auch für die Oberpfalz und für Oberfranken von erheblicher regional- und strukturpolitischer Bedeutung. Von der Regierung

von Niederbayern werde die Realisierung dieser Maßnahme nachdrücklich unterstützt. Der Bau einer entsprechenden Schieneninfrastruktur stelle eine wesentliche Voraussetzung dafür dar, dass sich die wirtschaftlichen Entwicklungsimpulse des Flughafens auch auf den ostbayerischen Raum auswirken können.

Aus verkehrspolitischer Sicht sei eine direkte Anbindung des Flughafens München an die DB-Strecke Landshut – München dringend erforderlich, weil der flughafenbezogene Verkehr in den nächsten Jahren erheblich zunehmen werde und ohne eine effiziente Verlagerung vom Individual- zum öffentlichen Personennahverkehr erhebliche Engpässe zu erwarten seien.

Der Flughafen München expandiere seit Jahren. Die dynamische Entwicklung werde auch weiterhin anhalten. Die von der Intraplan-Consult GmbH im Jahre 2001 erstellte Analyse komme zu dem Ergebnis, dass die Gesamtzahl der Fluggäste des Flughafens München zwischen dem Jahr 2000 (23,1 Mio.) und dem Jahr 2015 (55,9 Mio.) um 142 % ansteigen werde. Die Zahl der Beschäftigten auf dem Flughafengelände werde in der gleichen Zeit von 20.000 auf 45.000, also um 127 % steigen. Auch die Anzahl der Besucher des Flugplatzgeländes je Jahr solle von 1,0 Mio. (Stand: 2000) um 50 % auf 1,5 Mio. (Stand: 2015) anwachsen.

Diese Zahlen ließen aussagekräftige Rückschlüsse auf das Verkehrswachstum im Umfeld des Flughafens München zu. Eine Bewältigung der hiermit verbundenen Verkehrsprobleme sei nur durch eine Verschiebung des Modal-Split zugunsten des ÖPNV möglich. Ein Verkehrsteilnehmer sei jedoch nur dann auf ein Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen, wenn das Angebot im Hinblick auf Reisezeit, Bedienungshäufigkeit und Komfort eine hohe Qualität aufweise. Der bisher angebotene gebrochene Verkehr, der vom Fahrgast verlange, in Freising vom Zug in den Bus umzusteigen, um zum Flughafen zu gelangen, genüge diesen Anforderungen offensichtlich nicht. Deshalb werde diese Möglichkeit vom flughafenbezogenen Verkehr auch kaum angenommen.

Eine direkte Anbindung des Flughafens München an die Schienenstrecke Landshut – München sei aber auch aus wirtschaftlicher Sicht unverzichtbar.

Der internationale Verkehrsflughafen München sei von erheblicher Bedeutung für die niederbayerischen Firmen. Deren ständig zunehmende Orientierung auf ausländische Märkte dokumentiere sich in einem Anstieg des Exportanteils im verarbeitenden Gewerbe zwischen 1991 und 2001 von ca. 18 % auf annähernd 45 %. Darüber hinaus stelle der Anschluss eines Wirtschaftsraumes an den Schienen-Personenverkehr und an den Luftverkehr grundsätzlich einen gewichtigen Standortfaktor dar. Entsprechende Äußerungen ansiedlungsinteressierter Firmen belegten dies. Dies mache eine schnelle und zuverlässige Schienenanbindung Niederbayerns an den Flughafen München zu einem Verkehrsprojekt von herausragendem wirtschaftsstrukturellem Stellenwert.

Erhebliche Bedeutung gewinne die Flughafenbindung auch für die Entwicklung des niederbayerischen Arbeitsmarktes. Die durch die Erweiterung des Flughafens und durch dessen prognostiziertes Wachstum zu erwartende Steigerung der Beschäftigtenzahlen, könne nach der Schaffung einer optimierten Schienenanbindung zu einer spürbaren Verbesserung der Arbeitsmarktlage im Regierungsbezirk führen. Die Zahl der Flughafenbeschäftigten aus dem Raum Landshut liege derzeit bereits bei ca. 1.500. Nach den vorliegenden Prognosen könnte sich diese Zahl bis zum Jahr 2015 um 2.000 erhöhen.

Hinsichtlich der Auswahl der besten Trasse sei davon auszugehen, dass eine Nutzung der Bahn nur bei einer optimalen, schnellen Verbindung zu erwarten sei, da es sowohl im Geschäftsreiseverkehr als auch bei den am Flughafen Beschäftigten auf rasche und zuverlässige Verbindungen ankomme. Von den drei Trassen-Varianten erfülle die „Marzlinger Spange“ die qualitativen Anforderungen am besten. Durch das Flügelungskonzept können die kürzesten Reisezeiten sowohl für die Fahrgäste zum Flughafen wie auch nach München (über Freising) erzielt werden. Angesichts der großen Zahl von Berufs- und Ausbildungspendlern insbesondere aus dem Raum Landshut aber auch aus den angrenzenden, über die Bahnstrecken nach Regensburg (einschließlich Straubing) und Deggendorf angebundenen Teilräume, die jeden Tag in die Stadt München führen, stelle die Attraktivität einer direkten und möglichst schnellen Verbindung zum Hauptbahnhof ein wichtiges Kriterium für die Verkehrswirksamkeit des Vorhabens dar.

Gemäß der Untersuchung der Intraplan-Consult GmbH vom 19.11.2001 sei die ÖPNV-Nachfrage im flughafenbezogenen Verkehr im Planfall „Marzlinger Spange“ (mit Durchbindung nach Hof) mit ca. 2,5 Mio. Personenfahrten pro Jahr und einem ÖPNV-Anteil von 21 % am größten. Hinzu komme, dass bei einer Realisierung der „Marzlinger Spange“ zusätzliche, nicht-flughafenbezogene Fahrgast-Potenziale über die Berechnungen der Intraplan-Consult GmbH hinaus erschlossen würden.

Nur mit einer Schienen-Anbindung des Flughafens aus östlicher Richtung ließen sich im Flughafengelände durchgebundene Züge darstellen. Dafür kämen insbesondere die Schienenpersonenfernverkehr-Verbindungen Prag – Zürich und Dresden/Leipzig – Hof – Regensburg – München – Obersdorf in Betracht. Mit einer solchen Durchbindung von Zügen am Flughafen würden sowohl für die Bahn als auch für den Flughafen zusätzliche Potentiale erschlossen. Ferner könnten bei einer Durchbindung der Züge am Flughafen über die Ausbaustrecke der Flughafen S-Bahn 8 zusätzliche Fahrgastpotenziale nach München Ost erschlossen werden.

Insgesamt sei festzustellen, dass bei einer Realisierung der „Marzlinger Spange“ gegenüber den beiden anderen Trassen-Varianten die größeren Fahrgastpotenziale erschlossen werden könnten, ohne Verluste beim bereits bestehenden Fahrgastaufkommens durch eine Verschlechterung der direkten Verbindung nach München zu bewirken.

Die in den Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten in völliger Übereinstimmung vorgetragenen Argumente würden von der Regierung von Niederbayern vollinhaltlich übernommen. Zusammenfassend könne festgestellt werden, dass von der geplanten Schienenanbindung folgende wesentliche Vorteile für den Regierungsbezirk Niederbayern zu erwarten seien:

Die Steigerung des Wertes des Flughafens als positiver Standortfaktor für die Wirtschaft insgesamt und für den Fremdenverkehr;

Die Verbesserung der Verkehrsanbindung für die ostbayerischen Beschäftigten am Flughafen, insbesondere für jene aus dem Raum Landshut

Die Entlastung des niederbayerischen Straßennetzes von wesentlichen Teilen des Individualverkehrs zum Flughafen und die Reduzierung der mit dem Kfz-Verkehr verbundenen negativen Auswirkungen.

Durch die Alternative Marzlinger Spange werde die Anbindung an den Flughafen in der verkehrswirksamsten Weise erstellt, ohne Nachteile für die große Zahl von Berufs- und Ausbildungspendlern aus dem Regierungsbezirk Niederbayern zu verursachen.

Aus der Sicht der Regierung von Niederbayern entspreche die vorgesehene Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen in allen 3 vorgelegten Alternativen den Erfordernissen der Raumordnung. Die "Marzlinger Spange" werde als diejenige Alternative angesehen, die für den Regierungsbezirk Niederbayern die größten Vorteile bezüglich der Erschließung, keine Verschlechterung der bestehenden Bahnverbindungen und die größten Entlastungen im Hinblick auf den Verkehr brächte. Sie werde deshalb bevorzugt.

2.2. Wiedergabe der Äußerungen

Kommunale Gebietskörperschaften, Regionale Planungsverbände:

Der Bezirk Niederbayern befürworte die Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München über die „Marzlinger Spange“. Das primäre Ziel, eine attraktive schnelle Schienenanbindung für Niederbayern herzustellen, die möglichst viel Verkehr von der Straße auf die Schiene verlagern kann, sei durch diese Trasse am besten verwirklicht. Das mit der Marzlinger Spange verbundene Flügelungskonzept bringe folgende Vorteile mit sich: es können möglichst viele Verbindungen aus Niederbayern zum Flughafen geschaffen werden, ohne dabei die Reisezeiten nach München (über Freising) zu verlängern, die Anbindung Freisings werde nicht verschlechtert, der Bahnhof am Flughafen müsse nicht als flächenintensiverer Kopfbahnhof ausgestaltet werden.

Die Marzlinger Spange fördere die ökonomischen und ökologischen Ziele der Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen auch deshalb am besten, weil das Fluggastpotenzial dort am

größten sei (Analyse Intraplan-Consult). Auch für die Flughafenbeschäftigten aus Niederbayern, die bisher wegen der umständlichen Verbindungen im ÖPNV auf die Benutzung des KFZ angewiesen seien, ergäbe sich dadurch die größte Verbesserung.

Vom Regionalen Planungsverband Landshut werde ebenfalls die Marzlinger Spange als die für den ostbayerischen Raum strukturpolitisch nützlichste Alternative angesehen. Für diese Trasse sprächen vor allem das von der Firma Intraplan-Consult prognostizierte höchste Fahrgastaufkommen, die Synergieeffekte mit den Projekten „Erdinger Spange“ bzw. „Walpertskirchener Spange“ und der Ausbaustrecke München-Mühldorf-Freilassing. Durch das Flügelungskonzept werde zudem sichergestellt, dass eine adäquate Bedienung Freisings weiter bestehe.

Der Planungsverband weise ausdrücklich darauf hin, dass die Unterlagen zum ROV unvollständig seien und eine Darstellung größerer Zusammenhänge nicht stattfinde. Eine sachgerechte Beurteilung der Trassenalternativen sei aber nur dann möglich, wenn man diese in die Betrachtung mit einbeziehe. Es fehlten z.B. Aussagen über die Verlagerungspotenziale auf die Schiene (Fluggäste und Beschäftigte), Beurteilung der Leistungsfähigkeit der bestehenden und baulich möglichen Schienen- Infrastruktur am Flughafen, Aussagen zum Durchbinden von Zugangeboten über den Flughafen hinaus (z.B. nach München Ostbahnhof), und über mögliche Synergieeffekte der Alternativen (z.B. gemeinsame Streckenteile der Marzlinger Spange mit dem „Erdinger Ringschluss“).

Der Planungsverband weise darauf hin, dass sämtliche positiven Verlagerungseffekte in der ökologischen Gesamtbilanz den kleinräumigen Belastungen gegenüber zu stellen seien. Unter diesem Gesichtspunkt müssten die überregionalen Wirkungen durchgebundener Fernzüge (z.B. Prag – Zürich, Dresden/Leipzig – Oberstdorf) und deren zusätzlicher Potenziale ebenso berücksichtigt werden wie regionale Wirkungen. Auf der regionalen Ebene seien z.B. Entlastungseffekte für den Hauptbahnhof und die S-Bahn-Stammstrecke zu berücksichtigen. Zudem verspreche die Marzlinger Spange auch für die prognostizierte Verdoppelung der Beschäftigten am Flughafen bis 2015 die arbeitsmarktpolitisch größten Chancen für Ostbayern und die größten Verlagerungswirkungen der Pendlerströme auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Bahn.

Der Regionale Planungsverband Donau-Wald begrüße die Schienenanbindung Ostbayerns an den Münchner Flughafen und bevorzuge hierfür die Trasse der Marzlinger Spange. Nach Ansicht des Verbands sei diese Alternative die attraktivste sowohl für Fluggäste als auch für Beschäftigte am Flughafen und deshalb die effektivste und zukunftsfähigste Lösung. Die Marzlinger Spange stehe anderen Projekten (z.B. Ringschluss und Ausbaustrecke München – Mühldorf – Freilassing) nicht entgegen und generiere Synergieeffekte mit diesen. Auch sei durch das Flügelungskonzept die Bedienung des möglichen Oberzentrums Freising weiterhin sichergestellt. In der Summe der Auswirkungen habe die Marzlinger Spange auf Grund der zu erwartenden Verlagerungs-Effekte mit der deutlichsten Steigerung des ÖPNV-Anteils im flughafenbezogenen Verkehr und darüber hinaus zu erschließender Potenziale den größten Nutzen für die ökologische Gesamtbilanz.

Auch der Planungsverband Donau-Wald kritisiere die Unvollständigkeit der Unterlagen zum ROV. Insbesondere das Fehlen von Aussagen über Fahrgastpotenziale (Fluggäste und Beschäftigte), Netzwirkungen, betriebswirtschaftliche Angebotskonzepte, Durchbindung von Zugangeboten, Beurteilung der bestehenden und baulich möglichen Schienen-Infrastruktur am Flughafen und großräumige Zusammenhänge und strukturpolitische Wirkungen der Trassenalternativen würden vermisst.

Fachliche Belange: Wirtschaft

Die IHK für Niederbayern halte die Marzlinger Spange als die sinnvollste und vor allem zukunftsfähige Trassenführung für die Flughafenanbindung Ostbayerns, wobei alle drei Alternativen eine Verbesserung der Ist-Situation darstellten. Beide Westtrassen hätten den Nachteil, dass eine Einbindung in den überregionalen Verkehr durch die Lösung mit einem Kopfbahnhof am Flughafen deutlich erschwert werden dürfte. Die Marzlinger Spange hingegen eröffne die Möglichkeit einer Alternative für den überregionalen Verkehr und eine Durchbindung zu den Bahnhöfen in München, was zusätzliche Verlagerungspotenziale mit sich bringe.

Auch die IHK bemängele die zur Verfügung gestellten Unterlagen. Insbesondere fehlende Fahrgastpotenziale, mögliche Synergieeffekte bei der Durchbindung der überregionalen Verkehre

und die Effekte auf die geplanten Erschließungen (z.B. Ausbaustrecke München – Mühldorf) erschwerten eine Bewertung der unterschiedlichen Trassen.

Die Handwerkskammer Niederbayern – Oberpfalz gehe davon aus, dass die Marzlinger Spange diejenige Trassenalternative sei, von der der höchste Gebrauchswert zu erwarten sei. Die bisher vorhandene Möglichkeit, den Flughafen über die Schiene zu erreichen, sei denkbar ungünstig. Über die Marzlinger Spange seien direkte Verbindungen von München über den Flughafen nach Passau und Regensburg möglich, die Erschließungswirkungen in nördlicher Richtung bis Bayreuth/Hof bewirkten und deshalb die höchste Akzeptanz hätten. Die Realisierung der Marzlinger Spange würde zu einer besseren Vernetzung der Verkehrsträger führen.

Der Deutsche Gewerkschaftsbund unterstütze die Initiative pro Marzlinger Spange in vollem Umfang. Der DGB halte eine Optimierung und Angebotsverbesserung des Schienenverkehrs als Voraussetzung für wirtschaftliche Prosperität der Region, insbesondere vor dem Hintergrund der EU-Osterweiterung, und für die Pendlerbeziehungen für nötig. Die Zahl der Arbeitnehmer am Flughafen werde nach den Prognosen weiter zunehmen, wovon bereits jetzt gut über 7% aus Stadt und Landkreis Landshut kämen. Zudem pendelten täglich rund 10.000 Personen nach München und rund 2.000 von München nach Landshut. Für alle Pendler sei die Variante Marzlinger Spange die attraktivste, weil sie ohne Kopfbahnhof am Flughafen die Wegezeiten am besten verkürzen. Somit sei aus Sicht der Entwicklung des Wirtschaftsraums und für die Pendler diese Lösung zu favorisieren.

Fachliche Belange: Tourismus

Der Tourismusverband Ostbayern befürworte jede der drei Varianten, bevorzuge allerdings die Marzlinger Spange. Für die touristische Entwicklung Ostbayerns sei insbesondere eine gute Erreichbarkeit und direkte Anbindung über die Schiene an den Flughafen dringlich. Die Marzlinger Spange stelle als einzige Trasse eine durchgängige Verbindung Regensburg-Landshut über den Flughafen nach München dar, und damit sei eine vergleichsweise schnelle Anbindung an den Flughafen als auch an die Stadt München gewährleistet. Der Tourismusverband teile die Beden-

ken der Stadt Freising, vom überregionalen Schienenverkehr abgehängt zu werden, nicht und verweise hierbei auf das Flügelungskonzept.

Stellungnahmen von nicht beteiligten Institutionen:

Der Landkreis Landshut unterstütze alle Bemühungen, die Schienenanbindung des Flughafens von Osten her schnellstmöglich zu realisieren. Der Flughafen stelle für den Landkreis Landshut einen wichtigen positiven Standortfaktor dar. Allerdings sei die bisher fehlende direkte Schienenanbindung an den Flughafen ein erheblicher Nachteil für die im Landkreis Landshut wohnenden Beschäftigten des Flughafens, der dringend korrigiert werden müsse. Der prosperierende Raum Landshut mit seinen mittelfristig 150.000 Einwohnern sei durch die fehlende direkte Anbindung vom Flughafen abgekoppelt.

Die Stadt Landshut sehe in der Marzlinger Spange die beste Lösung für eine Schienenanbindung des Flughafens aus Ostbayern. Landshut profitiere zunehmend mit von der Standortattraktivität, die der Flughafen mit sich bringe. Für eine weitere wirtschaftliche Belebung sei allerdings eine Optimierung des ÖPNV in Richtung Flughafen nötig. Schon heute pendele eine große Zahl von Arbeitnehmern aus Landshut zum Flughafen und nach München. Für die Zukunft werde für Landshut eine erhebliche Einwohnerzunahme und für den Flughafen eine rasante Arbeitsplatzzunahme angenommen. Von der Attraktivität des Schienenangebots hänge dabei ab, wie viele Personen zum Umsteigen auf die Bahn bewegt werden können. Die Stadt Landshut gehe davon aus, dass nur mit der Marzlinger Spange das Ziel von 40% ÖPNV-Anteil am flughafenbezogenen Verkehr erreicht werden könne. Über die anderen Trassen seien die Reisezeiten zu hoch und deshalb nicht attraktiv. Die Marzlinger Spange habe zudem den Vorteil, dass durchgängige Verbindungen über den Flughafen zum Ostbahnhof München ein verbessertes Pendlerangebot und Fernzüge möglich machen.

Die Stadt Landshut kritisiere die unzureichenden Unterlagen. Insbesondere eine Bewertung der großräumigen und strukturpolitischen Wirkungen sei deshalb nicht möglich. Ebenso ließen sich mögliche Synergieeffekte mit den anderen geplanten Schienenanbindungen des Flughafens und die vorhandene oder baulich mögliche Schieneninfrastruktur deshalb nicht bewerten.

Das Landratsamt Deggendorf sehe die Marzlinger Spange gegenüber den anderen Planalternativen als die positivste Lösung an. Die Fernbahn-Anbindung Ostbayerns an den Flughafen sei ein wichtiger Standortfaktor – allerdings bisher unzureichend ausgebaut. Für die Wirtschaft und den Tourismus (Bayerischer Wald, Bäderdreieck) im Raum Ostbayern sei eine direkte Bahnanbindung an den Flughafen ein wichtiger Schritt zur Steigerung der Attraktivität. Aus Ostbayern und im Zuge der EU-Erweiterung aus den Nachbarstaaten sei ein hohes Potenzial vorhanden, das auch nach dem Intraplan-Gutachten durch die Marzlinger Spange am besten zu erschließen sei. Deshalb sei diese Trasse die hinsichtlich der Verlagerungs-Effekte die effektivste und zukunfts-trächtigste.

3. Regierungsbezirk Oberfranken

3.1. Zusammenfassende Stellungnahme

Die Regierung von Oberfranken begrüße und unterstütze das Ziel, ein gutes Fernverkehrsangebot auf der Ostbayern-Linie Dresden/Leipzig-Hof-Regensburg-Landshut-München zu erreichen und die Schienenanbindung des Flughafens München nach Norden und Osten zu realisieren.

Nach dem Ergebnis der Anhörung ergebe sich aus oberfränkischer Sicht eine eindeutige Priorität für die Marzlinger Spange. Mit dieser Variante können der ostbayerische Raum und damit vor allem auch die östlichen Gebiete Oberfrankens am besten erschlossen werden.

Die Regierung von Oberfranken sei mit den Beteiligten im Anhörungsverfahren sehr daran interessiert, dass das Raumordnungsverfahren schnellstmöglich zu einem positiven Abschluss gebracht wird, damit die Deutsche Bahn AG den dringend erforderlichen direkten Schienenfernverkehrsanschluss Nordbayerns an den Münchner Flughafen baldmöglichst verwirklichen kann.

3.2 Wiedergabe der Äußerungen

Die geplante Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München werde aufgrund ihrer struktur- und verkehrspolitischen Bedeutung für die Region Oberfranken-Ost unterstützt. Der Regionale Planungsverband Oberfranken-Ost spreche sich dabei für die Marzlinger Spange aus, da sie eine direkte Durchbindung des Schienenverkehrs über den Flughafen München von München nach Leipzig und Dresden und damit einen wirkungsvollen Ausbau als Fernverkehrsstrecke und eine entsprechende Anbindung der Region ermögliche.

Der Regionale Planungsverband Oberfranken-West erhebe gegen die im Raumordnungsverfahren vorgelegten Varianten zur Schienenanbindung des Flughafens München an den ostbayerischen Raum keine Einwendungen.

Aus der Sicht des Bezirks Oberfranken sei eine Stellungnahme nicht veranlasst. Erinnerungen würden nicht vorgebracht.

Die Industrie- und Handelskammer für Oberfranken Bayreuth begrüße es nachdrücklich, dass ein Raumordnungsverfahren für die direkte Schienenfernverkehrsanbindung Nordostbayerns an den Flughafen München durchgeführt werde, da seine Erreichbarkeit aus östlicher Richtung denkbar ungünstig sei. Dies gelte aus Sicht der Industrie- und Handelskammer ganz besonders für die unzureichend ausgelastete Schienenpersonenfernverkehrsverbindung Dresden-Leipzig-Hof-Regensburg-München-Obersdorf, über die bei besserer Einbindung zusätzliche Potentiale aus Ostbayern in erheblichem Umfang erschlossen werden könnten. Denn der gegenwärtige Schienenanschluss vornehmlich aus Ostoberfranken erst über den Münchner Hauptbahnhof sei zeitaufwendig und wenig attraktiv.

Im Blick auf die drei Trassen-Alternativen spreche sich die Kammer als Mitträger der Initiative "Pro Marzlinger Spange" deshalb für diese Variante aus und zwar wegen ihrer klaren Vorteile für die Wiederherstellung und Verbesserung vorstehender Relation im Schienenpersonenfernverkehr, wobei die Varianten West oder Ost für die Region Oberfranken-Ost unerheblich seien: Die Kammer betone aber auch, dass mit den beiden anderen Trassenvorschlägen Einverständnis bestehe. In ihrer überörtlichen struktur- und verkehrspolitischen Bedeutung entsprächen auch sie nach Meinung der Kammer den Erfordernissen der Raumordnung. Da sich alle drei Varianten

außerhalb des Kammerbezirks befänden, werde davon abgesehen, speziell auf ihre Umweltrelevanz einzugehen.

Ebenso betone die Handwerkskammer für Oberfranken, dass die Schienenanbindung des oberfränkischen Wirtschaftsraums an den Flughafen München ein besonderes Anliegen sei. Deshalb werde ausdrücklich begrüßt, dass die entsprechenden Planungen eingeleitet würden. Das Anliegen der Handwerkskammer sei es darüber hinaus, dass diese Planungen, unabhängig von der letztendlichen Trassenführung, möglichst zügig abgeschlossen würden und mit dem Bau der erforderlichen Streckenabschnitte baldmöglichst begonnen werde.

Hinsichtlich der drei zu beurteilenden Streckenvarianten spreche sich die Handwerkskammer eindeutig für die Anbindung Ostbayerns über die Marzlinger Spange aus. Über diese Variante könne das Fahrgastpotential aus dem gesamten ostbayerischen Raum und damit auch aus Oberfranken, insbesondere aus den östlichen Teilen des Regierungsbezirks, am besten erschlossen werden. Damit erreiche die Schienenanbindung über die Marzlinger Spange für den ostbayerischen Raum die höchste Raumwirksamkeit. Damit verbunden ergäben sich auch positive strukturpolitische Folgewirkungen, insbesondere die Stärkung der Schienenanbindung Oberfrankens an den überregionalen Schienenverkehr.

Der entscheidende Vorteil dieser Streckenvariante liege dabei in der Durchbindung der Züge zwischen München Hauptbahnhof einerseits und Regensburg/Hof andererseits. Nur unter diesen Maßgaben könne diese Schienenanbindung das vorhandene Fahrgastpotential im nördlichen Einzugsbereich des Flughafens bestmöglich erschließen. Dies wiederum sei Voraussetzung dafür, dass ein möglichst hoher Anteil sowohl des flughafenbezogenen Verkehrs als auch des Fernverkehrs zwischen Ostbayern und der Landeshauptstadt München auf die Schiene verlagert werden könne. Durch die Kombination dieser Verkehre würden sich beide Streckenarten gegenseitig ergänzen und damit auch weitere Synergieeffekte, so z.B. hoher Fahrkomfort für Nutzer durch abgestimmte Taktzeiten, nach sich ziehen. Nur unter diesen Maßgaben könnten die vom Flughafen ausgehenden Entwicklungsimpulse bestmöglich bis in den oberfränkischen Raum wirken.

Der Verkehrsverband für Nordostbayern nehme zur Kenntnis, dass mit der Einleitung des Raumordnungsverfahrens für die direkte Schienenfernverkehrsanbindung Nordostbayerns an den Münchener Flughafen ein wichtiger Schritt in dieser Sache getan worden sei. Die Erreichbarkeit des Flughafens aus östlicher Richtung würde damit den Forderungen des Verbandes entsprechen. Der momentan vorhandene Schienenanschluss vornehmlich aus Ostoberfranken über den Münchner Hauptbahnhof sei aus Sicht des Verkehrsverbands für Nordostbayern zu zeitaufwändig und unattraktiv und werde deshalb von vielen Fluggästen aus Nordostbayern nicht wahrgenommen. Dies gelte besonders für die unzureichend ausgelastete Schienenpersonenfernverkehrsverbindung Dresden/Leipzig-Hof-Regensburg-München. Bei besserer Einbindung dieser Linie könnten zusätzliche Potentiale aus Ostbayern in nicht unerheblichem Umfang erschlossen werden.

Als Mitträger der Initiative "Pro Marzlinger Spange" spreche sich der Verkehrsverband wegen der eindeutigen Vorteile für die Wiederherstellung und Verbesserung vorstehender Relationen im Schienenpersonenfernverkehr für diese Variante aus. Eine Differenzierung zwischen der Variante Ost oder West sei dabei für den Raum Nordostbayern unbedeutend.

Den beiden anderen Trassenvorschlägen stehe der Verkehrsverband nicht ablehnend gegenüber. Sie entsprächen in ihrer überörtlichen struktur- und verkehrspolitischen Bedeutung den Erfordernissen der Raumordnung.

Der Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge habe sich in der Vergangenheit, zuletzt im Rahmen der Stellungnahme im ergänzenden Beteiligungsverfahren zur Gesamtfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms Bayern, für eine kurze und schnelle Schienenverbindung aus dem Raum Wunsiedel/Fichtelgebirge mit dem Flughafen München ausgesprochen. Er erwarte, dass diese schnelle und komfortable Verbindung zum Internationalen Flughafen möglichst rasch verwirklicht werde und begrüße deshalb die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens, das ausdrücklich die Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München zum Gegenstand habe. Diese Verbindung werde auch dazu beitragen, die Attraktivität der Strecke Berlin/Dresden-Hof-Markredwitz-Regensburg-München durch eine größere Zahl durchgängiger Verbindungen zu erhöhen und mit dann attraktiven Reisezeiten in umsteigefreier Relation auch das Reisendenaufkommen wesentlich zu erhöhen.

Die für den Landkreis Wunsiedel i. Fichtelgebirge kürzeste und schnellste Anbindung stelle die Marzlinger Spange dar, die wegen der Durchbindung der Strecke über den Flughafen zum Hauptbahnhof München weitere Vorteile für Reisende aus HochFranken biete. Deshalb sollte die Marzlinger Spange bevorzugt realisiert werden. Die beiden anderen Trassenvarianten Pullinger Spange und Neufahrner Kurve böten aus Sicht des Landkreises wegen der Westanbindung des Flughafens und der notwendigen Rückwärtsfahrstrecken für Fernzüge aus dem Raum Wunsiedel eher Nachteile im Komfort und längere Reisezeiten und sollten deshalb nachrangig bewertet werden.

Insgesamt sei jedoch festzustellen, dass gegenüber der bisherigen unbefriedigenden Situation alle Trassenvarianten Fortschritte darstellten, so dass gegen keinen der Lösungsvorschläge Einwände bestünden. Entscheidend werde sein, dass für die Bahnverbindung auf der Strecke Berlin/Dresden-Hof-Regensburg-Landshut-Flughafen-München rasch Planungssicherheit geschaffen und die Realisierung eingeleitet werden könne.

Die Stadt Marktredwitz sei Mitinitiator der Initiative "Pro Marzlinger Spange" und begrüße daher das Vorhaben. Die Oberbürgermeisterin der Stadt Marktredwitz vertrete hierbei nicht nur die Interessen der Stadt, sondern die Interessen der gesamten Euregio Egrensis, auch des tschechischen Teils. Die Erfahrung zeige, dass die Anbindung des Flughafens München über den Bahnhof Marktredwitz für die Tschechen eine interessante und sinnvolle Reisemöglichkeit darstelle, da von Prag aus selbst europäische Hauptstädte lediglich an ungünstigen Tagesrandflugzeiten zur Verfügung stünden, so dass der Flug oftmals über den Münchner Flughafen als günstiger angesehen werde. Die Führung der Bahnverbindung der ehemaligen Interreg-Linie IR 25 mit Anbindung an den Flughafen München und damit als Fernverkehrsbeziehung sei eine wichtige Maßnahme zum Erhalt des Reisetopps der IC-Linie Nürnberg/Prag in Marktredwitz, da damit die Umsteigemöglichkeit in eine Fernverkehrsbeziehung bestehe. Zudem könne eine wesentlich höhere Frequenz erwartet werden, wenn gleichzeitig der Flughafen an die Bahnlinie angebunden werde.

4. Regierungsbezirk Oberpfalz

4.1 Zusammenfassende Stellungnahme

4.1.1. Kritische Äußerungen der Beteiligten zu den Raumordnungsunterlagen

Von der IHK-Regensburg, der Stadt Regensburg sowie der Stadt Cham werden kritische Anmerkungen zu den vorgelegten Planungsunterlagen vorgebracht und Ergänzungen gefordert.

4.1.2 Beurteilung

Der Regierungsbezirk Oberpfalz sei durch die geplante Maßnahme räumlich nicht betroffen, die örtlich ökologischen Auswirkungen sowie die örtlichen verkehrlichen Probleme der verschiedenen Trassenvarianten würden daher - soweit sie keinen Einfluss auf die Oberpfalz mit sich bringen - von auch nicht bewertet.

Die geplante Maßnahme entspreche den Zielvorgaben des Landesentwicklungsprogramms Bayern (Gesamtfortschreibung 24.Juli 2001). Unter Ziel B V 1.6.2 werde formuliert: Die Anbindung des Verkehrsflughafens München über eine bedarfsgerechte und funktionale Straßen- und Schienenverkehrsanbindung für den Nah- und Fernverkehr sei sicherzustellen. In der Begründung dazu heiße es u.a.: Der Flughafen München benötige aufgrund des steigenden Passagier- und Frachtaufkommens eine weitere Verbesserung der Straßen- und Schienenanbindung. Aus umwelt- und verkehrspolitischen Gründen solle ein möglichst großer Anteil des flughafenbedingten Verkehrs auf der Schiene abgewickelt werden. Problematisch sei die mit ca. 40 Minuten lange Fahrtzeit bis zum Stadtzentrum. ... Die Vernetzung mit dem Schienenverkehr solle erfolgen durch... die Anbindung Ost- und Nordbayerns durch Errichtung einer Spange vom Flughafen zur Strecke München-Regensburg.

Das Vorhaben entspreche ebenfalls den regionalplanerischen Zielvorgaben. Im Regionalplan der Region Regensburg heiße es unter A II 1.3: Im südlichen Teil des Mittelbereiches Regensburg, im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachse Regensburg-Weiden i.d.Opf., im Abschnitt Regensburg-Regenstauf, im nördlichen Teil des Mittelbereiches Neutraubling, im östlichen Teil des Mittelbereiches Kelheim sowie im Mittelbereich Abensberg/Neustadt a.d.Donau sollen die

Voraussetzungen geschaffen werden, dass die vom neuen Flughafen München ausgehenden wirtschaftlichen Belegungseffekte im Einklang mit der räumlichen Ordnung verstärkt genutzt werden können. Die zu erwartenden positiven wirtschaftlichen Impulse sollen insbesondere zur Verbesserung der gewerblichen Wirtschaftsstruktur im ländlichen Raum der Region beitragen. In der Begründung dazu werde darauf hingewiesen, dass zur Verbesserung der Standortgunst der o.a. Teilräume neben dem Aus- und Neubau überörtlicher Verbindungsstraßen in erster Linie eine direkte Schienenanbindung an den Flughafen erforderlich sei.

Im Abschnitt Verkehr werde neben dem allgemeinen Ziel einer notwendigen Verlagerung der Verkehrsströme von der Straße auf die Schiene und einer Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, um die Nachteile der Region Regensburg aus seiner Randlage zu verringern (B IX 1), der direkte Schienenanschluss des Oberzentrums Regensburg im Verlauf der Strecke Regensburg-Landshut-München an den Flughafen München gefordert (B IX 4.1.3). In der Begründung dazu werde auf das bisherige unbefriedigende und unattraktive Konzept mit gebrochenem Verkehr in Freising hingewiesen. Um die wirtschaftlichen Ausstrahlungseffekte des Flughafens hinreichend zu nutzen und um eine nachhaltige Stärkung der Standortqualität für das Oberzentrum Regensburg und die Region angemessen zu gewährleisten, werde aus Sicht der Region Regensburg der Lösung "Marzlinger Spange" der Vorzug vor anderen Lösungen gegeben.

4.1.3 Zusammenfassung

Die geplante Maßnahme einer Schienendirektanbindung des ostbayerischen Raumes an den Flughafen München werde aus landesplanerischer Sicht begrüßt. Eine schnelle und leistungsfähige Fernbahnanbindung an den Flughafen München sei für den Wirtschaftsstandort Regensburg und für Ostbayern ein wesentlicher Standortfaktor. Aus der Sicht des Regierungsbezirks Oberpfalz und der beiden Regionen Regensburg und Oberpfalz-Nord werde der Variante „Marzlinger Spange“ eindeutig der Vorzug gegeben. In die Gesamtabwägung sollten die von der überwiegenden Mehrzahl der Beteiligten geforderten Ergänzungen der Raumordnungsunterlagen sowie die Ergebnisse des Intraplan-Gutachtens einbezogen werden, um zu einer sachgerechten Entscheidung zu kommen.

4.2 Wiedergabe der Äußerungen

Die bisherige Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München werde wegen extremer Umwege über den Hauptbahnhof München bzw. des nicht attraktiven Umsteigens in den Flughafenbus in Freising als völlig unzureichend angesehen. Bei den erheblich gewachsenen Wirtschaftspotentialen Regensburgs und des gesamten ostbayerischen Raumes sowie der zunehmenden Internationalisierung der Unternehmen sei eine schnelle und leistungsfähige Anbindung an den internationalen Luftverkehr ein wesentlicher Standortfaktor. Die geplante direkte Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München werde daher von allen Beteiligten für dringend notwendig erachtet und einhellig begrüßt.

Ebenso eindeutig werde in allen Stellungnahmen der Marzlinger Spange der Vorzug gegeben, da sich nur mit einer Anbindung aus östlicher Richtung durchgebundene Fernzüge und somit ein effizienter betrieblicher Ablauf am Flughafen verwirklichen ließen. Aus ostbayerischer Sicht würden hier vor allem die Fernverkehrsverbindungen Zürich – München – Regensburg – Prag sowie Dresden/Leipzig – Regensburg – München - Oberstdorf erwähnt. Hervorgehoben werde auch, dass sich nur mit der Marzlinger Spange eine optimale Fahrgast-Mobilisierung (bester Modal-Split) mit den wirksamsten Erschließungseffekten für den ostbayerischen Raum erreichen lasse.

Kritische Äußerungen der Beteiligten zu den Raumordnungsunterlagen

Von der IHK-Regensburg, der Stadt Regensburg sowie der Stadt Cham würden folgende kritische Anmerkungen zu den vorgelegten Planungsunterlagen vorgebracht und Ergänzungen gefordert:

Die Unterlagen gingen zwar detailliert auf die unmittelbaren, örtlich ökologischen Auswirkungen der einzelnen Trassenvarianten ein, es fehle aber eine großräumige ökologische Gesamtbilanz.

In die ökologische Gesamtbilanz müssten die positiven Verlagerungseffekte der flughafenbezogenen Kfz-Fahrten auf die Schiene eingehen. Hier müssten neben den Fernverkehrsrelationen

auch die regionalen Relationen sowohl für Fluggäste als zunehmend auch für die Beschäftigten des Flughafens in den Untersuchungen berücksichtigt werden (Verdoppelung bis zum Jahre 2015 auf voraussichtlich 40.000 Beschäftigte).

Es fehlten umfassende Informationen und Recherchen zur Erschließungswirkung und zum Fahrgästepotential sowie Aussagen zu den großräumigen Zusammenhängen der strukturpolitischen Auswirkungen und der wirtschaftlichen Belegungseffekte in den verschiedenen Einzugsbereichen (z.B. Entwicklung des ostbayerischen Raumes, EU-Osterweiterung, Standortfaktor Fernbahnanbindung).

Es werde bemängelt, dass das Gutachten der Intraplan Consult GmbH vom 19.11.2001 keinen Eingang in die Raumordnungsunterlagen gefunden habe (in der Analyse komme das Gutachten zu dem Ergebnis, dass die Marzlinger Spange bereits ohne Durchbindung in die Landeshauptstadt München im Vergleich zu allen anderen Varianten das höchste Fahrgastpotential bringen würde).

Es fehle die Berücksichtigung anderer Planungen im Schienenverkehr (z.B. Synergieeffekte mit dem geplanten „Erdinger Ringschluss“ oder der „Walpertskirchener Spange“ im Zuge der Ausbaustrecke München – Mühldorf - Freilassing). Dadurch könnten Investitionskosten, Flächenverbrauch sowie Betriebsaufwand gesenkt werden.

Es sei nicht nachvollziehbar, warum Landshut bei der Anbindung an den Flughafen aus dem ostbayerischen Raum besonders hervorgehoben werde (s.S.3, 1.Abs. des Schreibens der Regierung von Oberbayern: Die Deutsche Bahn AG (DB) München plane zur Anbindung Ostbayerns, insbesondere Landshuts, an den Flughafen München den Ausbau ihres Streckennetzes). Für den Verdichtungsraum Regensburg sowie für den Regierungsbezirk Oberpfalz besitze die Direktanbindung eine ebenso große strukturpolitische Bedeutung.

Landkreis Freising - Untere Jagdbehörde

A) Durch Anbindung über die sog. Pullinger Spange würde betroffen das Gemeinschaftsjagdrevier Pulling sowie das Eigenjagdrevier Eggertshofen neben dem Staatsjagdrevier Isarauen des Forstamtes Freising sowie am Rande das Eigenjagdrevier Bogen IV der FMG München. Es würde eine zusätzliche Zerschneidung des Rotwildgebietes Isarauen stattfinden und dadurch das

artgerechte Verhalten des Rotwildes weiter beeinträchtigt werden. Im Hinblick darauf, dass durch die Maßnahme das Jagdrecht, welches mit Grund und Boden verbunden ist, berührt wird, erscheint es sinnvoll, die betroffene Jagdgenossenschaft bzw. Eigenjagdrevierinhaber zu hören.

B) Die Neufahrner Kurve verlaufe kartographisch gesehen im Gebiet der Jagdgenossenschaft Neufahrn, nehme in seiner Trassenführung zwischen der Bahnlinie und der A 92 zwar relativ wenig Revierfläche in Anspruch, verbreitere jedoch die bestehende Trasse zum Flughafen durch die Isarauen und tangiere dort das Gemeinschaftsjagdrevier Pulling. Durch die Verbreiterung der bisherigen Barriere (A 92 u. S-Bahn) werde der Rotwildwechsel zusätzlich erschwert werden.

C) Die Marzlinger Spange, soweit sie im Gebiet des Landkreises Freising verlaufe, berühre das Gebiet der Jagdgenossenschaft Marzling-Süd sowie der Jagdgenossenschaft Rudlfing und durchschneide ebenfalls das Rotwildgebiet Isarauen. Da diese Trasse durch das erweiterte Rotwildgebiet Isarauen verlaufe, entstehe in einem bisher unberührten Auenlandabschnitt folglich eine Negativbeeinträchtigung des Wildtierverhaltens; insbesondere des Rotwildes. Soweit die Trasse auf einem künstlich zur Isar quer verlaufenden Damm verlaufe, müsste diese unbedingt durch einen ausreichenden Trassenschutzzaun (Wildschutzzaun) gesichert werden. Die Rotwildwanderbewegungen würden auf die wenigen vorhandenen Durchlässe der Moosach und der Isar und des Nasenbaches beschränkt werden.

Hinsichtlich der vorliegenden Umweltverträglichkeitsstudie sei redaktionell anzumerken, dass es sich beim betroffenen Landschaftsraum der Isar um das Mittlere Isartal handele. In den vorgelegten Unterlagen werde fälschlicherweise vom Unteren Isartal gesprochen.

Kreisbaubehörde

Die eingleisig - Marzlinger (1) und Pullinger Spange (2) - und zweigleisig - Neufahrner Kurve (3) - auf maximal 30 Zugpaare pro Tag ausgelegten Trassenvarianten ergäben Neubaustrecken zwischen der Fernbahnlinie und dem Flughafen von etwa 10 km (1), 4,6 km (2) und 2,5 km (3). Leider behandelten die Erläuterungen zu den Trassenvarianten sowie die zugehörige Umweltver-

träglichkeitsstudie (UVS), die zu ihrer Beurteilung notwendigen Aspekte in Bezug auf oben genannte Ziele nur unvollständig. So fehlten zum Beispiel Aussagen über die sicher zu erwartende und auf Grund von Zeitersparnis/Komfort mögliche Nutzerzahl der vorgeschlagenen Trassen, daraus sich ergebende Zeitverzögerungen auf der Hauptstrecke, Fahrzeiten und Fahrthäufigkeiten auf den 3 Varianten, Umsteigemöglichkeiten und zusätzliche Haltepunkte, Auswirkungen der Maßnahmen auf die vorhandene Bahnstrecke, wie die Ortsdurchfahrten in Langenbach, Moosburg und Neufahrn, auf die höhengleichen Kreuzungen mit Straßen, Park und Ride Plätze, usw., die zusätzlichen Immissionsbelastung innerhalb der Ortsdurchfahrten, die Kosten der vorgeschlagenen Trassenvarianten

Die Untere Denkmalschutzbehörde fordere in der Detailplanung folgendes:

Die Trasse befinde sich im Bereich von vier Bodendenkmälern, so dass den Baumassnahmen unbedingt eine wissenschaftliche Untersuchung vorangehen müsse. Auch nördlich des Bodendenkmals 7636/69, südwestlich von Pulling, sei mit Bodendenkmälern zu rechnen.

Nachdem sich die Bodendenkmäler in geringer Tiefe befänden, dürfe kein Eingriff ohne die Hinzuziehung einer archäologischen Fachkraft stattfinden. Dies gelte ausdrücklich auf die Abtragung des Oberbodens. Das Landratsamt Freising erteile als Untere Denkmalschutzbehörde die Erlaubnis zum Aushub in der Regel erst nach erfolgter Untersuchung (Art. 7 Abs. 1 DSchG).

Sollte die Untere Denkmalschutzbehörde der Erteilung der denkmalschutzrechtlichen Erlaubnis zu den Erdarbeiten dennoch zustimmen, so komme als mögliche Auflage vor allem in Betracht, dass vor Beginn der Arbeiten eine auf Kosten des Projektträgers sachgemäß durchzuführende Ausgrabung zur wissenschaftlichen Auswertung bzw. zur Bergung des Bodendenkmals zu dulden sei. Eine entsprechende Antragstellung auf Erlaubnis nach Art. 7 Abs. 1 DSchG sei nach Klärung etwaiger Fragen formlos bei der Unteren Denkmalschutzbehörde vorzunehmen.

Der Projektträger werde gebeten, sich mit dem Landratsamt Freising, Untere Denkmalschutzbehörde, in Verbindung zu setzen, um zu klären, inwieweit eine Umsetzung der fachlichen Vorgaben als realisierbar angesehen werde.

Es ergehe seitens des Wasserwirtschaftsamtes Freising der Hinweis, dass Fragen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in der Stellungnahme nicht behandelt worden seien. Es werde vorgeschlagen, ggf. die fachkundigen Stellen für Wasserwirtschaft in den jeweiligen Kreisverwaltungsbehörden zu beteiligen.

Der Abwasserzweckverband Erdinger Moos bitte um Informationen bzgl. der Bewertung der Trassenvarianten bei der Marzlinger Spange und bzgl. Auflagen der Bahnquerung.

Der Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd weise darauf hin, dass er bei der Pullinger Spange und Neufahrner Kurve betroffen sei, wodurch durch die DB AG zu tragende und durch den Zweckverband auszuführende Umbauten notwendig würden. Sämtliche Maßnahmen seien vor Baubeginn abzustimmen und für die Pullinger Spange neue Kreuzungsverträge zu schließen.

Der Abwasserzweckverband Unterschleissheim, Eching und Neufahrn weise darauf hin, dass bei Verschwenkung der neuen Trasse nach Süden der Bebauungsplan Nr. 65 der Gemeinde Neufahrn nicht berücksichtigt werde.

Die ROB SG Strukturentwicklung und Förderung fordere:

dass zur Vermeidung von Existenzgefährdungen die Landwirte Ersatzflächen (auf Wunsch) angeboten bekommen.

dass das Wege- und Gewässernetzes wieder so hergestellt oder ergänzt werde, dass Nachteile aus der Baumaßnahme wieder ausgeglichen würden.

dass ungünstig geformte landwirtschaftliche Restflächen vermeiden würden.

Die von der Erdgas Südbayern GmbH unterhaltenen Erdgashochdruckleitungen seien bei den Planungen nach den Technischen Richtlinien zu schützen. Wenn diese Rohrleitungen im Bereich der neuen Bahntrasse durch Wechselstrom beeinflusst würden, so seien die Kosten für die Durchführung möglicher Untersuchungen und der erforderlichen Abhilfemaßnahmen zur Ver-

meidung von Wechselstromkorrosion an den Rohrleitungen von der DB zu tragen (s.a. AfK, Empfehlung Nr. 11 z.Zt. noch im Entwurf)).

Die Variante Ost der Marzlinger Spange kreuze die Erdgashochdruckleitung Forchheim-Finsing der Bayerngas GmbH (FF01) DN700/PN 67,5 mit Begleitkabel. Daneben verliefen Kabelschutzrohranlagen mit Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft dt. Gasversorgungsunternehmen mbH&Co KG, Essen. Im Bereich des Vorflutkanals verlaufe diese Nachrichtenkabelanlage auf einer separaten Trasse. Diese Anlagen würden von der Bayerngas mitbetreut. Wegen des Kreuzungspunktes im Bereich des Vorflutgrabens könnte eine Umlegung notwendig werden.

Die Gasleitung habe einen Schutzstreifen von 10m, jeweils 5m beiderseits der Leitungssachse. Bestand, Betrieb, Wartung und Unterhalt von Leitung und Kabel müssen stets uneingeschränkt sein. Für eine ev. Umlegung sei eine rechtzeitige Information der Bayerngas unbedingt erforderlich, da für die Vorbereitung dieser Umlegung ca. 6-8 Monate benötigt würden. Kosten für alle ev. erforderlichen Änderungen und Schutzmaßnahmen an den Anlagen müssten von der DB übernommen werden.

Das Überlandwerk Erding sei bei der Marzlinger Spange mit mehreren Frei-Leitungen und Kabeln betroffen. Diese werden im Detail angegeben.

Nach der Wehrbereichsverwaltung Süd gehörten die von der DB-Planung betroffenen Straßen A 92 als Axialstraße und B 11 als Verbindungsstraße zum Militärstraßen-Grundnetz (Ausbau gem. BMVBW-ARS 22/1996 nach den „Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge (RABS)). Es werde Beteiligung am weiteren Verfahren gewünscht.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH verweist auf den Bauschutzbereich des Verkehrsflughafens München und darauf, dass die Vorhaben der luftrechtlichen Genehmigung bedürften, die von den Bestimmungen des LuftVG (Bauschutzbereich) betroffen seien.

Die Flughafen München GmbH bitte bei der Marzlinger Spange um Trassenverschiebung der höhenfreien Aus- und Einfädelung nach Osten, da hier die Erweiterungsfläche Ost des Flughafens tangiert werde. Für die Verknüpfung der Marzlinger Spange mit dem Erdinger Ringschluss sei deswegen in diesem Bereich eine Tunnellage erforderlich. Der genaue Umfang der Verschiebungen sei in den weiteren Verfahrensschritten festzulegen.

Ferner werde gebeten, die Planungen bei der Querung der Pullinger Spange mit der Autobahn A 92 im Hinblick auf Optimierung der Höhenlage und ansprechende städtebauliche Gestaltung zu überprüfen, da in diesem die Einfahrtsituation zum Flughafen tangiert sei. Diese sei durch das Autobahndreieck Flughafen maßgeblich geprägt und könne durch eine Querung mit einer Höhe von rd. 12 m über Gelände städtebaulich negativ beeinflusst werden.

Das Straßenbauamt München gebe Detailhinweise zur Marzlinger Spange und Pullinger Spange. Marzlinger Spange: Die Bahntrasse werde in einem Tunnelbauwerk unter der St 2584 durchgeführt. Dabei sei zu beachten, dass die St 2584 bei gleichbleibender Höhenlage 3-streifig ausgebaut werden soll. Gegen eine Verlegung der ED 5 (bei Variante West) bestünden keine Einwände, wenn die verlegte Kreisstraße im bestehenden Querschnitt wieder hergestellt werde. Aus Gründen der Verkehrssicherheit sei im Bereich der Parallelführung zwischen der Bahntrasse und der Kreisstraße ein Schutzwall vorzusehen.

Pullinger Spange: Das Wasserwirtschaftsamt Freising prüfe zur Zeit die Möglichkeit, die B 11 im Bereich der möglichen Querung mit der Bahntrasse als Hochwasserdamm zu nutzen und entsprechend anzuheben. Diese Maßnahmen seien mit dem Wasserwirtschaftsamt und dem Straßenbauamt im Detail abzusprechen und entsprechend zu berücksichtigen. Eine Anhebung der B 11 über die Bahntrasse könne aufgrund erhöhter Lärmemissionen zu Problemen führen und sollte daher vermieden werden.

Nach der Autobahndirektion Südbayern sei von einem Ausbau der A 92 mit folgendem Querschnitt auszugehen:

6-streifiger Ausbau von AD Feldmoching bis AK Neufahrn (symmetrische Verbreiterung)

8-streifiger Ausbau von AK Neufahrn bis AK Flughafen (einseitige Verbreiterung Richtung Norden)

6-streifiger Ausbau AS Flughafen München bis AS Erding.

Bei der Marzlinger Spange sei die Ausgestaltung der Querung der A 92 in Hochlage im Zuge der weiteren Verfahrensschritte mit der ADS abzustimmen.

Bei der Pullinger Spange werde die A 92 in Hochlage im Anschlussstellenbereich der AS Flughafen gequert. Dafür sei ein sehr aufwändiges Überführungsbauwerk erforderlich. Deshalb sei die Ausgestaltung dieser Querung im Zuge der weiteren Verfahrensschritte mit der ADS abzustimmen.

Bei der Neufahrner Kurve sei die Ausgestaltung der Querung der A 92 in Hoch- oder Tieflage im Zuge der weiteren Verfahrensschritte mit der ADS abzustimmen.

Die ROB SG Straßenbau bitte, die Hinweise - insbesondere zu erforderlichen Schutzmaßnahmen - in den Stellungnahmen der Autobahndirektion Südbayern und des Straßenbauamtes München zu beachten. Die Autobahndirektion Südbayern und das Straßenbauamt München seien frühzeitig bei der Detailplanung in den späteren Planungsstufen zu beteiligen. Die Vorbereitung und die Realisierung der einzelnen Maßnahmen habe in enger Abstimmung mit der Autobahndirektion Südbayern und dem Straßenbauamt München zu erfolgen. Im übrigen wird darauf hingewiesen, dass von den beiden Wahltrassen Pullinger Spange und Neufahrner Kurve jeweils die Kreisstraße FS 44 in der Baulast des Landkreises Freising berührt werde, die vom Landkreis selbst verwaltet würden.

Die S-Bahn München bitte um die Berichtigung einiger Passagen des Erläuterungsberichts zum Raumordnungsverfahren: Seite 6: Absatz vor Ziffer 1.1.2.2.3.: Anpassungsarbeiten seien nicht nur in Erding, sondern insbesondere im Bereich Flughafen (zusätzliche Abstellanlagen im Westen und Osten) notwendig. Seite 6: Ziffer 1.1.2.2.3, erster Satz: bitte streichen. Der Begriff "Airport-Express" werde in erster Linie für die Verbindung Hbf-Flug-

hafen genutzt. In Zusammenhang mit dem Fernverkehr sei er missverständlich. Seite 7 oben: Abzweigen nicht in Dachau, sondern bereits in Karlsfeld. Seite 7 Ziffer 1.1.2.2.4.: Hier fehle der Hinweis, dass die Verbindungskurve zwischen Bf Pasing und der Strecke nach Landshut noch zu bauen wäre. Ziffer 1.1.2.2.4 Absatz 2: Dieser 2. Bahnhof sei für den Transrapid reserviert. Eine Ostbayernanbindung würde bei einer Realisierung den heutigen S-Bahnhof nutzen. Seite 8 Pullinger Spange: Alternativ statt wenden am Flughafen Weiterführung des Regionalverkehrs über den „Ringschluss Erding“ und die „Walpertskirchener Spange“ nach Mühldorf. Für die S-Bahn würde die Pullinger Spange die Weiterfahrt der S 6 Erding-Flughafen–Freising ermöglichen. Seite 8 Neufahrner Kurve: wie zu Pullinger Spange. Seite 48 Ziffer 2.1.2.2.: Fahrgäste könnten genauso in Freising in die S 1 nach Neufahrn und dort in den Flügel zum Flughafen umsteigen. Seite 112, Ziffer 2.3.4.3.7: Die MSB-Planung sei hier noch zu berücksichtigen (Untertunnelung oder Überquerung?)

Der Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH gehe davon aus, dass die Ein- und Ausfädelung auch in die Neufahrner Kurve der S1 höhenfrei gestaltet werde. Dabei sei zu prüfen, inwieweit auf dieser Kurve signaltechnische Anpassungsmaßnahmen notwendig werden, um den S-Bahn-Verkehr auf dieser Strecke nicht zu behindern. Bei der Pullinger Spange könne es wegen hier schon gegebenen dichten Zugfolge zu unangenehmen Rückstauwirkungen sowohl für die beiden S-Bahn-Linien als auch für die eingleisige Verbindung selbst kommen.

Der MVV verweise auf die verkehrliche Untersuchung „Prognose 2015“ der Fa. Intraplan, in der die Verkehrsnachfrage im flughafenbezogenen Verkehr ermittelt worden sei.

Er halte darüber hinaus folgende Änderungen des Erläuterungsberichts für notwendig:

Ziffer 1.1.2.2.2: Der „Ringschluss Erding“ erfordere den durchgehenden 2-gleisigen Ausbau der noch eingleisigen S-Bahn-Strecke Markt Schwaben – Erding.

Ziffer 1.1.2.2.4: Eine Fernverbindung Augsburg-M-Flughafen-Mühldorf-Salzburg erfordere den Bau einer Verbindungskurve von Pasing zur Strecke Freising. Diese Verbindung sei zwar in den ehemaligen Plänen zur Erschließung des Flughafens München enthalten, derzeit allerdings nicht

durchzusetzen. Alternativ könnten solche Züge ab Pasing über die Strecke Südring-Ostbahnhof und weiter über die Ismaninger Strecke zum Flughafen geführt werden.

Ziffer 1.1.2.2.5: Bei dem Betriebskonzept der Durchbindung des flughafenbezogenen Schienenverkehrs auf der Marzlinger Spange über den Flughafen bis Landshut decke mit den 30 Zügen pro Tag/Richtung den flughafenbezogenen Verkehr von München nicht ab. Außerdem sei en die flughafenbezogenen Verkehrsströme Richtung München und Landshut extrem unterschiedlich, so dass weder unter betrieblichen noch verkehrlichen Gesichtspunkten eine befriedigende Fahrplan- und Betriebsgestaltung erreichbar wäre. Wenn eine Verschlechterung der Bedienung Freising vermieden werden soll, müssten die Züge zweimal geflügelt werden.

Bei Ziffer 1.2.3.1 müsse es analog zu 1.1.2.2.5 heißen „... handelt es sich um eine zweigleisige Strecke...“.

Pro Bahn Bayern erläutere im Detail bei den Varianten, dass bei der S1 das Platzangebot gerade aufgrund des Flügelns in den einzelnen Zugteilen nicht ausreichend sei. Zur Weiterführung der geplanten Verbindung aus Ostbayern nach München sei ein massiver Ausbau dieser Strecke notwendig, der wohl nur entlang der A 92 realisiert werden könne und daher eher mittelfristig zum Tragen kommen könnte. Für eine Verbindung von Freising zum Flughafen München in Kombination mit dem „Ringschluss Erding“ könnten S-Bahn-Züge eingesetzt werden (S6). In Freising hätten die Benutzer die Möglichkeit, am gleichen Bahnsteig in Züge nach Niederbayern umzusteigen. Das verbessere die Verbindungsqualität ohne negative Auswirkungen auf andere Belange. Zusätzlich könnten die Züge aus Niederbayern dann über diese Verbindung über den Flughafen zum Ostbahnhof München verkehren. Langfristig wäre auch ein Airport-Shuttle von und nach Niederbayern denkbar.

1. Optionen mit der derzeit vorhandenen Infrastruktur

Der Wegfall der Interregio-Züge und der täglichen Eurocity-Verbindung habe in der Vergangenheit die Anbindung Nordostbayerns an den Raum München deutlich verschlechtert. Eine Wiedereinführung der durchgehenden Verbindung (Leipzig -) Hof - Regensburg - Landshut - Mün-

chen als Flügelzugsystem mit in Schwandorf an-/abkuppelnden Zugteilen von/nach Amberg (bzw. Sulzbach-Rosenberg) und Furth i. Wald bringe in dieser Relation einschneidende Verbesserungen. Auf allen Ästen ist ein 2-Stunden-Takt anzustreben. Die Verbindung nach Furth i. Wald sollte im 4-Stunden-Takt über Pilsen nach Prag fortgeführt werden.

Die durch die Einstellung der Interregio-Züge und der Eurocity-Relation Prag - München verlorenen durchgehenden Fernverbindungen würden wieder hergestellt.

Die Wirtschaftlichkeit der Zugverbindungen werde durch Bündelung der Fahrgastströme in einem Flügelzugsystem verbessert.

Neue Fahrgastpotentiale würden durch Schaffung umsteigefreier Verbindungen mit guter Taktung erschlossen (genereller 2-Stunden-Takt auf allen Relationen, 4-Stunden-Takt über Furth i. Wald hinaus nach Prag).

Eine komplette Bestellung durch den Aufgabenträger sei auf Dauer nicht nötig, da das Angebot in weiten Teilen für einen eigenwirtschaftlichen Betrieb attraktiv genug sein sollte. Eine zeitlich befristete Bestellung der Gesamtleistung quasi als Anschubfinanzierung sei jedoch sinnvoll.

Es sei - vor allem für den stark aufstrebenden Wirtschaftsraum Regensburg - wünschenswert, wenn in diesem System zusätzlich ab Regensburg ein umsteigefrei zum Münchener Flughafen verkehrender Zugteil eingestellt würde. Aufgrund der im Bahnhof Neufahrn b. Freising vorhandenen Infrastruktur und der derzeitigen Auslastung der Strecke München - Freising, sei dies jedoch zur Zeit nicht möglich. Ein Infrastrukturausbau im Bereich Freising / Flughafen sei daher bereits mittelfristig notwendig. Der Bau einer Verbindungskurve (Planungsmodell "Neufahrner Kurve") erscheine hierbei die günstigste und zum frühesten Zeitpunkt zu realisierende Lösung.

Im Hinblick auf die Integration einer direkten Flughafenanbindung in ein Flügelzugsystem sei zu beachten, dass Züge zu verwenden seien, bei denen Triebwagen mit Dieselantrieb und mit Elektroantrieb in einen Zugverband gekuppelt werden können. Die Einfahrt eines dieselgetriebenen Zuges in den Flughafen sei wegen der Abgasproblematik nicht oder nur mit sehr großem Aufwand möglich. Diese Randbedingungen müssten von vornherein bei der Fahrzeugauswahl berücksichtigt werden. Ferner sei es erforderlich, dass die Fahrzeuge mit einer Neigetechnik ausgestattet seien, damit auf den kurvenreichen Strecken im Nordteil auch markante Fahrzeitgewinne erzielt werden könnten.

Als Sofortmaßnahme muss die Fahrgastinformation zur vorhandenen Shuttle-Buslinie Freising - Flughafen (MW 635) verbessert werden. Durchgehende Fahrscheine über diese Buslinie zum Flughafen müssen an allen nordbayerischen Bahnhöfen - auch bei Automatenverkauf - angeboten und beworben werden. Bis zu dem Zeitpunkt, an dem ein Infrastrukturausbau die direkte Einfahrt von Zügen aus Nordostbayern in den Flughafen erlaube, stelle die Buslinie die günstigste Verbindung in dieser Relation dar.

2. Optionen nach erfolgtem Infrastrukturausbau

Eine signifikante Verbesserung im Gesamtsystem sei nur durch einen Infrastrukturausbau zu erzielen. Hierfür würden folgende Prioritäten vorgeschlagen:

Verbesserte Verbindung München - Nordostbayern, Neigetechnik-Ertüchtigung der Strecke (Werdau -) Hof - Regensburg - Landshut.

Bau einer Verbindungskurve von der Strecke Freising - Neufahrn zum Flughafen (Neufahrner Kurve) sowie des Erdfinger Ringschlusses (Verlängerung der S6 zum Flughafen).

Bahntrasse entlang der Autobahn A92 Feldmoching - Neufahrn und Ausbau des Bahnhofs Freising zur Optimierung der Umsteigebeziehungen.

Spange Erding - Mühldorf ("Walpertskirchener Spange"); Ausbau/Elektrifizierung München - Mühldorf- Freilassing.

Durch den Neigetechnik-Ausbau lasse sich die Fahrzeit nördlich von Landshut entscheidend verkürzen und die Verbindung attraktiver und wirtschaftlicher machen. Die Fahrzeitverkürzung durch eine solche Maßnahme könne allein auf dem Abschnitt Regensburg - Hof rund 24 Prozent betragen.

Der Bau der Verbindungskurve von der Strecke Freising - Neufahrn zum Flughafen ermögliche eine umsteigefreie Direktanbindung des Flughafens aus Richtung Freising, Landshut und Nordostbayern.

Zur Realisierung einer solchen direkten Anbindung werde in Regensburg in den aus Richtung Hof kommenden Zugverbund ein weiterer Zugteil eingestellt, welcher mit dem Gesamtzug bis Freising fahre, dort abkuppelle, und über die Kurve zum Flughafen fahre. Der zum Flughafen

verkehrende Zugteil sei elektrisch angetrieben und bezüglich der Inneneinrichtung auf Fahrgäste mit viel Gepäck abgestimmt. Ein solches Flügelzugsystem sei kostensparend und erlaube zahlreiche umsteigefreie Verbindungen ohne die Belastung der benutzten Bahnstrecken zu erhöhen. Außerdem fielen so keine zusätzlichen Trassenkosten für den Flughafenzug an.

Als zukünftige Option sei sinnvoll und wünschenswert, diesen Zug nicht am Flughafen enden zu lassen, sondern bis zum Münchner Ostbahnhof zu verlängern. Die kürzeste Verbindung vom Flughafen nach München-Ost führe über die Strecke der S-Bahnlinie S8. Eine solche Linienführung erfordere ein Kopfmachen im Flughafenbahnhof. Sei dies fahrplantechnisch nicht möglich, stehe künftig auch die Strecke über Erding und Markt Schwaben zur Verfügung. Langfristig sei eine weitere Verlängerung ab München-Ost über Holzkirchen nach Rosenheim denkbar. Ein auf diese Weise durchgebundener "Ostbayern-Airport-Express" mit optimierten Fahrzeugen erschließe Regionen, die bisher deutlicher schlechter an den Flughafen angebunden seien.

Die beiden Maßnahmen Neufahrner Kurve und "Ringschluss Erding" erlauben eine Verlängerung der S-Bahnlinie S6 von Erding über den Flughafen nach Freising. Dadurch würden die beiden Flughafenstädte direkt mit dem Flughafen verbunden und vielen der dort beschäftigten Arbeitnehmer eine echte Alternative zum PKW geboten. Überdies biete sich in Freising die Schaffung optimierter Umsteigeverbindungen zu den Zügen in Richtung Nürnberg und Passau an.

Den Mehrwert der Umsteigemöglichkeit zu allen Zügen Richtung Nord- und Ostbayern sowie der dringend notwendigen besseren Erschließung des unmittelbaren Flughafenumfelds könne eine Spange nördlich von Freising nicht erbringen.

Bei den Infrastrukturmaßnahmen seien der seit langem geplante „Erdinger Ringschluss“ und die Neufahrner Kurve, die eine essentielle infrastrukturelle Lücke schließe, vorzuziehen. Die Verbindungskurve habe gegenüber anderen Vorschlägen zur Flughafenbindung den großen Vorteil, dass sie schneller und billiger zu realisieren sei. Wegen des geringeren Bauvolumens und der kleineren Anzahl tangierte Anrainer sei nicht damit zu rechnen, dass sich die Realisierung durch juristische Auseinandersetzungen stark verzögere. Genau damit sei aber bei anderen Maßnahmen, insbesondere solchen, die eine weitere Isarquerung erforderten, zu rechnen. Aufgrund dieser Vorteile lasse sich mit der "Neufahrner Kurve" eine entscheidende Verbesserung der Flughafenbindung in relativ kurzer Zeit realisieren.

Eine Verlängerung der S6 bis Freising, die weitere wichtige Potentiale erschließe, sei nach heutigem Kenntnisstand nur bei einem Ausbau des Freisinger Bahnhofs sinnvoll. Schon heute müsse daher darauf geachtet werden, dass die notwendigen und heute dort vorhandenen Flächen für den Bahnbetrieb erhalten blieben.

Für die schnelle Anbindung des Flughafens aus Richtung München werde der Bau einer autobahnparallelen Schnellfahrstrecke entlang der A92 von Feldmoching bis nördlich Neufahrn vorgeschlagen. Diese Strecke könnten alle Züge außer der S-Bahn nutzen, so dass auch eine weitere Verbesserung in der Relation München - Nordostbayern erfolge.

Zwischen dem Münchner Hauptbahnhof und dem Flughafen könne ein "Airport-Shuttle" verkehren, das mit schnellen, modernen Zügen in einem dichten Takt betrieben werde. Die Fahrzeuge seien ebenso wie der "Ostbayern-Airport-Express" mit Inneneinrichtungen zu versehen, die den Gepäcktransport stark erleichtern.

Auf der bisherigen Strecke München - Neufahrn verbleibe die S-Bahn zur Erschließung der Orte nördlich von München. Mittelfristig sei zum Flughafen und nach Freising jeweils eine eigenständige S-Bahnlinie vorzusehen. Bis Neufahrn ergebe sich dann ein 10-Minuten-Takt. Bei einer weiteren Taktverdichtung könne die zum Flughafen verkehrende S-Bahnlinie langfristig anstatt in die Münchner Innenstadt über eine neu zu bauende Kurve zum Fernbahnhof München-Pasing geführt werden und so unter anderem die Verkehrsrelation Augsburg/Allgäu – Flughafen verbessern.

Eine weitere Ausbaustufe schaffe die Verbindung des Flughafens in Richtung Mühldorf und Salzburg. Dadurch und durch die mittels der A92-Parallele zu schaffende Zusatzkapazität im Abschnitt bis Neufahrn sei eine Linienführung München - Flughafen - Mühldorf - Salzburg möglich. Außer dem Bau der Spange zwischen Erding und der Bahnstrecke nach Mühldorf ("Walpertskirchener Spange") müsse hierfür die Strecke München - Mühldorf - Salzburg ausgebaut und elektrifiziert werden.

Von einer solchen Maßnahme profitierten auch alle Reisenden zwischen den Strecken des Liniennetzes Mühldorf und der Landeshauptstadt, da sich die Belastbarkeit des Gesamtsystems deutlich verbessere. Außerdem könne die Bahnstrecke München - Rosenheim - Salzburg von Teilen des Fernverkehrs entlastet werden und so zusätzliche - und notwendige - Kapazität für den Regionalverkehr bieten.

Das Sachgebiet 431 der ROB danke für die frühzeitige Information und bitte im Hinblick auf das ggf. zu einem späteren Zeitpunkt durchzuführende Planfeststellungsverfahren nach §§ 18, 20 AEG, im Rahmen dessen das Sachgebiet 431 die Funktion der Anhörungsbehörde nach Art. 73 BayVwVfG; wahrnehme, um die Aufnahme in den Verteiler der landesplanerischen Beurteilung.

II Fachliche Belange

1 Natur- und Landschaftsschutz, Denkmalpflege

Das Bayerische Landesamt für Umweltschutz nimmt zu den einzelnen Varianten wie folgt Stellung:

Marzlinger Spange: Die angegebene Immissionsgrenzwertüberschreitung um 4 dB(A) am Gut Grünschwaige bei der Variante West und um 1 dB(A) im Eittingermoos bei der Variante Ost der Marzlinger Spange, sowie um 1 dB(A) in Riegerau, wo beide Varianten auf gleicher Trasse verlaufen, werde – im Rahmen der bei Raumordnungsverfahren üblichen Plangenaueigkeit – für richtig befunden. An einem Gebäude bei Bau-km 4,925 seien wahrscheinlich noch höhere Pegel zu erwarten. Im Vergleich zu den anderen Trassenvarianten müsse darüber hinaus negativ gewürdigt werden, dass die Strecke über lange Abschnitte durch Gebiete verlaufe, die durch Landverkehrslärm schalltechnisch nicht vorbelastet seien; vor allem auch, dass die Isaraue passiert werde. Beide Varianten der Marzlinger Spange belasteten also Gebiete, die der „Ruhe und Erholung“ und somit dem Wohl der Allgemeinheit dienten; und beide weisen an einigen Stellen Konflikte mit bestehender Bebauung auf. Einzelne Wohngebäude befänden sich in unmittelbarer Nähe zur Trasse, so dass Erschütterungen und sekundärer Luftschall zu berücksichtigen seien. Es könnten schwingungsmindernde Maßnahmen erforderlich werden.

Pullinger Spange: Der überwiegende Teil der Strecke sei schalltechnisch mit Schienen- oder/und Straßenverkehr, sowie beim Kieswerk mit Lärm aus dem Kieswerks- und dem Kiestransportbetrieb vorbelastet. Im Querungsbereich an der Isaraue lägen die Pegel ohne Neubau jedoch noch relativ günstig, nur knapp über 55 dB (A), also im Bereich des Orientierungswertes der DIN 18005 für Parkanlagen oder Kleingärten. Ohne den Kiesabbau wären bei der Nullvariante die

Werte der DIN 18005 in Höhe der Baggerseen und am Ortsrand von Pulling für allgemeine Wohnnutzung nicht überschritten. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV würden bei Realisierung dieses Neubaus aber weder an der derzeitigen Bebauungsgrenze noch entlang des letzten Abschnittes vor der Einfädelung in die bestehende Bahnstrecke München–Landshut überschritten, wo Wohngebäude im Außenbereich lägen. Aus der Sicht des Ruheschutzes ungünstig sei lediglich, dass Flächen, die in fernerer Zukunft, etwa nach Beendigung oder Verlegung des Kiesabbaus, für Wohn-, Naherholungs- oder Naturschutzzwecke dienen könnten, schalltechnisch beeinträchtigt würden.

Neufahrner Kurve: Die Neubautrasse befinde sich ausschließlich auf erheblich durch Straßen- bzw. Schienenverkehrslärm vorbelastetem Gebiet. Die Pegel lägen bis auf ein ca. 250 m langes Stück vor der Anbindungsstelle, bereits ohne den Streckenneubau über 59 dB(A) in der Nacht. Eine Ausdehnung der verlärmten Zone werde durch das Vorhaben nicht hervorgerufen. Vorteilhaft sei außerdem, dass sich kein Immissionsort in unmittelbarer Nähe der Strecke befände. Aus der Sicht des Schallschutzes sei diese Variante zu bevorzugen.

Es sei nach Verwirklichung der Baumaßnahme zu erwarten, dass sich zumindest für einen Teil der Züge die Reisezeit für die Direktbeziehung Regensburg/Plattling–Landshut–Freising–München um ca. 10 min erhöhe und sich die Zahl der Direktzüge u.U. verringere. Somit werde die Direktverbindung im Schienenverkehr zugunsten der Verbindung Regensburg/Plattling–Landshut–Flughafen u.U. unattraktiver. Aussagen hierzu fehlten im Erläuterungsbericht. Es könnte zu einer Verlagerung von der Schiene zur Straße kommen.

Es werde gebeten, zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landespflege die Stellungnahme des Sachgebietes 830 der Regierung von Oberbayern heranzuziehen.

Der Bund Naturschutz in Bayern e.V. lehne das geplante Projekt ab und begründet wie folgt:

Fehlende Prognosen zu Fahrgastzahlen, Wirtschaftlichkeit und Baukosten

Fehlendes Verkehrskonzept mit Angaben zu Fahrzeiten, Taktfrequenzen, Anbindung welcher Städte, Zugmaterial, Sitzplatzkapazität

Eingriffe in den Naturhaushalt: Beeinträchtigung der Isarauen, die als FFH-Gebiet, Bannwald und teilweise als Landschafts- bzw. Naturschutzgebiet geschützt seien, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Kunstbauten. In diesem Zusammenhang werde auf eine mangelnde Umweltverträglichkeitsprüfung und das Fehlen der Darstellung des Naturschutzgebietes „Isarauen zwischen Hangenham und Moosburg“ hingewiesen

Benachteiligung des Landkreises Freising bei der Anbindung an den Schienenverkehr

Lärmauswirkungen für Marzling, Riegerau, Eittingermoos, Pulling oder Neufahrn b.Freising.

Fehlende Berücksichtigung einer Alternative mit Erhöhung der Taktfrequenz zwischen Landshut und Freising sowie Ausbau des Freisinger Bahnhofs.

Der Landesbund für Vogelschutz in Bayern e.V. macht auf Mängel in den Antragsunterlagen aufmerksam. Die UVS sei unvollständig, da die aufgabeninterne Abwägung nach §2 Abs. 1 Satz 1 Teil 2 BnatSchNeuregG vom 25. März 2002 nicht zu Ende aufgeführt wurde. Es fehlten die Angaben der Methoden der ökologischen Bewertung. Der schwerwiegendste Mangel sei der fehlende Hinweis des noch restlich verbliebenen Naturpotenzials der nördlich des Flughafens liegenden Biotope, die sich hervorragend zu einem Biotopverbund „Natura 2000“ zusammenfassen ließen und als solche durch die Naturschutzbehörden nach den Rechtsvorlagen der FFH-Richtlinie der EU nach §§ 3 und 32 des BnatSchNeuregG, sowie dem Gesetz des Bundes vom 30.08.93 zu dem Übereinkommen vom 5. Juni 1992 über die biologische Vielfalt, als auch nach ROG in seinen Grundsätzen des § 2 Abs. 1 und 2 Nrn. 1,2,3,6 und 8 geschützt seien.

Die Marzlinger Spange werde strikt abgelehnt, da sie vernichtende Auswirkungen auf Saum- und Waldbiotope mit Jahrhunderte alten Bäumen von landesweiter Bedeutung habe und wichtige Flächen des als FFH-Gebiet in die Europaliste aufgenommen NATURA-2000 Schutzgebietes im Isartal betreffe, ein Verfahrensfehler aufgrund im Text fehlender Biotope vorliege und die Wiederverwertung der Aushubmassen im Text nicht behandelt sei.

Die Pullinger Spange werde ebenso strikt abgelehnt, weil auch hier das FFH-Natura-2000-Gebiet gequert werde.

Die Kurvenanbindung bei Neufahrn könne gerade noch hingenommen werden. Die Bewertung des Vorhabenseingriffes sollte in der UVS schon mitbedacht werden, da Ackerwildkrautarten mit Arten der Roten Liste betroffen seien. Die Inanspruchnahme einer Ausgleichsfläche sei nicht möglich, Umplanungen der Einschleifungskurve daher nötig. Die Überquerung der Isarauen könne nur nach weiterer Auflage bzgl. Verhinderung des Ablassens der WC-Spülungen bewilligt werden.

Die ROB als höhere Naturschutzbehörde gibt folgende Stellungnahme ab:

Auf den Trassen Marzlinger Spange und Pullinger Spange ergeben sich sehr erhebliche, im wesentlichen nicht ausgleichbare Eingriffe durch die Neutrassierung quer durch die Isarauen (Bannwald, FFH-Meldegebiet; LSG). Sehr fraglich sei, ob eine Verträglichkeit i. S. d. Art. 49a Abs. 1 BayNatSchG erreichbar wäre. Hierbei wären auch die Auswirkungen weiterer laufender Planungen zu berücksichtigen. Bei der Marzlinger Spange ergeben sich durch die Untertunnelung des Isarsteilhangs in offener Bauweise zusätzlich langanhaltende, sehr erhebliche und mittelfristig nicht ausgleichbare Eingriffe in das Landschaftsbild sowie bedeutsame Flächenverluste an Hangwäldern: Hingegen würde die Pullinger Spange zusammenhängenden Auwald auf sehr viel längerer Strecke zerschneiden. In beiden Fällen würde auch die Erholungseignung der Isarauen erheblich und irreversibel beeinträchtigt.

Aus den genannten Gründen bestehen gegen beide Trasse derart erhebliche Bedenken, dass sie aus naturschutzfachlicher Sicht abgelehnt werden müssen.

Die Eingriffe in den Naturhaushalt sind bei der Neufahrner Kurve begrenzt und teilweise auch ausgleichbar. Durch die enge Bündelung im Kreuzungsbereich von bestehender Bahntrasse und Bundesautobahn bleiben die Auswirkungen auch räumlich begrenzt. Problemschwerpunkt ist die Belastung des ohnehin stark vorbelasteten Landschaftsbildes durch die Trassenvariante in Hochlage.

Insgesamt erscheint diese Trasse - vor allem in Tieflage - aus naturschutzfachlicher Sicht vertretbar.

Seitens des Bayerischen Landesamtes für Denkmalpflege – Abt. Bodendenkmalpflege - bestehe gegen die Planung kein grundsätzlicher Einwand. Die Trasse befände sich in einem Bereich von vier Bodendenkmälern, sodass den Baumaßnahmen eine wissenschaftliche Untersuchung vorangehen müsse. Auch nördlich des Bodendenkmales 7636/69, südwestlich von Pulling, sei mit Bodendenkmälern zu rechnen. Da sich die Relikte in nur sehr geringer Tiefe befänden, dürfe kein Eingriff ohne Hinzuziehung einer archäologischen Fachkraft stattfinden. Dies gelte ausdrücklich auch für den Abtrag des Oberflächenerdreiches.

Die Abt. Bau- und Kunstdenkmalpflege dagegen lehne die Marzlinger Spange ab, weil sie die überregional bekannte Kath. Wallfahrtskirche St. Maria in Rudlfing, die als Sakralbau in der Denkmalliste der Gemeinde Marzling steht, in nicht unerheblicher Weise berühre. Zunächst würde der Wallfahrerweg zwischen Rudlfing und Marzling tangiert, vor allem aber würde auch die signifikante Lage des barocken Sakralbaus an der Hangschulter des Prallhangs der Isar ganz erheblich beeinträchtigt werden. Das wird unterstrichen durch das Zusammenwirken von Kulturlandschaft und Gotteshaus als Wallfahrtstätte in der bewegten Topographie mit Flussaue und Waldbestand.

2 Land- und Forstwirtschaft, Fischerei

Die Bayerische Landesanstalt für Bodenkultur und Pflanzenbau verweist auf die Stellungnahme des Landwirtschaftsamtes Ingolstadt.

Die Direktion für ländliche Entwicklung München sei grundsätzlich mit dem Vorhaben einverstanden. Aufgrund des Flächenverbrauchs sollte der Variante „Neufahrner Kurve“ der Vorzug gegeben werden. Auch die Variante „Pullinger Spange“ wäre vor diesem Hintergrund noch vertretbar; die „Marzlinger Spange“ werde dagegen nicht befürwortet.

Das Landwirtschaftsamt Erding/Moosburg fasse im Hinblick auf den schonenden Umgang mit landwirtschaftlicher Nutzfläche die Neufahrner Kurve oder die Pullinger Spange ins Auge.

Das Landwirtschaftsamt Ingolstadt schließe sich den Stellungnahmen der Regierung von Oberbayern, Abteilung Landwirtschaft, und des Landwirtschaftsamtes Erding/Moosburg an.

Die ROB SG Strukturentwicklung und Förderung habe Bedenken gegen die o. g. Planung wegen der erheblichen Beanspruchung landwirtschaftlich genutzter Flächen und wegen der Durchschneidungsschäden. Zur Minimierung dieser Nachteile müsse aus dieser Sicht die Trasse Ache-ring bzw. Neufahrn favorisiert werden.

Im Übrigen werde auf die Stellungnahme des Landwirtschaftsamtes Erding/Moosburg verwiesen.

Aus Sicht des Bayerischen Bauernverbandes komme nur die „Neufahrner Kurve“ in Betracht. Bei dieser Variante seien die Eingriffe in landwirtschaftliche Nutzfläche am geringsten; eine Durchschneidung der Jagden werde weitestgehend vermieden. Wegen des enormen Flächenverbrauchs und der Durchschneidung bester landwirtschaftlicher Nutzflächen sei die Marzlinger Spange abzulehnen.

Der Bayerische Waldbesitzer Verband e.V. halte aufgrund des wesentlich geringeren Flächenverbrauchs die Variante „Neufahrner Kurve“ für die sinnvollste. Bei dieser Variante sei darüber hinaus keine weitere Zerschneidung der Isarauen nötig, da die bestehenden Schienentrassen genutzt werden können.

Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald e.V. habe keine Einwände.

Aus Sicht der Forstdirektion Oberbayern-Schwaben sei die Neufahrner Kurve die einzige akzeptable Variante. Die Alternativen Marzlinger Spange und Pullinger Spange stellten jeweils einen erheblichen, raumbedeutsamen Eingriff in die betroffenen Waldflächen dar. Obwohl der Auwald jeweils zwar an relativ schmalen Stellen durchschnitten werde, komme gerade auch den Schmal-

stellen eine besondere Bedeutung für den Gesamtzusammenhang des Isarauwaldes und dem Verbund seiner Funktionen zu. Im Hinblick auf die Meldung als FFH-Gebiet seien bei den beiden Alternativen Verschlechterungen des Erhaltungszustandes zu befürchten. Aus forstfachlicher Sicht werden deshalb diese Alternativen abgelehnt.

Der Landesfischereiverband Bayern e.V. lehne die drei Varianten der Schienenverkehrsanbindung des Flughafens München an den ost- und nordostbayerischen Raum ab. Das Schutzgut Mensch unter besonderer Berücksichtigung von Fischerinnen und Fischern werde gestört, da das jetzt bestehende Erholungsgebiet verarmen würde. Die Isar weise mit ihren Nebengewässern eine enorme Vielfalt an Fischlebensräumen auf. Fast alle Flussfischarten seien gefährdet. Die Eingriffsflächen, gerade der Marzlinger Spange in die Isarauen mit ihren zahlreichen Nebenbächen, stellten eine Zerstückelung des Naturraumes dar, obwohl eine Vernetzung der bestehenden Biotope gefordert werde. Die Maßnahmen und Ziele, die im „Gewässerpflegeplan Mittlere Isar“ festgelegt seien, seien durch die Baumaßnahmen Marzlinger Spange und Pullinger Spange nicht mehr möglich. Die Gewässer Goldach (Loosbach), Süßgraben, Acherl, Nasenbach, Angerbach, Moosach, Schleifermoosach, Pförraugraben, Grabenlauf, Grüsselgraben fänden in ihrer Bewertung als Nebenbäche der Isar keine bzw. eine unvollständige Biotopbewertung, obwohl sie einen hohen ökologischen Wert besäßen. Den Einträgen von Unkrautvernichtungsmittel und Fäkalien in die Oberflächengewässer und in das Grundwasser sei nicht Rechnung getragen worden.

3 Wasserwirtschaft

Lt. des Wasserwirtschaftsamtes Freising konkurrierten alle drei Alternativen mit wasserwirtschaftlichen Erfordernissen der Raumordnung. Hervorzuheben sei insbesondere der Grundsatz nach Art. 2 Nr. 9 b) BayLplG, wonach bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen darauf hinzuwirken sei, „dass die Erfordernisse der Wasserwirtschaft und die Belange eines geordneten Wasserhaushaltes in der Landschaft berücksichtigt werden; dazu gehören insbesondere die Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit Wasser in ausreichender Menge und Güte, die Reinhaltung des Grundwassers und der oberirdischen Gewässer sowie der Hochwasserschutz.“ Nach Art. 2 Nr. 11 BayLplG, sei der „Standort von Anlagen, die (...) die natürliche Beschaffenheit des Grundwassers oder der oberirdischen Gewässer nachteilig beeinflussen können, „ so zu

wählen, „dass Gefahren, Nachteile und Belästigungen vermieden werden. Dies gelte insbesondere für (...) besonders schützenswerte Räume und für Flächen, die gegenwärtig oder voraussichtlich künftig der Wasserversorgung dienen.“

Auch im Landesentwicklungsprogramm Bayern und im Regionalplan München werde dem allgemeinen Grundwasserschutz, dem Trinkwasserschutz, dem vorbeugenden und technischen Hochwasserschutz sowie der Gewässerentwicklung ein sehr hoher Stellenwert zugemessen. Vor diesem Hintergrund sei die Alternative „Neufahrner Kurve“, Variante „Hochlage“, die mit den Belangen der Wasserwirtschaft verträglichste Alternative, weil sie in den Boden und das Grundwasser am wenigsten eingreife und Oberflächengewässer überhaupt nicht berühre. Qualitative und quantitative Auswirkungen auf das Grundwasser seien im Rahmen der weiteren Planungen im Detail hydrogeologisch zu erkunden, darzustellen und zu beurteilen. Es ergehe der Hinweis, dass Fragen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen in der Stellungnahme nicht behandelt wurden. Es werde vorgeschlagen, ggf. die fachkundigen Stellen für Wasserwirtschaft in den jeweiligen Kreisverwaltungsbehörden zu beteiligen.

Grundsätzlich schließe sich die ROB SG Wasserwirtschaft den Ausführungen des Wasserwirtschaftsamtes Freising an.

Der Zweckverband zur Wasserversorgung Erding-Ost sei nicht zuständig und leite die Unterlagen an den Zweckverband zur Wasserversorgung Moosrain weiter. Dieser erklärte seine Zuständigkeit bzgl. der Marzlinger Spange und bringe Einwände nicht vor.

Der Abwasserzweckverband Erdinger Moos sei bzgl. der Abwasser-Hauptdruckleitung zur Entsorgung der Ortschaft Eittingermoos betroffen und bitte um Informationen bzgl. der Bewertung der Trassenvarianten und bzgl. Auflagen der Bahnquerung.

Der Zweckverband Wasserversorgungsgruppe Freising-Süd sei bzgl. der Marzlinger Spange nicht, bei der Pullinger Spange und Neufahrner Kurve sei er jedoch betroffen.

Der Abwasserzweckverband Unterschleißheim, Eching und Neufahrn teile mit, dass vorhandene Kanäle von der Planung nicht tangiert werden. Es werde darauf hingewiesen, dass bei Verschwenkung der neuen Trasse nach Süden der Bebauungsplan Nr. 65 der Gemeinde Neufahrn nicht berücksichtigt würde.

4 Verkehr und Nachrichtenwesen

Das Straßenbauamt München sei bzgl. der Neufahrner Kurve nicht betroffen und gibt Detailhinweise zu Marzlinger und Pullinger Spange.

Nach Aussagen der Autobahndirektion Südbayern seien aus ihrer Sicht alle drei Streckenführungen möglich. In Anbetracht der Wachstumsprognosen für den Flughafen München ergäbe sich allerdings die Notwendigkeit eines weiteren Ausbaus der A 92. Dafür müssen Erweiterungsmöglichkeiten zwingend offen gehalten werden, um baulich Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrs, des Lärmschutzes und der betrieblichen Einrichtungen auch nach dem Bau der Schienenanbindung vornehmen zu können.

Grundsätzlich seien aus Sicht der ROB SG Straßenbau alle drei alternativen Streckenführungen denkbar. Die drei Wahltrassen der Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München berühren das bestehende Netz der Bundesfern-, Staats- und Kreisstraßen durch Kreuzungen und Parallelführungen in verschiedenen Bereichen. Darüber hinaus werde bei der Variante Marzlinger Spange der geplante 3-streifige Ausbau der St 2584 zwischen dem Flughafen und der Kreisstraße ED 5 und bei der Variante Pullinger Spange eine wasserwirtschaftliche Planung zur Nutzung der B 11 als Hochwasserdamm tangiert.

Die bestehenden Bundesfern-, Staats- und Kreisstraßen und die Ausbauabsichten müssen bei der Planung der Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München berücksichtigt werden.

Das Sachgebiet 431 der ROB sei von der verfahrensgegenständlichen Maßnahme in der Phase des Raumordnungsverfahrens weder in seinen Belangen noch in den zu berücksichtigenden Interessen betroffen.

Die Deutsche Telekom AG habe keine grundsätzlichen Bedenken. Es bestehe Betroffenheit bei zahlreichen Telekommunikationsanlagen: es werde um weitere Beteiligung gebeten.

Die S-Bahn München stelle klar, dass im Erläuterungsbericht zum Raumordnungsverfahren einige Änderungen vorgenommen werden müssen.

So wäre der 2. Bahnhof für den Transrapid reserviert. Eine Ostbayernanbindung würde bei einer Realisierung den heutigen S-Bahnhof nutzen. Bei der Pullinger Spange wäre als Alternative statt wenden am Flughafen an eine Weiterführung des Regionalverkehrs über den „Ringschluss Erding“ und die „Walpertskirchener Spange“ nach Mühldorf zu denken. Für die S-Bahn würde die Pullinger Spange die Weiterfahrt der S 6 Erding-Flughafen–Freising ermöglichen. Das gleiche gelte für die Neufahrner Kurve.

Möglich wäre auch, dass Fahrgäste in Freising in die S 1 nach Neufahrn und dort in den Flügel zum Flughafen umsteigen. Weiterhin sei die MSB-Planung noch zu berücksichtigen (als Untertunnelung oder Überquerung).

Die Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH erkläre ihr Einverständnis zu einer direkten Schienenanbindung Ostbayerns. Das dürfe jedoch nicht zu einer Abkoppelung der im MVV-Bereich gelegenen Städte Freising und Moosburg a.d.Isar führen. Unter diesen Voraussetzungen sei die Marzlinger Spange ungeeignet, da hier mindestens eine Flügelung notwendig wäre, was angesichts der Verkehrsströme weder betriebs-, noch fahrzeugtechnisch ohne weiteres gegeben sei und zu Nachteilen beim nicht flughafenbezogenen Verkehr führen könnte. Die anderen beiden Varianten entsprächen diesem Ziel eher und wären obendrein kompatibel mit dem „Ringschluss Erding“; damit könnten Nachteile wie Wendeanlagen vermieden und sinnvolle Streckenverknüpfungen erreicht werden.

Die Pullinger Spange weise zwar den deutlich kürzeren gemeinsamen Streckenverlauf mit der S-Bahn auf, erfordere aber eine qualitativ erheblich anspruchsvollere Ein- und Ausfädelung aus der von S 1 und S 8 befahrenen Strecke.

Die Variante Neufahrner Kurve erhalte den Vorzug wegen des geringsten Flächenbedarfs und der Vermeidung zusätzlicher Fahrplan- und Betriebszwangspunkte.

Der MVV bezweifele, ob die zusätzliche Zugzahl von 30 Zügen je Tag/Richtung bei den Varianten Pullinger Spange und Neufahrner Kurve mit der Option der Streckenverknüpfung auf den vorhandenen Strecken zu vereinbaren sei. Angesichts des geringen Verkehrsbedarfs sei die Erfüllung der Finanzierungskriterien zweifelhaft.

Die weiter zu verfolgenden Varianten müssen mit der Maßnahme „Ringschluss Erding“ kompatibel sein; ein Abschluss des laufenden Raumordnungsverfahrens könne daher nur unter Einbeziehung dieser geplanten und hoch priorisierten Maßnahme erfolgen.

Im Erläuterungsbericht der Unterlagen seien einige Änderungen erforderlich.

Pro Bahn Bayern begrüße grundsätzlich alle Maßnahmen, die einer Verbesserung des ÖPNV dienen, sehe jedoch bei allen Varianten Diskussionsbedarf. So solle eine Anbindung des Flughafens München nicht isoliert gesehen werden und nicht nur für Ostbayern Vorteile bieten, sondern auch für alle Kommunen im Einzugsbereich des Flughafens. Flügelungskonzepte, wie hier zur Bedienung des Mittelzentrums Freising, erfüllten ihre Funktion nur, wenn die bedienten Strecken unterschiedliche Auslastung hätten und die Auslastungsparameter zeitlich nicht zu stark schwankten. Die Realisierung der Marzlinger Spange bringe einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich, der letztlich sogar zu einer Verhinderung dieser Maßnahme führen könne. Diese Problematik sei bei der Pullinger Spange in einem geringeren Umfang auch gegeben. Es solle im Hinblick auf die Akzeptanz die Anbindung gewählt werden, die die geringste Belastung für in der Flughafenregion wohnende Bevölkerung mit sich bringe und gleichzeitig auch den größten Nutzen.

Pro Bahn bezweifle im Hinblick auf das heutige und prognostizierte Fluggastaufkommen die Rechtfertigung einer eigenen Zugverbindung zwischen Landshut und Flughafen München. Sinnvollerweise sollte deshalb die Anbindung realisiert werden, die ohne Bedienungsverschlechterung Freising sowohl die Anbindung Ostbayerns verbessert als auch dazu beiträgt, Binnenverkehr der Flughafenregion von der Straße auf die Schiene verlagern. Dies sei bei Realisierung der Varianten Pullinger Spange und Neufahrner Kurve gegeben, insbesondere in Kombination mit dem „Ringschluss Erding“.

Bei allen Möglichkeiten sei wegen der deutlichen Vorteile hinsichtlich Kapazität und Fahrtrieb eine zweigleisige Streckenführung einer eingleisigen vorzuziehen. Dies spreche für diese letztgenannten Varianten; die Marzlinger Spange werde deshalb abgelehnt.

Die Initiative Pro Marzlinger Spange halte neben aller Kritik an der Vollständigkeit der Unterlagen zum Raumordnungsverfahren die Marzlinger Spange von allen Alternativen für diejenige, die unter den zu behandelnden Gesichtspunkten die beste Bilanz aufweise und die dem ostbayerischen Raum strukturpolitisch am meisten nütze:

Sie weise nach dem Intraplan-Gutachten die höchsten Fahrgast-Potentiale auf. Mit den Durchbindungsmöglichkeiten sei sie bahnbetrieblich wie auch hinsichtlich der Verlagerungseffekte die effektivste und zukunftsfähigste Lösung.

Die Realisierung dieser Trasse stehe den anderen Projekten zur Anbindung des Flughafens München nicht entgegen, sie lasse sogar Synergien erwarten.

Durch die Flügelungskonzeption sei eine Anbindung Freising sicher gestellt.

Mit der Marzlinger Spange lasse sich wegen der zu erwartenden Verlagerungseffekte über die deutlichste Steigerung des ÖPNV-Anteils im flughafenbezogenen Verkehr der größte Nutzen erreichen im Hinblick auf die ökologische und ökonomische Gesamtbilanz.

Der Verkehrsclub Deutschland e.V. lehne alle drei Varianten vor allem aus wirtschaftlichen, aber auch aus Gründen des Schutzes von Natur und Landschaft ab. Er empfehle statt dessen Investitionen in das S-Bahn-Netz sowie den Bau des „Ringschlusses Erding“.

5 Energieversorgung

Die E.ON Bayern AG habe keine Einwände gebe jedoch den Hinweis, dass sich im Planungsbereich Anlagen der Stadtwerke Freising und der Überlandwerke Erding GmbH & Co. KG befinden könnten. Es werde um Beteiligung der beiden Unternehmen am Verfahren gebeten.

Die E.ON Netz GmbH weise auf vorhandene Fernmelde- und Signalkabel hin. Der Betrieb der Kabel müsse jederzeit sichergestellt sein.

Das Überlandwerk Erding sei bei der Marzlinger Spange mit mehreren Leitungen betroffen.

Die Erdgas Südbayern GmbH unterhalte bei allen drei Alternativen Erdgashochdruckleitung, die bei den Planungen zu berücksichtigen und zu schützen seien.

Anlagen der Bayerngas GmbH werden bei den Alternativen: Marzlinger Spange (Variante West), Pullinger Spange und Neufahrner Kurve nicht betroffen. Die Variante Ost der Marzlinger Spange jedoch kreuze die Erdgashochdruckleitung Forchheim-Finsing mit Begleitkabel an zwei Stellen. Neben dieser Leitung verlaufen Kabelschutzrohranlagen mit Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE Telekommunikationsnetzgesellschaft dt. Gasversorgungsunternehmen mbH&Co KG, Essen. Im Bereich des Vorflutkanals verlaufe diese Nachrichtenkabelanlage auf einer separaten Trasse. Diese Anlagen werden von der Bayerngas mitbetreut. Wegen des Kreuzungspunktes im Bereich des Vorflutgrabens könnte eine Umlegung notwendig werden.

Die Wärmeversorgung Südbayern GmbH sei von der Planung nicht betroffen.

6 Rohstoffversorgung

Das Bayerische Geologische Landesamt gebe den beiden Varianten der „Neufahrner Kurve“ den Vorzug, da sie weitgehend an schon bestehende Gleisanlagen gebunden seien und zum geringsten Flächenverbrauch führten. Da die Pullinger Spange südöstlich Pullings das Vorbehaltsgebiet 51 für Sand- und Kiesabbau des Regionalplanes München quere, könne dieser Streckenführung nicht zugestimmt werden.

Der Bayer. Industrieverband Steine und Erden e.V. lehne die Varianten Marzlinger Spange und Pullinger Spange ab, da sie die ökologisch schlechteren Varianten seien. Darüber hinaus durchschneide die Pullinger Spange das im Regionalplan 14 festgelegte Vorbehaltsgebiet Nr. 51 für den Abbau von Kies und Sand, so dass das nordöstlich gelegene Vorbehaltsgebiet für den Abbau nicht nutzbar wäre. Die Neufahrner Kurve hingegen lehne sich an bestehende Infrastruktureinrichtungen an und erfordere die ökologisch geringsten Eingriffe. Ihr werde daher der Vorzug gegeben.

Die ROB SG 340 - Bergamt Südbayern - habe keine Einwände.

7 Gewerbliche Wirtschaft

Die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern begrüße und unterstütze die Schienenanbindung Ostbayerns. Sie lege besonderen Wert auf die Kombination dieser Maßnahme mit der Realisierung des „Erdinger Ringschlusses“ und der „Walpertskirchener Spange“. Die Marzlinger Spange weise zwar verkehrliche Vorteile auf, sei aber mit so großen Nachteilen behaftet, dass eine Realisierung zweifelhaft sei. Die Pullinger Spange sei wegen der landschaftlichen Eingriffe und wegen der Querung anderer Infrastruktureinrichtungen ebenfalls problematisch. Die Neufahrner Kurve brächte diese Probleme der anderen Varianten nicht mit sich und sei zumal mit der Bedienung der Stadt Freising wegen der Kürze der Strecke zum einen kostengünstig, zum anderen zeitnah zu realisieren.

Die Handwerkskammer für München und Oberbayern spreche sich für einen Anschluss Ostbayerns an den Flughafen über die Marzlinger Spange aus, da hier im Gegensatz zu den beiden anderen Varianten die Möglichkeit der Durchbindung von Fernzügen aus München Richtung Ostbayern und Südostbayern gegeben sei. Damit könne auch eine Entlastung der A 92 erreicht werden. Die beiden anderen Varianten hätten wesentliche Nachteile durch längere Fahrzeiten und durch mögliche Beeinträchtigungen des Fahrbetriebs auf der Landshuter Strecke. Die Möglichkeit der Flügelung bei Betrieb über die Marzlinger Spange zöge auch keine Abkoppelung der Stadt Freising nach sich, wenngleich die mit dieser Trasse verbundene Umweltproblematik nicht verkannt werde.

Die Industrie- und Handelskammer für Augsburg und Schwaben sei zwar nicht beteiligt, weil nicht direkt betroffen, möchte aber ihre Position darlegen. Diese bestehe in der Forderung nach einer direkten Einbindung des Flughafens München in den Schienenfernverkehr, insbesondere in den Ost-West-Verkehr aus dem Raum Stuttgart/Ulm/Augsburg zum Ausbau einer attraktiven großräumigen Fernverbindung Prag-Flughafen München-München-Stuttgart

/Lindau. Dadurch ließe sich gerade im Hinblick auf die Osterweiterung der EU und den steigenden Tourismus eine Verkürzung der Reisezeiten erreichen bei gleichzeitig steigendem Reisekomfort.

Der Deutsche Gewerkschaftsbund-Region München befürworte die Anbindung Ostbayerns an den Flughafen über die Marzlinger Spange, da hier vor allem die Vorteile durch die Kombination mit dem „Ringschluss Erding“ zum Tragen kämen. Mit den dann möglichen durchgebundenen Fernzügen könnte der Anteil der Bahnbenutzer entscheidend auf bis zu 30% angehoben werden. Das käme auch den Beschäftigten zugute und eröffne neue Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Mit dem Flügelungskonzept könne eine Abkoppelung des Mittelzentrums Freising vermieden werden; die mögliche Weiterfahrt auf der Strecke der S8 brächte eine neue zusätzliche Verbindung zum Ostbahnhof München bei gleichzeitiger Entlastung des Hauptbahnhofs und der S-Bahn-Stammstrecke. Im Hinblick auf die ökologischen Einflüsse fordere der DGB die Betrachtung einer Öko-Gesamtbilanz.

8 Sonstige Belange

Die Bezirksfinanzdirektion München bringe vor, dass bei der Marzlinger Spange die Liegenschaft Versuchsgut Grünschwaige der TU München betroffen sei. Deshalb werde diese Variante abgelehnt. Sollte sie dennoch unumgänglich sein, so solle die Ost-Trasse gewählt werden, wobei die TU einen Ausgleich für den Flächenverlust fordere.

Die Wehrbereichsverwaltung Süd erkläre, dass die von der Planung betroffenen Straßen (A 92 und B 11) zum Militärstraßen-Grundnetz gehörten. Bei Kreuzung und Berührungen müssten die Forderungen gem. RABS erfüllt werden.

Die Deutsche Flugsicherung GmbH habe gegen das Vorhaben keine Einwendungen.

Die Flughafen München GmbH betone, dass durch eine Schienenanbindung Ostbayerns die Verlagerung von Verkehr auf die Schiene gefördert, die Erreichbarkeit des Flughafens attraktiver gestaltet und die landseitige Anbindung des Flughafens wesentlich verbessert würden. Die

Durchbindung von Zügen, die insbesondere eine Führung von Fernzügen über den Flughafen ermöglichen würde, führe zu einer höheren Attraktivität der Flughafenanbindung und werde deshalb von der FMG befürwortet. Hier sehe die FMG insofern eine enge Verbindung zu den Planungen zum „Erdinger Ringschluss“. Da die Unterlagen zu Betriebskonzepten, Fahrzeiten usw. jedoch keine Aussagen enthalten, könne die FMG derzeit keiner der drei Alternativen den Vorzug geben.

Eine Schienendirektanbindung habe für die FMG eine hohe Bedeutung, um einen leistungsfähigen An- und Abreiseverkehr im Hinblick auf das prognostizierte Wachstum sowohl der Passagiere als auch der Beschäftigten gewährleisten zu können. Dies werde deutlich herausgestellt durch das Gutachten „Flughafen München und sein Umland.....“, das eine verbesserte direkte Schienenanbindung der Regionen Südostbayern und Ostbayern als Voraussetzung ansehe, diese Räume auch für die Beschäftigten des Flughafens bedarfsgerecht und attraktiv im ÖPNV zu erschließen. Darüber hinaus seien bis auf die Neufahrner Kurve bei allen Alternativen weitere Defizite zu bemängeln.

III Sonstige ermittelte Tatsachen

Alfred Schreiber aus Freising erhebe gegen die Varianten "Marzlinger Spange", "Pullinger Spange" und "Neufahrner Gegenkurve" hiermit als betroffener Bürger Einwendungen. Er führe dabei an, dass die "Marzlinger Spange" einen erheblichen Eingriff in die Natur und Landschaft bedeuten - FFH-Gebiet - würde. Nicht nur, dass wertvollste Auenlandschaften durchschnitten und beeinträchtigt werden würden; ein Abhängen der Stadt Freising vom Fernverkehr sei nicht hinnehmbar. Für die zahlreichen Pendler in Freising - und Umland - würde sich ohne die Züge (welche künftig über den Flughafen fahren würden) die Fahrzeit erheblich verlängern und den Wohn- und Wirtschaftsstandort Freising erheblich beschädigen. Er bitte, die Marzlinger Spange entschieden abzulehnen!

Die Gemeinde Oberding übergab zahlreiche Unterschriften betroffener Bürger, insbesondere aus dem Ortsteil Eittingermoos, die sich gegen die Marzlinger Spange ausgesprochen hätten und sich im übrigen der Stellungnahme der Gemeinde anschließen.

Der Verkehrsclub Deutschland übergab eine Unterschriftenliste der Bürgerinitiative „Pendlerinitiative Ostbayern-Freising-München“, die sich gegen die Marzlinger Spange ausspricht.

Zusammengefasste Wiedergabe der Stellungnahmen der durch das **StMLU** als oberste Landesplanungsbehörde beteiligten Träger öffentlicher Belange:

Die Regierung von Oberbayern kommt in ihrer Stellungnahme zu dem Ergebnis, dass nur die Neufahrner Kurve den Erfordernissen der Raumordnung entspreche.

- Raumbezogene überfachliche Belange für alle drei Varianten

Grundsätzlich sei festzustellen, dass bei allen drei Varianten positive Auswirkungen auf den Raum und insbesondere die zentralen Orte zu erwarten seien.

- Raumbezogene fachliche Belange

Verkehr

Es sei davon auszugehen, dass der flughafenbezogene Verkehr in den nächsten Jahren erheblich zunehme. Ein nicht unerheblicher Teil des Zuwachses komme aus Ostbayern, so dass eine direkte Anbindung dieses Teil des Freistaates an den Flughafen München dringend erforderlich sei. Alle drei Varianten würden die Verkehrsanbindung insbesondere Ostbayerns an den Flughafen München verbessern, wobei allerdings auch die verkehrlichen Auswirkungen der drei Varianten unterschiedlich seien. Insgesamt sei festzustellen, dass das Vorhaben dann einen positiven Effekt habe, wenn es in ein verkehrliches Gesamtkonzept auch unter Einbeziehung der Planungen zur Magnetschwebbahn eingebunden sei.

Fachliche Belange für die Varianten Marzlinger und Pullinger Spange

Siedlungswesen

Die Beeinträchtigung der Ausweisung gemeindlicher Siedlungsflächen durch die Marzlinger Spange stehe im Widerspruch zu Zielen des Landesentwicklungsprogramms. Eine Verhinderung gemeindlicher Planungen zur Vernetzung der vorhandenen natürlichen Strukturen durch die Schaffung eines Biotopverbundes sei bei Realisierung der Marzlinger Spange ein Konfliktpunkt.

Natur und Landschaft

Die Marzlinger Spange und Pullinger Spange brächten einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft mit sich. Durch beide in Nord-Süd-Richtung verlaufende Strecken würde der Talraum der Isarauen durchquert; bei der M-SP würde die dort lebende Bevölkerung durch eine Infrastruktureinrichtung zusätzlich zu den bereits vorhandenen Belastungen beeinträchtigt. Die Marzlinger Spange führe wie die Pullinger Spange abschnittsweise durch hochwertige regional, landes- und europaweit bedeutsame Schutzgebiete bzw. durch Ausweisungen mit regionalplanerischen Festlegungen (LSG, FFH-Gebiet, regionaler Grünzug, landschaftliches Vorbehaltsgebiet und Bannwald) mit flächiger Ausdehnung und erfordere z.T. vollständig neue Schneisen durch diese Schutzgebiete. Es sei zu befürchten, dass insbesondere bei Querungen bestehender und projektierte Funktionsachsen (Grünzüge, Gewässerläufe, lineare Biotopstrukturen) eine Beeinträchtigung des ökologischen Gefüges erfolge und landschaftsgerechte Einbindung des Trassenkörpers nicht erreicht werden könnten.

Landwirtschaft

Die Realisierung der Marzlinger Spange wirke nicht auf die Erhaltung und Förderung der Vielfalt landwirtschaftlicher Nutzungen hin; sie verhindere auch die Umsetzung des Prinzips der Nachhaltigkeit.

Wasser

Die Durchquerung des Retentionsraums und des festgesetzten Überschwemmungsgebiets der Isar seien bei den Varianten Marzlinger und Pullinger Spange die Hauptkonfliktpunkte.

Lärmschutz

Durch die Marzlinger Spange würden weitere Teile des Ortsteils Eittingermoos und vor allem nördlich von Eitting gelegene Ortsteile erneut zusätzlich belastet (insbesondere in der Nachtzeit).

Erholung

Die Isarauen gelten bei der Marzlinger Spange ebenso wie bei der Pullinger Spange auch als Erholungsgebiet für die Bevölkerung. Nördlich von Achering würde der Pullinger Weiher - ein beliebter Badesee - berührt.

Durch die Errichtung der Pullinger Spange sei der Belang der Erholung nicht unwesentlich von dem Vorhaben berührt.

Rohstoffversorgung

Die Pullinger Spange berühre das im Regionalplan 14 dargestellte Kiesabbau-Vorbehaltsgebiet Nr. 51, deren nördlicher Teilbereich bei Realisierung abgeschnitten würde und nicht mehr nutzbar wäre. Im Zuge der Realisierung dieser Maßnahme würden die Interessen der Rohstoffsicherung nicht ausreichend gewährleistet.

Denkmalschutz

Die geplante Marzlinger Spange insbesondere als Dammlage würde die Blickbeziehungen zwischen Marzling und der Kath. Wallfahrtskirche St. Maria in Rudlfing und auch die Wallfahrten empfindlich stören.

Fachliche Belange für die Variante Neufahrner Kurve

Siedlungswesen und gewerbliche Wirtschaft

Eine Abstimmung mit den Planungen des Gewerbegebietes Mintraching-Nord der Gemeinde Neufahrn b. Freising würden dazu beitragen, Konflikte mit der kommunalen Bauleitplanung zu vermeiden. Auf das Siedlungswesen wirke sich das Vorhaben insgesamt positiv aus und entspreche daher den Erfordernissen der Raumordnung.

Bezüglich der gewerblichen Entwicklung sei in der Summe ein positiver Effekt zu erwarten. Den diesbezüglichen Erfordernissen der Raumordnung könne bei Beachtung von Maßgaben entsprochen werden.

Natur und Landschaft

Hinsichtlich der ökologischen Auswirkungen sei festzustellen, dass durch Maßgaben zum einen eine Minimierung der Beeinträchtigung erreicht würde, zum anderen die Auswirkungen auf den Naturhaushalt – unter Berücksichtigung möglicher Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen – deutlich reduziert würden. Dennoch wirke sich der Bau der neuen Bahnstrecke nachteilig auf Belange von Natur und Landschaft aus.

Landwirtschaft

Im Hinblick auf die Landwirtschaft könne der geplante Streckenausbau mit den Erfordernissen der Raumordnung in Übereinstimmung gebracht werden.

Wasser

Die Variante der Neufahrner Kurve als Hochlage entspräche den Zielen des Landesentwicklungsprogramms, wonach Grundwasser durch Baumaßnahmen nicht nachteilig verändert werden soll. Auf der anderen Seite sei dort das Landschafts- und Ortsbild, Einfahrt zum Flughafen usw. bereits so stark durch Infrastruktureinrichtungen belastet, dass eine Version der Kurve als Hochlage die Sachlage noch verschärfen würde.

Sonstige fachliche Belange

Auf der Trasse der Variante Neufahrner Kurve lägen Telekommunikations- und Stromleitungen sowie Erdgasleitungen und andere Ver- und Entsorgungsleitungen. Um punktuelle Versorgungsprobleme zu vermeiden, sei es zwingend geboten, dass der Bestand und die erforderlichen Wartungsarbeiten auch in Zukunft uneingeschränkt vorgenommen werden können.

Zusammenfassung

Eine verbesserte Anbindung des Flughafens an das Fernbahnnetz sei ausdrückliche landesplanerische Zielsetzung der bayerischen Staatsregierung. Das Vorhaben entspräche den Zielvorgaben des verbindlichen Landesentwicklungsprogramms Bayern wie auch den Zielen der Gesamtfortschreibung (06/2002).

Nach Abwägung der Vor- und Nachteile sei die Regierung zunächst zu dem Ergebnis gekommen, dass alle drei Varianten des Projekts der DB positive Auswirkungen auf den Raum und in verkehrlicher Hinsicht habe. Allerdings überwögen bei den Varianten Marzlinger Spange und Pullinger Spange die negativen Auswirkungen insb. hinsichtlich Natur und Landschaft, Erholung, Lärmschutz Rohstoffsicherung, so dass eine Raumverträglichkeit dieser Varianten nicht festgestellt werden könne.

Hingegen überwögen die positiven räumlichen Auswirkungen bei der Neufahrner Kurve die Nachteile bei Beachtung der Maßgaben deutlich und damit könne die Raumverträglichkeit festgestellt werden. Hinsichtlich der raumordnerischen Umweltverträglichkeit müsse jedoch bei den nachfolgenden Verfahrensschritten noch in Richtung ökologische Gesamtbilanz im Sinne des UVPG erheblich nachgebessert werden.

In der Summe überwögen, nach Überzeugung der Regierung, somit die Vorteile aus der Anbindung Ostbayerns an den Flughafen München über die Neufahrner Kurve für die dort betroffenen Räume, aber auch für Teile des Flughafenumlandes sowie die damit verbundenen positiven Effekte für die regionale Entwicklung die zu erwartenden Nachteile für den Naturschutz und die Landwirtschaft deutlich. Vorausgesetzt sei dabei eine maßgabengerechte Realisierung des Projekts.

Mit Schreiben vom 11.03.2003 hat das StMLU die Regierung von Oberbayern als höhere Naturschutzbehörde um ergänzende Stellungnahme gebeten. Mit Schreiben vom 27.03.2003 nimmt die Höhere Naturschutzbehörde wie folgt Stellung.

Marzlinger Spange

Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Ab Verlassen der vorhandenen Bahntrasse östlich Marzling böten sich keine relevanten Möglichkeiten zur Bündelung mit vorhandener Infrastruktur. Folglich stelle diese Trasse unvermeidbar auf ganz überwiegender Strecke eine Neuzerschneidung in quantitativ und abschnittsweise auch qualitativ sehr erheblichem Maße dar.

Durch die Untertunnelung der St 2584 östlich des Flughafens könne die Errichtung eines größeren Überführungsbauwerks vermieden werden.

Nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen

- NSG: Betroffen sei ein Gebiet, das zur Erweiterung des NSG "Isarauen zw. Hangenham und Moosburg" vorgeschlagen ist.
- LSG Isartal: Zerschneidung und Überbauung im Kernbereich mit hochwertiger bis sehr hochwertiger Biotopausstattung.
- FFH-Meldegebiet "Isarauen von Unterföhring bis Landshut": Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung durch neue Trasse in wenig vorbelastetem Bereich. Erhebliche Beeinträchtigung des Meldegebietes nicht auszuschließen!
- Erholungsgebiet Isarauen: Zerschneidung und Verlärmung in bisher wenig vorbelastetem Bereich.
- Gewässer: Querung der Goldach, des Angerbaches, der Moosach und der Isar mit ihren überwiegend naturnahen Auen. Beeinträchtigung der Überschwemmungsbereiche v.a. der Isar durch Querdamm.
- Landschaftsbild: Querungsbauwerke für Gemeindeverbindungsstraßen in Hochlage. Querungsbauwerk für BAB 92 in Hochlage. Tunnel im naturnahen Steilhangbereich der Isar in offener Bauweise.
- Bannwald: Überbauung ca. 2 – 2,5 ha, Zerschneidung auf ca. 700 m
- Tiere und Pflanzen: Die Auswirkungen sind im Anhang 1 dargestellt. Der Gesamtwert der jeweiligen Variante (West und Ost) ist aus dem Wert der gemeinsamen Abschnitte und dem jeweils varianten-spezifischen Abschnitt zu addieren (!).

Kompensationsmöglichkeiten

Die Wiederherstellung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sei in den Antragsunterlagen untergewichtet. Ebenso fehlten Hinweise zur Kompensation der Eingriffe in den Auwald.

Ausgleichbarkeit

Nicht bzw. nur teilweise ausgleichbare Eingriffsschwerpunkte seien die Zerschneidung der Isar-
aue sowie die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung durch eine
Vielzahl von Überführungsbauwerken sowie und vor allem die Untertunnelung des Isarsteilufers
in offener Bauweise. Hierdurch würden bauzeitlich eine –topographisch bedingt- weithin sicht-

bare Schneise in den landschaftsbildprägenden Steilhang geschlagen. Da dieser bewaldet ist, würde der Eingriff über Jahrzehnte sichtbar bleiben.

Pullinger Spange

Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Ab Verlassen der vorhandenen Bahntrasse nordöstlich Pulling böten sich keine relevanten Möglichkeiten einer Bündelung mit vorhandener Infrastruktur. Folglich stelle diese Trasse unvermeidbar auf ganz überwiegender Strecke eine Neuzerschneidung in quantitativ und abschnittsweise auch qualitativ sehr erheblichem Maße dar.

Möglichkeiten der Eingriffsminderung durch die technische Ausgestaltung der Trasse seien nicht erkennbar.

Nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen

- NSG: Nicht betroffen.
- LSG Isartal: Zerschneidung und Überbauung im Kernbereich mit hochwertiger bis sehr hochwertiger Biotopausstattung.
- FFH-Meldegebiet "Isarauen von Unterföhring bis Landshut": Flächeninanspruchnahme und Zerschneidung durch neue Trasse in wenig vorbelastetem Bereich, z. T. gebündelt mit vorhandener Autobahn. Erhebliche Beeinträchtigung des Meldegebietes nicht auszuschließen!
- Erholungsgebiet Isarauen und Pullinger Weiher: Zerschneidung und Verlärmung eines wenig vorbelasteten Abschnitts der Isarauen. Randliche Verfüllung des Pullinger Weihers
- Gewässer: Teilverfüllung des Pullinger Weihers, Querung des Pförreraugrabens mit nördlich gelegenen Altwasser sowie der Grundwassertümpel im Bereich einer Ausgleichsfläche. Eingriff ins hoch anstehende Grundwasser. Lage im Überschwemmungsbereich der Isar sowie innerhalb eines im Verfahren befindlichen Wasserschutzgebietes.
- Landschaftsbild: Querungsbauwerk für B 11 in Hochlage mit einer Höhe bis zu 10 m
- Bannwald: Überbauung von ca. 0,6 ha, Zerschneidung auf ca. 550 m Länge

Kompensationsmöglichkeiten

Die Wiederherstellung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sei in den Antragsunterlagen untergewichtet. Ebenso fehlen Hinweise zur Kompensation der Eingriffe in den Auwald.

Ausgleichbarkeit

Nicht bzw. nur teilweise ausgleichbar seien die Zerschneidung der Isaraue sowie die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung durch die Überführungsbauwerke in der Schotterebene sowie die Durchschneidung der Isaraue. Zwar würden durch die großzügige Aufständigung der Flächenverbrauch und die Zerschneidungswirkung vermindert. Die Führung in Hochlage führe jedoch zu einer massiven Verlärmung und Beeinträchtigung von Landschaftsbild und Erholungseignung, letzteres verstärkt durch die erforderliche Aufwuchsbeschränkung im Schutzstreifen der Bahn.

Neufahrner Kurve

Vermeidung und Minderung von Beeinträchtigungen

Durch die enge Bündelung mit Autobahn und Bahntrasse und die Lage im Kreuzungsbereich der genannten Verkehrswege würde der Zerschneidungseffekt auf die Verinselung von Ackerflächen im Kreuzungswinkel beschränkt und weitgehend minimiert.

Die Variante „Tieflage“ (Grundwasserwanne/Tunnel) minimiere die Eingriffe in das Schutzgut „Landschaft/Erholung“ zulasten des Schutzgutes „Wasser“ durch die dann unvermeidbaren Eingriffe ins Grundwasser. Umgekehrt minimiere die Variante „Hochlage“ (Eisenbahnbrücke) die Eingriffe in das Schutzgut „Wasser“ zulasten des Schutzgutes „Landschaft/Erholung“.

Nachhaltige und erhebliche Beeinträchtigungen

- NSG: Nicht betroffen.
- LSG Freisinger Moos und Echinger Gfild: Randlich tangiert im überwiegend landwirtschaftlich genutzten Bereich
- FFH-Meldegebiet „Isarauen von Unterföhring bis Landshut“: Durchquerung auf vorhandener Bahntrasse; Erhebliche Beeinträchtigung ausgeschlossen

- Erholungsgebiete Freisinger Moos und Echinger Gflild, Isarauen: Zusätzliche Verlärmung im vorbelasteten Bereich
- Gewässer: Eingriff ins Grundwasser bei Führung in Tieflage
- Landschaftsbild: Zwei Ebenen bei Trassenführung in Hochlage aufgrund der geplanten Magnetschwebebahn; Trasse in Tieflage mit geringeren Eingriffen
- Bannwald: Durchquerung auf vorhandener Bahntrasse

Kompensationsmöglichkeiten

Die Wiederherstellung des Landschaftsbildes und der Erholungseignung sei in den Antragsunterlagen untergewichtet. Dieses Defizit ist im Rahmen der detaillierten Festlegung in den folgenden Planverfahren auszugleichen.

Ausgleichbarkeit

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und der Erholungseignung durch die Überführungsbauwerke in der Schotterebene seien nur teilweise ausgleichbar.

Mit Schreiben vom 11.03.2003 hat das StMLU das Bayerische Landesamt für Umweltschutz (LFU) um ergänzende Stellungnahme gebeten. Mit Schreiben vom 26.03.2003 nimmt das LFU wie folgt Stellung.

Beurteilung der Varianten

Marzlinger Spange

Die angegebenen Immissionsgrenzwertüberschreitungen um 4 dB(A) am Gut Grünschwaige bei der Variante West und um 1 dB(A) in Eittingermoos bei der Variante Ost der Marzlinger Spange, sowie um 1 dB(A) in Riegerau, wo beide Varianten auf gleicher Trasse verlaufen, trafen zu. An einem Gebäude bei Bau-km 4,925 der Variante West seien wahrscheinlich noch höhere Pegel zu erwarten. Im Vergleich zu den beiden anderen Trassenvarianten müsse darüber hinaus negativ gewürdigt werden, dass die Strecke über lange Abschnitte durch Gebiete verlaufe, die zwar durch Fluglärm, aber nicht durch Landverkehrslärm vorbelastet seien; vor allem auch, dass die

Isaraue passiert werde. Beide Varianten der Marzlinger Spange belasten also Gebiete, die der „Ruhe und Erholung“ und somit dem Wohl der Allgemeinheit dienen können, und beide weisen an einigen Stellen Konflikte mit bestehender Bebauung auf.

Pullinger Spange

Der überwiegende Teil der Strecke sei mit Schienen- und/oder Straßenverkehrslärm sowie beim Kieswerk mit Lärm aus dem Kieswerks- und dem Kiestransportbetrieb vorbelastet. Am östlichen Ortsrand von Pulling seien derzeit und künftig auch mit der Pullinger Spange die Nacht-Orientierungswerte des Beiblattes 1 zur DIN 18005-1 für allgemeine Wohngebiete (45 dB(A)) nicht überschritten. Bei Realisierung dieser Neubauvariante würden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV weder an der derzeitigen Bebauungsgrenze von Pulling, noch entlang des letzten Abschnittes vor der Einfädelung in die bestehende Bahnstrecke München - Landshut überschritten, wo Wohngebäude im Außenbereich liegen. Aus der Sicht des Ruheschutzes ungünstig sei lediglich, dass Flächen, die in fernerer Zukunft, etwa nach Beendigung oder Verlegung des Kiesabbaus, für Wohn-, Naherholungs- oder Naturschutzzwecke dienen könnten, schalltechnisch beeinträchtigt werden.

Neufahrner Kurve

Bei diese Variante sei vorteilhaft, dass sich keine Immissionsorte im Einwirkungsbereich der Strecke befänden. Die Neubautrasse befinde sich ausschließlich auf erheblich durch Straßen- und Schienenverkehrslärm vorbelasteten Gebieten. Sie verlaufe bis auf einen ca. 150 m langen Abschnitt durch Gebiete, die nachts bereits mit über 59 dB(A) vorbelastet seien. Die verlärmte Zone würde durch das Vorhaben nicht ausgedehnt. Aus der Sicht des Schallschutzes sei diese Variante zu bevorzugen.