



REGIERUNG VON NIEDERBAYERN
Höhere Landesplanungsbehörde

Landesplanerische Beurteilung

**für die B 15neu
Ost-Süd-Umfahrung Landshut**

vom 08.02.2018, Az. 24-8254-96

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
A. Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung	5
I. Gesamtergebnis	5
II. Maßgaben für den Planfall 1 b	7
III. Maßgaben für den Planfall 1 c	11
B. Das angewendete Verfahren	15
I. Vorgeschichte und vorab ausgeschiedene Varianten	15
II. Verlauf des Verfahrens	15
III. Beteiligte öffentliche Stellen	16
IV. Beteiligung der Öffentlichkeit	18
C. Gegenstand des Vorhabens	18
I. Beschreibung der Planfälle (räumliche Varianten)	19
II. Beschreibung der Untervarianten bei Altfraunhofen	21
III. Beschreibung der technischen Varianten (Isarleite)	21
IV. Nicht raumordnerisch bewertete Varianten	22
D. Die wesentlichen Ergebnisse der Anhörung	23
E. Raumordnerische Bewertung und Zusammenfassung (unter Einbeziehung der raumbedeutsamen Umweltauswirkungen)	23
I. Raumordnerische Bewertung des Planfalls 1a	24
1. Raumstrukturelle, überfachliche Belange	24
2. Raumbezogene fachliche Belange des Verkehrs	29
3. Raumbezogene fachliche Belange der gewerblichen Wirtschaft (inkl. Rohstoffe)	34
4. Raumbezogene fachliche Belange des Siedlungswe- sens und der Denkmalpflege	37
5. Raumbezogene fachliche Belange von Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei und Jagd	40

6.	Raumbezogene Belange der umweltrelevanten Schutzgüter	44
6.1	Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung)	44
6.2	Schutzgut Luft und Klima	49
6.3	Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete	52
6.4	Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer, Grundwasser, Hochwasserschutz)	58
7.	Sonstige raumbezogene fachliche Belange	62
II.	Raumordnerische Bewertung des Planfalls 1b	63
1.	Raumstrukturelle, überfachliche Belange	63
2.	Raumbezogene fachliche Belange des Verkehrs	66
3.	Raumbezogene fachliche Belange der gewerblichen Wirtschaft	71
4.	Raumbezogene fachliche Belange des Siedlungswesens und der Denkmalpflege	71
5.	Raumbezogene fachliche Belange von Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei und Jagd	75
6.	Raumbezogene Belange der umweltrelevanten Schutzgüter	78
6.1	Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung)	78
6.2	Schutzgut Luft und Klima	82
6.3	Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete	84
6.4	Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer, Grundwasser, Hochwasserschutz)	89
7.	Sonstige raumbezogene fachliche Belange	92
III.	Raumordnerische Bewertung des Planfalls 1c	93
1.	Raumstrukturelle, überfachliche Belange	93
2.	Raumbezogene fachliche Belange des Verkehrs	96
3.	Raumbezogene fachliche Belange der gewerblichen Wirtschaft	99
4.	Raumbezogene fachliche Belange des Siedlungswesens und der Denkmalpflege	100

5.	Raumbezogene fachliche Belange von Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei und Jagd	101
6.	Raumbezogene Belange der umweltrelevanten Schutzgüter	102
6.1	Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung)	102
6.2	Schutzgut Luft und Klima	104
6.3	Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete	105
6.4	Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer, Grundwasser, Hochwasserschutz)	106
7.	Sonstige raumbezogene fachliche Belange	107
IV.	Raumordnerische Zusammenfassung und Gesamtabwägung	107
1.	Planfall 1a	107
2.	Planfall 1b	109
3.	Planfall 1c	110
4.	Technische Varianten und Untervarianten bei Altfraunhofen	111
F.	Abschließende Hinweise	115

Anhang

A. Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung

I. Gesamtergebnis

1. Planfall 1a

Der Bau der B 15neu, Ost-Süd-Umfahrung Landshut in Form des Planfalls 1a entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

2. Planfall 1b

Der Bau der B 15neu, Ost-Süd-Umfahrung Landshut in Form des Planfalls 1b entspricht mit den unter A. II. genannten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

3. Planfall 1c

Der Bau der B 15neu, Ost-Süd-Umfahrung Landshut in Form des Planfalls 1c entspricht mit den unter A. III. genannten Maßgaben den Erfordernissen der Raumordnung.

4. Untervarianten bei Altfraunhofen

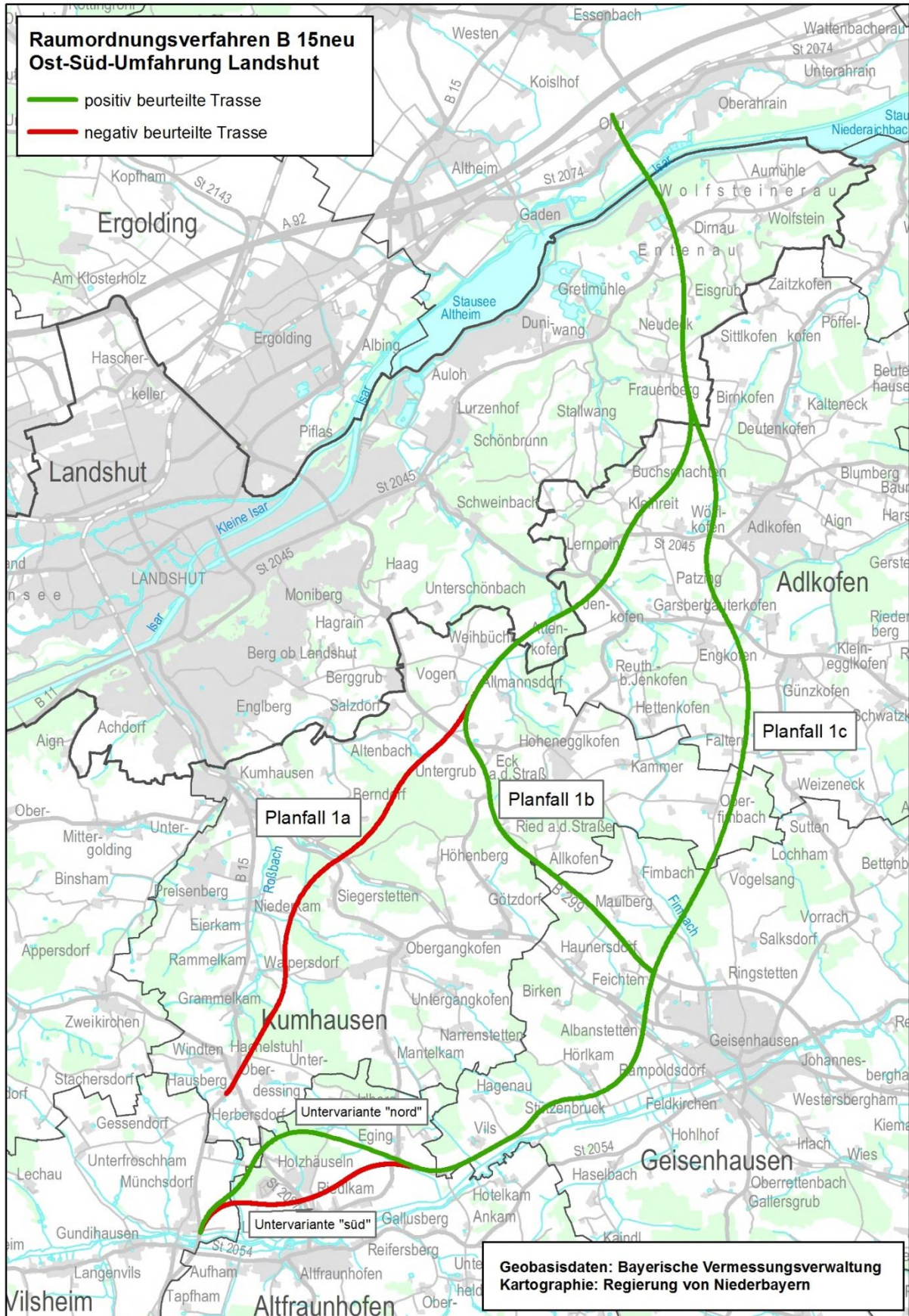
Die Untervariante „nord“ bei Altfraunhofen entspricht den Erfordernissen der Raumordnung.

Die Untervariante „süd“ bei Altfraunhofen entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

5. Technische Varianten (Isarleite)

Die Variante A (Damm mit kurzer Brücke und Grünbrücke) entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

Die Variante B (Talbrücke) entspricht den Erfordernissen der Raumordnung.



II. Maßgaben für den Planfall 1b

1. Natur und Landschaft

- 1.1 Eingriffe in den Naturhaushalt sind durch eine entsprechende Detailplanung auf das unvermeidliche Maß zu beschränken. Dies gilt in besonderem Maße für die ökologisch sensiblen Bereiche.
- 1.2 Verbleibende, unvermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt sind fachlich zu bewerten und durch landschaftspflegerische Maßnahmen auszugleichen bzw. zu ersetzen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in einem landschaftspflegerischen Begleitplan zu präzisieren und nach Art und Umfang mit den Naturschutzbehörden abzustimmen und festzusetzen.
- 1.3 Während der Bauphase sind trassennahe Biotopflächen vor allen direkten und indirekten Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu schützen. Dem Biotopschutz ist ggf. auch durch eine zeitliche Festlegung geeigneter Bauphasen Rechnung zu tragen.
- 1.4 Bei unvermeidbaren Querungen hochwertiger Landschaftsräume und Biotopverbünde ist sicherzustellen, dass deren Funktion und Durchgängigkeit erhalten bleiben.
- 1.5 Die landschaftlich besonders sensible Situation des Übergangs vom Isartal zur Isarleite ist so auszubilden, dass Barrierewirkungen im Isartal möglichst vermieden werden.
- 1.6 Querungen von Fließgewässern und ihrer Retentionsräume sind so zu konzipieren, dass deren wasserwirtschaftliche, naturräumliche und biologische Funktionen in möglichst vollem Umfang erhalten bleiben.
- 1.7 Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Im Rahmen der Detailplanung ist eine möglichst geländeangepasste Trassierung auszuarbeiten. Große Einschnitte und Dammböschungen sind möglichst zu vermeiden und naturnah zu modellieren.

2. Wasserwirtschaft

- 2.1 Kreuzungsbauwerke von Gewässern sind ausreichend groß zu dimensionieren und dürfen das Abflussverhalten nicht negativ beeinflussen. Es ist weitgehend auf Verrohrungen zu verzichten.
- 2.2 Bauwerke in Überschwemmungsgebieten sind so auszuführen, dass der Hochwasserabfluss gewährleistet bleibt. Hochwasserrückhalteräume, die durch die Baumaßnahme reduziert werden, sind entsprechend auszugleichen.
- 2.3 Im Tal der Isar ist bei der weiteren Planung das 10-Punkte-Programm für die Landshuter Isar des Wasserwirtschaftsamtes Landshut zu berücksichtigen.
- 2.4 Beim Bau der Grundwasserwanne im Bereich Ohu ist die Gefahr einer Absenkung des Druckwasserspiegels durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Hierfür ist ein Grundwassermonitoring zur Beweissicherung einzuführen.

- 2.5 Bei der Straßenentwässerung ist durch geeignete Maßnahmen eine Gefährdung des Grundwassers, insbesondere im Bereich des WSG „Wolfsteinerau“, auszuschließen.
- 2.6 Im tertiären Hügelland sind an geeigneten Stellen Regenrückhalteeinrichtungen vorzusehen. Im Tal der kleinen Vils sind diese auf der gewässerabgewandten Straßenseite zu errichten.
- 2.7 Die Hochwasserrückhaltung im Bereich Attenkofen darf durch das Straßenbauvorhaben nicht beeinträchtigt werden.
- 2.8 Bei der Querung von Quellbereichen, Fließgewässern und ihren Auen sind Eingriffe in enger Abstimmung mit den Wasserwirtschafts- und Naturschutzbehörden auf das unumgängliche Maß zu beschränken.

3. Technischer Umweltschutz / Lärmschutz

- 3.1 Es ist anzustreben, von Wohngebäuden einen Abstand einzuhalten, der die Einhaltung der jeweils zulässigen Lärmgrenzwerte sicherstellt.
- 3.2 Es ist eine Minimierung der Lärmbelastung auf den Zielpegel der DIN 18005 anzustreben. Wo dies im Einzelfall nicht möglich ist, sind die von der B 15 neu ausgehenden Lärm- und Luftbelastungen entsprechend den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes soweit abzumindern, dass keine Immissionen hervorgerufen werden können, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die gebietsspezifischen Grenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung sind einzuhalten.
- 3.3 Die lärmbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf Siedlungsgebiete sind detailliert zu ermitteln und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festzulegen. Dabei ist auch die Gesamtlärmbelastung in Bereichen, in denen mehrere Verkehrswege auf Wohnbebauung einwirken, zu berücksichtigen.
- 3.4 Um die Lärmbeeinträchtigung der Bevölkerung so weit wie möglich zu reduzieren, sind weitere Optimierungsmaßnahmen zu prüfen. Dies gilt besonders für die identifizierten möglichen Konfliktbereiche.
- 3.5 Der erforderliche Schallschutz ist vorrangig durch aktiven Lärmschutz am Verkehrsweg bzw. durch andere geeignete lärmmindernde Maßnahmen vorzusehen.
- 3.6 Die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind den Belangen des Orts- und Landschaftsbildes anzupassen.
- 3.7 Soweit aktiver Lärmschutz nicht ausreicht oder nicht realisierbar ist, sind Maßnahmen des passiven Lärmschutzes vorzusehen.

4. Verkehr

- 4.1 Im Rahmen der Detailplanung ist für die Anbindung der LA 30 eine alternative Lösung zu entwickeln, die die Länge der Verlegungsstrecke reduziert.

- 4.2 Im Rahmen der Detailplanung ist eine Optimierung des Verkehrsknotens bei Geisenhausen zu prüfen.
- 4.3 Die Ost-Süd-Umfahrung von Landshut ist in möglichst zeitnah aufeinanderfolgenden Bauabschnitten durchgehend von der A 92 bis zur B 15 zu errichten.
- 4.4 Es ist anzustreben, dass zusätzlicher überregionaler Verkehr – insbesondere Schwerverkehr - von dafür nicht geeigneten Straßen und Ortsdurchfahrten (insbesondere von Geisenhausen und Altfraunhofen) vermieden wird. Hierzu sollte die Süd-Umfahrung (Vilstalspange) möglichst zeitnah nach Fertigstellung des Abschnitts 2 (LAs 14 – B 299) realisiert werden.
- 4.5 Während der Bauphase ist durch verkehrslenkende Maßnahmen zu gewährleisten, dass Ausweichverkehre auf das nachgeordnete Straßennetz möglichst vermieden werden.
- 4.6 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Querung der Bahnlinien bei Ohu und Geisenhausen ohne längere Beeinträchtigung des Bahnverkehrs erfolgt. Mögliche Ausbaumaßnahmen der Bahn sind hierbei zu berücksichtigen.
- 4.7 Es ist anzustreben, dass die betroffenen Rad- und Wanderwege auch während der Bauzeit benutzt werden können und in ihrer Attraktivität erhalten werden. Sollten temporäre oder dauerhafte Verlagerungen dieser Erholungsinfrastrukturen erforderlich sein, ist ein Ersatzwegekonzept zu erarbeiten.

5. Gewerbliche Wirtschaft

- 5.1 Sofern vergaberechtliche Gründe nicht entgegenstehen, sollen bei der Vergabe von Aufträgen regionale Aspekte besonders berücksichtigt werden.

6. Erholung

- 6.1 Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Naherholungsgebiete im Raum Landshut und des Tals der kleinen Vils sind auf das nicht vermeidbare Maß zu begrenzen.

7. Siedlungswesen und Denkmalpflege

- 7.1 In der Detailplanung ist zu prüfen, durch welche Maßnahmen eine Zäsurwirkung der B 15neu bei nahe heranreichenden Siedlungsgebieten, etwa im Bereich Ohu, verringert werden kann. Dies schließt die Prüfung und Darstellung etwaiger Ausführungsvarianten mit ein.
- 7.2 Betroffene Bodendenkmäler sind in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege entsprechend der denkmalrechtlichen Vorschriften zu behandeln.
- 7.3 In der Detailplanung ist darauf zu achten, dass die vom Vorhaben betroffenen Siedlungen und ihr Umfeld möglichst wenig beeinträchtigt werden.
- 7.4 Um eine mögliche, auch nur visuelle Beeinträchtigung von Baudenkmalern bewerten zu können, sind gegebenenfalls Sichtbarkeitsanalysen erforderlich.

8. Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei und Jagd

- 8.1 Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen ist auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.
- 8.2 Um eine Existenzgefährdung land- und forstwirtschaftlicher Betriebe zu vermeiden, soll entsprechendes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden.
- 8.3 Die Trassenführung soll sich so weit wie möglich an den bestehenden Flurstücken bzw. Bewirtschaftungseinheiten orientieren und deren Durchschneidung auf das notwendige Maß beschränken.
- 8.4 Die Unterbrechung kommunaler sowie land- und forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und -wege soll durch eine ausreichende Anzahl von Über- bzw. Unterführungen oder Ersatzwegen kompensiert werden. Die Erreichbarkeit der Flächen ist möglichst durchgängig vor, während und nach der Bauphase sicher zu stellen.
- 8.5 Die Baumaßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Landwirtschaftsverwaltung so durchzuführen, dass Beeinträchtigungen der Landwirtschaft auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden.
- 8.6 Der Verlust an Waldflächen ist so gering wie möglich zu halten.
- 8.7 Die Funktionalität der vom Vorhaben betroffenen Waldflächen ist, auch durch Trassenoptimierungen, zu sichern.
- 8.8 Unvermeidbare Waldrodungen sind grundsätzlich durch funktional wirksame Ersatzaufforstungen auszugleichen. Genauer Umfang und Lage der Ersatzaufforstungen sind im Planfeststellungsverfahren festzulegen.
- 8.9 Die Baumaßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Forstverwaltung so durchzuführen, dass Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden.

9. Infrastrukturen

- 9.1 Von der Planung betroffene Infrastrukturen (z.B. Strom- und Wasserleitungen) sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Durch entsprechende Maßnahmen sind Bestand und Betrieb auch während der Bauphase zu gewährleisten.
- 9.2 Der Ausbau der Hochspannungsleitung zwischen Altheim und St. Peter ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

10. Trassenführung und –gestaltung

- 10.1 Es ist zu prüfen, ob die B 15neu im ersten Abschnitt der Vilstaltrasse (B 299 bis Hörlikam) parallel zur vorhandenen Hochspannungsleitung geführt werden kann.

III. Maßgaben für den Planfall 1c

1. Natur und Landschaft

- 1.1 Eingriffe in den Naturhaushalt sind durch eine entsprechende Detailplanung auf das unvermeidliche Maß zu beschränken. Dies gilt in besonderem Maße für die ökologisch sensiblen Bereiche.
- 1.2 Verbleibende, unvermeidbare Eingriffe in den Naturhaushalt sind fachlich zu bewerten und durch landschaftspflegerische Maßnahmen auszugleichen bzw. zu ersetzen. Die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind in einem landschaftspflegerischen Begleitplan zu präzisieren und nach Art und Umfang in enger Absprache mit den Naturschutzbehörden abzustimmen und festzusetzen.
- 1.3 Während der Bauphase sind trassennahe Biotopflächen vor allen direkten und indirekten Beeinträchtigungen soweit wie möglich zu schützen. Dem Biotopschutz ist ggf. auch durch eine zeitliche Festlegung geeigneter Bauphasen Rechnung zu tragen.
- 1.4 Bei unvermeidbaren Querungen hochwertiger Landschaftsräume und Biotopverbünde ist sicherzustellen, dass deren Funktion und Durchgängigkeit erhalten bleiben.
- 1.5 Die landschaftlich besonders sensible Situation des Übergangs vom Isartal zur Isarleite ist so auszubilden, dass Barrierewirkungen im Isartal möglichst vermieden werden.
- 1.6 Querungen von Fließgewässern und ihrer Retentionsräume sind so zu konzipieren, dass deren wasserwirtschaftliche, naturräumliche und biologische Funktionen in möglichst vollem Umfang erhalten bleiben.
- 1.7 Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken. Im Rahmen der Detailplanung ist eine möglichst geländeangepasste Trassierung auszuarbeiten. Große Einschnitte und Dammböschungen sind möglichst zu vermeiden und naturnah zu modellieren.

2. Wasserwirtschaft

- 2.1 Kreuzungsbauwerke von Gewässern sind ausreichend groß zu dimensionieren und dürfen das Abflussverhalten nicht negativ beeinflussen. Es ist weitgehend auf Verrohrungen zu verzichten.
- 2.2 Bauwerke in Überschwemmungsgebieten sind so auszuführen, dass der Hochwasserabfluss gewährleistet bleibt. Hochwasserrückhalteräume, die durch die Baumaßnahme reduziert werden, sind entsprechend auszugleichen.
- 2.3 Im Tal der Isar ist bei der weiteren Planung das 10-Punkte-Programm für die Landshuter Isar des Wasserwirtschaftsamtes Landshut zu berücksichtigen.
- 2.4 Beim Bau der Grundwasserwanne im Bereich Ohu ist die Gefahr einer Absenkung des Druckwasserspiegels durch geeignete Maßnahmen zu minimieren. Hierfür ist ein Grundwassermonitoring zur Beweissicherung einzuführen.

- 2.5 Bei der Straßenentwässerung ist durch geeignete Maßnahmen eine Gefährdung des Grundwassers, insbesondere im Bereich des WSG „Wolfsteinerau“, auszuschließen.
- 2.6 Im tertiären Hügelland sind an geeigneten Stellen Regenrückhalteeinrichtungen vorzusehen. Im Tal der kleinen Vils sind diese auf der gewässerabgewandten Straßenseite zu errichten.
- 2.7 Bei der Querung von Quellbereichen, Fließgewässern und ihren Auen sind Eingriffe in enger Abstimmung mit den Wasserwirtschafts- und Naturschutzbehörden auf das unumgängliche Maß zu beschränken.

3. Technischer Umweltschutz / Lärmschutz

- 3.1 Es ist anzustreben, von Wohngebäuden einen Abstand einzuhalten, der die Einhaltung der jeweils zulässigen Lärmgrenzwerte sicherstellt.
- 3.2 Es ist eine Minimierung der Lärmbelastung auf den Zielpegel der DIN 18005 anzustreben. Wo dies im Einzelfall nicht möglich ist, sind die von der B 15 neu ausgehenden Lärm- und Luftbelastungen entsprechend den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes soweit abzumindern, dass keine Immissionen hervorgerufen werden können, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, Nachteile und erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Die gebietsspezifischen Grenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung sind einzuhalten.
- 3.3 Die lärmbedingten Auswirkungen des Vorhabens auf Siedlungsgebiete sind detailliert zu ermitteln und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festzulegen. Dabei ist auch die Gesamtlärmbelastung in Bereichen, in denen mehrere Verkehrswege auf Wohnbebauung einwirken, zu berücksichtigen.
- 3.4 Um die Lärmbeeinträchtigung der Bevölkerung so weit wie möglich zu reduzieren, sind weitere Optimierungsmaßnahmen zu prüfen. Dies gilt besonders für die identifizierten möglichen Konfliktbereiche.
- 3.5 Der erforderliche Schallschutz ist vorrangig durch aktiven Lärmschutz am Verkehrsweg bzw. durch andere geeignete lärm mindernde Maßnahmen vorzusehen.
- 3.6 Die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen sind den Belangen des Orts- und Landschaftsbildes anzupassen.
- 3.7 Soweit aktiver Lärmschutz nicht ausreicht oder nicht realisierbar ist, sind Maßnahmen des passiven Lärmschutzes vorzusehen.

4. Verkehr

- 4.1 Im Rahmen der Detailplanung ist eine Optimierung des Verkehrsknotens bei Geisenhausen zu prüfen.
- 4.2 Die Ost-Süd-Umfahrung von Landshut ist in möglichst zeitnah aufeinanderfolgenden Bauabschnitten durchgehend von der A 92 bis zur B 15 zu errichten.

- 4.3 Es ist anzustreben, dass zusätzlicher überregionaler Verkehr – insbesondere Schwerverkehr - von dafür nicht geeigneten Straßen und Ortsdurchfahrten (insbesondere von Geisenhausen und Altfraunhofen) vermieden wird. Hierzu sollte die Süd-Umfahrung (Vilstalspange) möglichst zeitnah nach der Fertigstellung des Abschnitts 2 (LAs 14 – B 299) realisiert werden.
- 4.4 Während der Bauphase ist durch verkehrslenkende Maßnahmen zu gewährleisten, dass Ausweichverkehre auf das nachgeordnete Straßennetz möglichst vermieden werden.
- 4.5 Es ist dafür Sorge zu tragen, dass die Querung der Bahnlinien bei Ohu und Geisenhausen ohne längere Beeinträchtigung des Bahnverkehrs erfolgt. Mögliche Ausbaumaßnahmen der Bahn sind hierbei zu berücksichtigen.
- 4.6 Es ist anzustreben, dass die betroffenen Rad- und Wanderwege auch während der Bauzeit benutzt werden können und in ihrer Attraktivität erhalten werden. Sollten temporäre oder dauerhafte Verlagerungen dieser Erholungsinfrastrukturen erforderlich sein, ist ein Ersatzwegekonzept zu erarbeiten.

5. Gewerbliche Wirtschaft

- 5.1 Sofern vergaberechtliche Gründe nicht entgegenstehen, sollen bei der Vergabe von Aufträgen regionale Aspekte besonders berücksichtigt werden.

6. Erholung

- 6.1 Die Auswirkungen des Bauvorhabens auf die Naherholungsgebiete im Raum Landshut und dem Tal der kleinen Vils sind auf das nicht vermeidbare Maß zu begrenzen.

7. Siedlungswesen und Denkmalpflege

- 7.1 In der Detailplanung ist zu prüfen, durch welche Maßnahmen eine Zäsurwirkung der B 15neu bei nahe heranreichenden Siedlungsgebieten, etwa im Bereich Ohu, verringert werden kann. Dies schließt die Prüfung und Darstellung etwaiger Ausführungsvarianten mit ein.
- 7.2 Betroffene Bodendenkmäler sind in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege entsprechend der denkmalrechtlichen Vorschriften zu behandeln.
- 7.3 In der Detailplanung ist darauf zu achten, dass die vom Vorhaben betroffenen Siedlungen und ihr Umfeld möglichst wenig beeinträchtigt werden.
- 7.4 Um eine mögliche, auch nur visuelle Beeinträchtigung von Baudenkmalern bewerten zu können, sind gegebenenfalls Sichtbarkeitsanalysen erforderlich.

8. Land- und Forstwirtschaft sowie Fischerei und Jagd

- 8.1 Die Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen ist auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.

- 8.2 Um eine Existenzgefährdung land- und forstwirtschaftlicher Betriebe zu vermeiden, soll entsprechendes Ersatzland zur Verfügung gestellt werden.
- 8.3 Die Trassenführung soll sich so weit wie möglich an den bestehenden Flurstücken bzw. Bewirtschaftungseinheiten orientieren und deren Durchschneidung auf das notwendige Maß beschränken.
- 8.4 Die Unterbrechung kommunaler sowie land- und forstwirtschaftlicher Erschließungsstraßen und -wege soll durch eine ausreichende Anzahl von Über- bzw. Unterführungen oder Ersatzwegen kompensiert werden. Die Erreichbarkeit der Flächen ist möglichst durchgängig vor, während und nach der Bauphase sicherzustellen.
- 8.5 Die Baumaßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Landwirtschaftsverwaltung so durchzuführen, dass Beeinträchtigungen der Landwirtschaft auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden.
- 8.6 Der Verlust an Waldflächen ist so gering wie möglich zu halten.
- 8.7 Die Funktionalität der vom Vorhaben betroffenen Waldflächen ist, auch durch weitere Trassenoptimierungen, zu sichern.
- 8.8 Unvermeidbare Waldrodungen sind grundsätzlich durch funktional wirksame Ersatzaufforstungen auszugleichen. Genauer Umfang und Lage der Ersatzaufforstungen sind im Planfeststellungsverfahren festzulegen.
- 8.9 Die Baumaßnahmen sind in enger Abstimmung mit der Forstverwaltung so durchzuführen, dass Beeinträchtigungen der Forstwirtschaft auf das unvermeidbare Maß beschränkt werden.

9. Infrastrukturen

- 9.1 Von der Planung betroffene Infrastrukturen (z.B. Strom- und Wasserleitungen) sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Durch entsprechende Maßnahmen sind Bestand und Betrieb auch während der Bauphase zu gewährleisten.
- 9.2 Der Ausbau der Hochspannungsleitung zwischen Altheim und St. Peter ist bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

10. Trassenführung und –gestaltung

- 10.1 Es ist zu prüfen, ob die B 15neu im ersten Abschnitt der Vilstaltrasse (B 299 bis Hörlikam) parallel zur vorhandenen Hochspannungsleitung geführt werden kann.

B. Das angewendete Verfahren

I. Vorgeschichte und vorab ausgeschiedene Varianten

Bereits in den 1970er Jahren wurde eine Fernstraßenverbindung von Regensburg über Landshut nach Rosenheim landesplanerisch überprüft. Für den niederbayerischen Teil wurde das damalige Raumordnungsverfahren am 22.12.1977 abgeschlossen (Aktenzeichen: 800-8255-3 bzw. 24-8255-3).

Während der nördliche Teil von Regensburg/Saalhaupt bis Ergoldsbach schon realisiert wurde und der Abschnitt von Ergoldsbach bis Essenbach (A 92) derzeit noch in Bau befindlich ist, laufen im Abschnitt östlich und südlich von Landshut bis zur Grenze des Regierungsbezirkes Niederbayern noch die Planungen.

Im Rahmen der Anmeldung der Projekte für den Bundesverkehrswegeplan hat der Bayerische Ministerrat am 03.02.2015 u.a. den Beschluss gefasst, dass die die Fortführung durch die Ost-Süd-Umgehung von Landshut unter Anbindung der Umgehung an die B 299 und die B 15 erfolgen soll.

Die Maßnahme wurde daraufhin vom Deutschen Bundestag in den Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im „vordringlichen Bedarf“ aufgenommen und sieht

- eine vierspurige Ostumfahrung sowie
- eine zweispurige Südumfahrung

von Landshut vor. Die Weiterführung der B 15 neu im Anschluss an die Südumfahrung Landshut bis nach Rosenheim ist dort als fiktiver Trassenverlauf mit zwei bis vier Fahrspuren ohne Festlegung auf einen Korridor im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten.

II. Verlauf des Verfahrens

Nach Art. 24 Abs. 1 BayLplG sind Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit der Gegenstand von Raumordnungsverfahren (ROV). Diese Voraussetzungen liegen hier vor.

Zum einen sind von der geplanten Ost-Süd-Umfahrung von Landshut insgesamt sieben Gemeinden direkt betroffen. Zum anderen sprechen sowohl die Gesamtlänge des Vorhabens als auch die beim Scopingtermin prognostizierten Auswirkungen für die erheblich überörtliche Raumbedeutsamkeit dieses Vorhabens. Insofern konnte auf die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens nicht verzichtet werden.

Zur Vorbereitung des ROV wurde im Rahmen eines Scopingtermins im Juli 2016 Untersuchungsraum und Untersuchungstiefe in Abstimmung mit den betroffenen Fachbehörden festgelegt und die erforderlichen Unterlagen besprochen. Daraufhin wurden die Raumordnungsunterlagen, eine Umweltverträglichkeitsstudie sowie ein Verkehrsgutachten erstellt. Im Dezember 2016 hat das Staatliche Bauamt Landshut die Planunterlagen bei der Regierung von Niederbayern zur Prüfung vorgelegt. Die Unterlagen wurden im Januar 2017 auf Vollständigkeit geprüft und nach einer Überarbeitung erneut eingereicht.

Die Verfahrensbeteiligten wurden von der Regierung von Niederbayern mit einer gesonderten Mitteilung (Schreiben vom 03.03.2017) gem. Art. 25 Abs. 5 Satz 2 BayLplG über die bevorstehende Einleitung des ROV informiert.

Eingeleitet wurde das ROV mit dem Versand der Raumordnungsunterlagen am 10.03.2017. Als Frist für die Abgabe der Stellungnahmen wurde der 16.05.2017 festgelegt. Einzelne Beteiligte stellten Anträge auf Terminverlängerung, die auch gewährt wurden.

Während des Verfahrens wurden vom Staatlichen Bauamt Landshut drei sog. Infomärkte am

- 28.03.2017 in Landshut,
- 05.04.2017 in Adlkofen und am
- 26.04.2017 in Geisenhausen

durchgeführt, bei denen interessierte Bürger über die Planung informiert wurden.

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens wurde von verschiedener Seite die ins ROV eingebrachten Planfälle und Varianten kritisiert und gefordert, auch andere Varianten raumordnerisch zu prüfen. Nach Art. 24 Abs. 2 Satz 4 sind Gegenstand der Prüfung im ROV auch die vom Träger des Vorhabens eingeführten Alternativen. Das Staatliche Bauamt Landshut wurde – nach einer Erstausswertung der eingegangenen Stellungnahmen – mit diesen Forderungen konfrontiert (vgl. Art. 24 Abs. 2 Satz 5 BayLplG). Das Staatliche Bauamt Landshut legte nachvollziehbar dar, dass andere räumliche Varianten derzeit nicht verfolgt würden und auch weitere technische Varianten derzeit nicht in Betracht kämen.

Nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen wurde eine Reihe von Besprechungen durchgeführt. Auch wurde dem Staatlichen Bauamt Landshut ein Fragenkatalog zugeleitet. Dieser wurde mit Schreiben vom 11.08.2017 beantwortet. Nach Auswertung dieser sonstigen ermittelten Tatsachen konnte die landesplanerische Beurteilung gefertigt werden.

III. Beteiligte öffentliche Stellen

Am Raumordnungsverfahren wurden beteiligt:

Gemeinde Adlkofen
 Gemeinde Altfraunhofen
 Gemeinde Kumhausen
 Gemeinde Vilsheim
 Markt Essenbach
 Markt Geisenhausen
 Stadt Landshut
 Landkreis Landshut
 Landratsamt Landshut
 Regionaler Planungsverband Landshut
 Regionaler Planungsverband Südostoberbayern

Bayerisches Landesamt für Umwelt
 Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege – Dienststelle München
 Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege – Dienststelle Regensburg
 Wasserwirtschaftsamt Landshut
 Bayerische Landesanstalt für Landwirtschaft
 Bayerischer Bauernverband Bezirksverband Niederbayern
 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut – Bereich Landwirtschaft
 Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut – Bereich Forsten
 Fischereiverband Niederbayern e.V.
 Bayerischer Waldbesitzerverband e.V.

Fachberatung für Fischerei beim Bezirk Niederbayern
 Landesbund für Vogelschutz in Bayern e. V.
 Bund Naturschutz in Bayern e. V.
 Bayerischer Landesverein für Heimatpflege e.V.
 Deutscher Alpenverein e. V.
 Landesverband Bayern e.V. der Deutschen Gebirgs- und Wandervereine
 Verein zum Schutz der Bergwelt e.V.
 Landesverband für Höhlen- und Karstforschung in Bayern e.V.
 Verein für Landschaftspflege und Artenschutz in Bayern e.V.
 Landesjagdverband Bayern e.V.
 Schutzgemeinschaft Deutscher Wald

Verkehrsclub Deutschland
 TenneT TSO GmbH
 Bayernwerk AG
 Verband der Bayerischen Energie- und Wasserwirtschaft e.V.
 Erdgas Südbayern GmbH
 bayernets GmbH
 Deutsche Telekom Technik GmbH
 Energienetze Bayern GmbH

Industrie- und Handelskammer für Niederbayern in Passau
 Handwerkskammer Niederbayern-Oberpfalz
 Tourismusverband Ostbayern e. V.
 Bund der Selbständigen - Gewerbeverband Bayern e.V.
 Handelsverband Bayern e.V.
 Bayerischer Industrieverband Baustoffe, Steine und Erden e.V.

Autobahndirektion Südbayern
 DB Netz AG – Regionalbereich Süd, Regionalnetz 713 Bayerwald
 DB Netz AG – Regionalbereich Süd, Regionalnetz SOB Südostbayernbahn
 RBO Regionalbus Ostbayern GmbH Niederlassung Süd
 Stadtwerke Landshut

Regierung von Oberbayern, Bergamt Südbayern
 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
 Immobilien Freistaat Bayern
 Deutsche Bahn AG – DB Immobilien Region Süd
 Amt für Ländliche Entwicklung Niederbayern
 Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung

Zweckverband Wasserversorgung Isar-Vils
 Zweckverband zur Wasserversorgung der Isar-Gruppe

Von den beteiligten öffentlichen Stellen haben sich 35 schriftlich geäußert. Darüber hinaus haben weitere zwei Kommunen und sieben Interessensverbände im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme abgegeben. Sämtliche Stellungnahmen sind in der als Anlage beigefügten Zusammenfassung wiedergegeben und wurden in die Abwägung einbezogen. Vier Fachstellen haben keine Bedenken oder Anregungen eingebracht. 25 öffentliche Stellen haben auf eine Stellungnahme verzichtet.

IV. Beteiligung der Öffentlichkeit

Gemäß Art. 25 Abs. 4 Satz 1 Nr. 6 BayLplG ist im Rahmen des Raumordnungsverfahrens die Öffentlichkeit zu beteiligen.

Die beteiligten Kommunen wurden deshalb gebeten, das zugestellte Papierexemplar der Projektunterlagen öffentlich auszulegen. Ort und Zeit der Auslegung wurden vorher ortsüblich bekannt gemacht; in der Bekanntmachung wurde darauf hingewiesen, dass bis spätestens 16.05.2017 Gelegenheit zur Äußerung besteht. Die Auslegung der Unterlagen erfolgte in allen Kommunen im Zeitraum vom 31.03.2017 bis 02.05.2017. Die gegenüber den Kommunen vorgebrachten Äußerungen wurden - teilweise unter Beigabe einer eigenen Stellungnahme - der Regierung von Niederbayern als Höherer Landesplanungsbehörde übermittelt. Es wurde aber auch von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, direkt gegenüber der Regierung Stellung zu nehmen.

Darüber hinaus wurden die Projektunterlagen von der Regierung von Niederbayern unter der Adresse www.regierung.niederbayern.bayern.de während des Auslegungszeitraums in das Internet eingestellt.

Zahlreiche Bürger nahmen die Möglichkeit wahr, Einsicht in die Raumordnungsunterlagen zu nehmen und sich zu dem Vorhaben zu äußern. Die vorgetragenen Argumente sind in der als Anlage beigefügten Zusammenfassung der Stellungnahmen wiedergegeben und wurden in die Abwägung einbezogen.

C. Gegenstand des Vorhabens

Die Bundesstraße B 15 verbindet die Oberzentren Regensburg, Landshut und Rosenheim und verknüpft als überregionale Nord-Süd-Verbindung die Autobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8. Da die Strecke wegen der Vielzahl von Ortsdurchfahrten und wegen ihres geringen Ausbaustandards für diese Verkehrsfunktion unzureichend ist, gibt es seit vielen Jahren die Bestrebung, die Verkehrsfunktion der B 15 durch einen Neubau zu verbessern.

Die B 15neu beginnt südlich von Regensburg mit dem Anschluss an die A 93 bei Saalhaupt und ist bereits bis zur Anschlussstelle an die Kreisstraße LA 9 südlich von Ergoldsbach fertig gestellt. Der folgende Teilabschnitt von Ergoldsbach zur A 92 bei Esenbach ist derzeit in Bau.

Der nächste, nach Süden anschließende Abschnitt umfasst die geplante Ost-Süd-Umfahrung von Landshut, die die längste und am höchsten belastete Ortsdurchfahrt im Zuge der B 15 entlasten und den überörtlichen Verkehr um Landshut herumleiten soll. Diese Maßnahme ist im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen im „vordringlichen Bedarf“ enthalten und sieht

- eine vierspurige Ostumfahrung sowie
- eine zweispurige Südumfahrung

von Landshut vor. Die Weiterführung der B 15neu im Anschluss an die Südumfahrung Landshut bis nach Rosenheim ist dort als fiktiver Trassenverlauf mit zwei bis vier Fahrstreifen ohne Festlegung auf einen Korridor im „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ enthalten.

Der Vorhabenträger verfolgt mit dem Projekt insbesondere folgende Zielsetzungen:

- Entlastung der hochbelasteten Ortsdurchfahrten von Ergolding, Landshut und Kumhausen im Zuge der B 15 und B 299, insbesondere vom Schwer- und Gefahrgutverkehr,
- Leistungsfähige Anbindung des südlichen Landkreises Landshut an das Fernstraßennetz,
- Bessere Erschließung des südostbayerischen Wirtschaftsraumes und
- Vermeidung von ineffizienten und belastenden Umwegen für den weiträumigen B 15-Verkehr.

Das Staatliche Bauamt Landshut hat eine Reihe von denkbaren Lösungen für den Abschnitt von der A 92 bis zur bestehenden B 15 untersucht. Hieraus haben sich aus der Sicht des Vorhabenträgers drei mögliche Linienführungen herauskristallisiert, die im ROV auf ihre Raum- und Umweltverträglichkeit zu prüfen sind (Planfälle 1a, 1b, 1c). Darin enthalten sind für den Bereich der Isarleite verschiedene Möglichkeiten zur Überwindung des Geländesprungs (Varianten A und B). Zudem wurden im Bereich von Altfraunhofen zwei Untervarianten („nord“ und „süd“) untersucht.

I. Beschreibung der Planfälle (räumliche Varianten)

In den Raumordnungsunterlagen sind zur Erreichung dieser Ziele drei verschiedene räumliche Varianten (Planfälle) dargestellt:

1. Planfall 1a

Der Planfall 1a weist eine Länge von ca. 16,9 km auf. Er beginnt am Verknüpfungspunkt mit der A 92, führt auf Höhe des Ortes Ohu zwischen Wohn- und Gewerbegebieten hindurch Richtung Isar. Die geplante B 15neu unterfährt hierbei die Bahnlinie Landshut – Plattling und die St 2074 in einem Trog. Im weiteren Verlauf wird der Längenmühlbach gequert und die Isar mittels einer ca. 395 m langen Brücke überspannt. Im Bereich des Auwaldes verläuft die B 15neu in Dammlage, quert eine ehemalige Schießanlage und wird anschließend mit der Kreisstraße LAs 14 über eine Anschlussstelle verknüpft. Die Anschlussstelle soll dabei als teilplanfreier Knotenpunkt mit einer Unterführung der Kreisstraße LAs 14 ausgebildet werden.

Für die anschließende Querung des Isartals und die Überwindung des Höhenunterschiedes im Bereich der Isarhangleite Richtung Frauenberg gibt es verschiedene Varianten (siehe Beschreibung unter C III).

Nach Frauenberg schwenkt die Trasse des Planfalls 1a etwa auf Höhe von Birnkofen in südwestliche Richtung ab und quert westlich von Wölfkofen die St 2045, die mit einem teilplanfreien Knotenpunkt an die B 15neu angeschlossen werden soll. Anschließend wird die Kreisstraße LA 3 mit einem ca. 275 m langen Brückenbauwerk gequert. Ebenso werden die nördlich von Attenkofen gelegenen Regenrückhaltebecken (Schweinbachtal) mit einer ca. 300 m langen Brücke überspannt. Zwischen Frauenberg und dem Anschluss an die B 299 verläuft die Trasse durch topographisch bewegtes Gelände. Aufgrund dieser räumlichen Situation ist dieser Abschnitt durch eine Abfolge von Einschnitten, Aufschüttungen und Brückenbauwerken geprägt.

Zwischen der Justizvollzugsanstalt (JVA) Landshut und Hoheneggkofen trifft der Planfall 1a etwa im rechten Winkel auf die B 299. Hier wurde ein planfreier

Knotenpunkt geplant, welcher zugleich den Übergang vom zweibahnig vierspurigen Ausbau zum einbahnig zweispurigen Ausbau der B 15neu markiert. Der Anschluss an die B 299 ist bautechnisch anspruchsvoll und erfordert ein größeres Ingenieurbauwerk. In den Knotenpunkt soll auch die LA 30 eingebunden werden.

Der weitere Verlauf des Planfalls 1a ist durch bewaldetes und hügeliges Gelände gekennzeichnet, welcher höhere Dämme und Einschnitte erforderlich macht. Sowohl östlich von Roßberg, als auch nördlich von Siegerstetten werden Brückenbauwerke mit einer Länge von ca. 130 m und 230 m erforderlich. Letzteres überspannt auch die Eisenbahnlinie Landshut – Neumarkt-St. Veit und die Kreisstraße LA 21. Im Bereich von Siegerstetten schwenkt die Trasse wieder in überwiegend südliche Richtung ab und umfährt östlich die Ortschaften Walpersdorf und Grammelkam, um dann bei Hachelstuhl wieder auf die B 15 zu treffen. Zwischen Siegerstetten und Walpersdorf werden zwei weitere Brücken mit einer Länge von ca. 120 m und 200 m erforderlich. An dem Einschleifungspunkt der B 15neu in die B 15 ist ein plangleicher Knotenpunkt vorgesehen, welcher neben der bestehenden B 15 und der B 15neu zusätzlich die St 2087 und die Kreisstraße LA 27 anbindet.

2. Planfall 1b

Der Planfall 1b hat eine Länge von ca. 23,8 km. Von der Verknüpfung mit der A 92 bis zur B 299 ist der Streckenverlauf identisch mit dem Planfall 1a.

Der Planfall 1b schwenkt auf Höhe von Gammel nach Süden ab und nutzt ab Eck a. d. Straß den Verlauf der B 299 als Trassenkorridor. Der dadurch entstehende Knotenpunkt wird planfrei ausgebildet. In diesem Bereich trifft ebenfalls die Kreisstraße LA 30 mit einem Versatz auf die bestehende B 299, welche nun nicht mehr direkt an den vorhandenen Stellen angeschlossen werden kann. Hier erfolgt eine Teilverlegung der Kreisstraße LA 30, welche nordöstlich des neu geschaffenen Knotenpunktes auf Höhe der JVA an die B 299 angebunden wird. Die B 15neu führt dann im weiteren Verlauf auf der bestehenden Trasse der B 299 in Richtung Geisenhausen. Dabei wird die bestehende B 299 von derzeit einbahnig zweispurig auf zweibahnig vierspurig ausgebaut. Die derzeit angebotenen Weiler bzw. Aussiedlerhöfe werden zukünftig über das untergeordnete Wegenetz erschlossen und können an den zweibahnigen Querschnitt nicht mehr direkt angeschlossen werden.

Die Parallelführung von B 299 und B 15neu endet vor Geisenhausen zwischen Feichten und Asbach. Dort endet auch der zweibahnig vierspurige Ausbau. Der geplante teilplanfreie Knotenpunkt erhält teilweise Direktrampen für eine flüssige Verkehrsabwicklung.

Nach dem Knotenpunkt mit der B 299 quert die B 15neu die Kreisstraße LA 21 und die Bahnlinie Landshut – Neumarkt-St. Veit. Im Bereich der Bahnquerung ist dabei ein ca. 150 m langes Brückenbauwerk notwendig. Im weiteren Verlauf schwenkt die B 15neu in südwestlicher Richtung in das Kleine Vilstal ab und kreuzt bei Eging die LA 55, welche plangleich an die B 15neu angeschlossen wird.

Bei Eging verlässt die Trasse das Tal der kleinen Vils. Hier wurden zwei Untervarianten zur Umfahrung von Altfraunhofen erarbeitet, die im nachfolgenden Kapitel C II beschrieben werden. Schließlich erreicht diese Variante östlich von

Münchs Dorf die B 15, die mit einem plangleichen Knotenpunkt verknüpft werden soll.

3. Planfall 1c

Der Planfall 1c hat eine Länge von ca. 22,3 km. Von der Verknüpfung mit der A 92 bis Frauenberg ist der Streckenverlauf identisch mit dem Planfall 1a.

Nach dem südlichen Tunnelportal bei Frauenberg verläuft die Trasse in südlicher Richtung über landwirtschaftlich genutzte Flächen. Westlich von Birnkofen wird zur Überbrückung eines Geländeeinschnittes die Errichtung eines Brückenbauwerkes mit einer Länge von ca. 100 m erforderlich. Etwa mittig zwischen Wöflkofen und Adlkofen wird die St 2045 gekreuzt und teilplanfrei an die B 15neu angeschlossen. Im weiteren Verlauf wird der südwestlich von Adlkofen gelegene Wald westlich umgangen, die Trasse quert zwischen Engkofen und Läuterkofen ohne Verknüpfung die Kreisstraße LA3 und durchquert nach Oberfimbach ein größeres Waldgebiet auf einer Länge von ca. 1,5 km.

Anschließend wird die B 15neu mit einem teilplanfreien Knotenpunkt nordwestlich von Geisenhausen an die B 299 angeschlossen und verläuft auf der gleichen Trasse bzw. Untervarianten wie im Planfall 1b weiter nach Münchs Dorf.

II. Beschreibung der Untervarianten bei Altfraunhofen

In der Gemeinde Altfraunhofen gibt es bei den Planfällen 1b und 1c zwei Untervarianten für die Streckenführung der B 15neu.

1. Untervariante „nord“

Ab Eging verläuft die Untervariante „nord“ über landwirtschaftliche Flächen Richtung Nordwesten. Anschließend werden die Gemeindeteile Holzhäuseln und Moorloh nördlich bzw. nordwestlich umfahren und die St 2087 gequert. Die Querung der Waldgebiete ist ca. 1,5 km lang. Danach verläuft die Trasse wieder über landwirtschaftliche Flächen Richtung Südwest, um östlich von Münchs Dorf mit der bestehenden Bundesstraße verknüpft zu werden.

2. Untervariante „süd“

Ab Eging verläuft die Untervariante „süd“ über landwirtschaftliche Flächen Richtung Westen. Anschließend wird eine Siedlungslücke zwischen Moorloh und dem südlich davon gelegenen Gewerbegebiet Galgenfeld für den Streckenverlauf genutzt und die St 2087 gequert. Die Untervariante „süd“ wird südlich des Baugebietes Sonnenhang Richtung Westen weitergeführt, um östlich von Münchs Dorf mit der bestehenden Bundesstraße verknüpft zu werden.

III. Beschreibung der technischen Varianten (Isarleite)

Alle beschriebenen Planfälle queren in der Lage die Isarhangleite an der gleichen Stelle. Dabei ist im Geländeprofil im unmittelbaren Bereich der Isarhangleite auf einer Länge von ca. 80 m ein Höhenunterschied von ca. 30 m zu verzeichnen. Im weiteren Verlauf ist nochmals ein Höhenunterschied von 80 m auf einer Länge von

ca. 1.200 m zu überwinden. Für diesen Bereich wurden mehrere technische Varianten untersucht. Um den Eingriff in das FFH-Gebiet „Leiten der unteren Isar“ (DE 7439-371.01) zu minimieren, wurde eine Stelle gewählt, die die geringstmögliche Durchfahrtslänge des FFH-Gebietes im Bereich der Isarhangleite aufweist.

1. Dammlösung mit zwei Tunneln (Variante A)

Die Variante A sieht vor, im Isartal einen Damm mit einer maximalen Höhe von ca. 20 m zu errichten. Im Bereich der Isarhangleite geht dieser in ein Brückenbauwerk mit einer Länge von 40 m über. Im Übergangsbereich von der Brücke zum Einschnitt wird die Straße von einer Grünbrücke überspannt. Die Grünbrücke erhält eine Länge von ca. 50 m. Durch diese Kombination von Brücke und Grünbrücke kann das vorhandene FFH-Gebiet der Isarhangleite sowohl unter-, wie auch überführt werden, um die entsprechende Durchgängigkeit des FFH-Gebiets zu gewährleisten.

Die Trassenführung sieht dabei ab dem Isartal einen sanften Anstieg von 1,5 % Längsneigung vor, welche im Bereich der Leite auf 5,0 % ansteigt. Nach der Querung der Isarhangleite verläuft die Trasse weiter in südlicher Richtung in einem offenen Einschnitt, welcher auf Höhe von Eisgrub in einen ca. 255 m langen Tunnel mündet. Darauf folgt ein ca. 310 m langer offener Einschnitt mit einem anschließenden weiteren Tunnel östlich von Frauenberg mit einer Länge von ca. 395 m.

2. Talbrücke mit einem Tunnel (Variante B)

Die Variante B sieht vor, die Straße nach Überquerung der LAs 14 auf einer Talbrücke an die Leite heranzuführen und den Bereich des FFH-Gebietes Pfeilerfrei zu überbrücken. Die Talbrücke ist ca. 500 m lang und ruht auf 6 Pfeilern. Der Pfeilerabstand beträgt dabei im Mittel ca. 70 m, die Brücke erreicht eine max. Höhe von ca. 32 m zwischen Gradierte und Talboden. Gleichzeitig ist im Isartal zwischen Dirnau und dem Beginn der Talbrücke die Errichtung eines Dammes mit einer maximalen Höhe von 15 m erforderlich.

Die Höhenführung sieht ungefähr ab Dirnau einen stetigen Anstieg mit 4,5 % Längsneigung vor, welcher sich im anschließenden Bereich auf 3,0 % reduziert. Im Folgenden wäre die Errichtung eines ca. 376 m langen Tunnels bei Frauenberg erforderlich. Auf den Tunnel bei Eisgrub könnte bei dieser Variante verzichtet werden.

IV. Nicht raumordnerisch bewertete Varianten

Das Staatliche Bauamt Landshut hat im Vorfeld des ROV eine Vielzahl von Planfällen für die Ost-Süd-Umfahrung Landshut entwickelt und diese in einem sog. „Dialogforum“ diskutiert. Im Rahmen dieses Konsultations- und Planungsprozesses wurden von den insgesamt 14 entwickelten Planfällen 11 aus unterschiedlichen Gründen ausgeschieden und nicht weiterverfolgt. Hierbei kam ein Set von Kriterien zum Einsatz (Entlastung Anwohner, Verkehrsnutzen, Umweltbelange und Kosteneffizienz), der es ermöglichte, die Wirkungen der Planfälle untereinander vergleichbar abzubilden. Die Ergebnisse dieser Variantenuntersuchung wurden vom Träger des Vorhabens transparent und plausibel dargelegt. Dieser Vergleich samt seinem Ergebnis kann aus Sicht der höheren Landesplanungsbehörde nachvollzogen werden.

In der Anhörung haben sich zahlreiche Äußerungen auch mit diesen ausgeschiedenen Varianten beschäftigt und auch andere räumliche und systematische Alternativen vorgeschlagen. In einer Reihe von Stellungnahmen wird z.B. angeführt, dass Straßenneubauten im Allgemeinen und der Bau der B 15neu im Besonderen einer zeitgerechten Verkehrspolitik nicht entsprechen und stattdessen der Ausbau des ÖPNV zu präferieren wäre. Hierzu ist anzumerken, dass sich die Frage der Notwendigkeit dieses Vorhabens allein aus den Festlegungen des Bundesverkehrswegeplanes ergibt. Im Raumordnungsverfahren geht es ausschließlich um die Frage der Raumverträglichkeit der vorliegenden Planfälle der B 15neu, nicht etwa um eine Auseinandersetzung mit den grundsätzlichen verkehrspolitischen Entscheidungen des Bundes oder des Freistaats Bayern.

Die angeführten räumlichen Alternativen (z.B. „abgekröpfte“ Variante 1a, vierspuriger Ausbau der B 299 bis Vilsbiburg, Ausbau der B 388 als Verbindungsspanne zwischen B 299 und B 15) wurden dem Vorhabenträger zur Prüfung vorgelegt. Das Staatliche Bauamt Landshut legte nachvollziehbar dar, dass andere räumliche Varianten nicht verfolgt würden und auch weitere technische Varianten nicht in Betracht kämen. Es war daher nicht angezeigt, weitere Alternativen in das ROV aufzunehmen (vgl. Art. 24 Abs. 2 Satz 5 BayLplG).

D. Die wesentlichen Ergebnisse der Anhörung

Die wesentlichen Ergebnisse der Anhörung sind im Anhang zu dieser landesplanerischen Beurteilung zusammengefasst.

E. Raumordnerische Bewertung und Zusammenfassung (unter Einbeziehung der raumbedeutsamen Umweltauswirkungen)

Raumordnungsverfahren haben den Zweck

1. festzustellen, ob ein erheblich überörtlich raumbedeutsames Vorhaben mit den Erfordernissen der Raumordnung übereinstimmt,
2. zu prüfen, ob das Vorhaben mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt ist (Art. 24 Abs. 2 Satz 2 BayLplG).

Maßstab bei der Beurteilung des Vorhabens sind neben den Raumordnungsgrundsätzen gemäß Art. 6 Bayerisches Landesplanungsgesetz (BayLplG) die im Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) und im Regionalplan der Region Landshut (RP 13) enthaltenen Ziele und Grundsätze der Raumordnung. Zu berücksichtigen sind ferner die in Aufstellung befindlichen Ziele und Grundsätze des Entwurfs zum Landesentwicklungsprogramm Bayern vom 28.03.2017 und vom 09.11.2017 (Entwurf LEP).

In zahlreichen Stellungnahmen wurde darauf hingewiesen, dass das Vorhaben insgesamt den Erfordernissen der Raumordnung widersprechen würde und daher grundsätzlich abzulehnen sei. Hierzu muss angemerkt und klargestellt werden, dass Ziele und Grundsätze der Raumordnung unterschiedliche Bindungswirkungen entfalten. Darüber hinaus können Ziele und Grundsätze der Raumordnung auch in Konkurrenz zu- und untereinander stehen und einen unterschiedlichen Konkretisierungsgrad aufweisen. Die Ziele und Grundsätze sind - ihrer Bindungswirkung entsprechend - jedoch zunächst gleichrangig.

Die einzelnen Erfordernisse der Raumordnung müssen daher im Rahmen des gesamten normativen Systems der Raumordnung gesehen, entsprechend interpretiert bzw.

ausgelegt und auf den konkreten Einzelfall angewendet werden. Nur im Rahmen einer bilanzierenden Gesamtbetrachtung aller einschlägigen Ziele und Grundsätze lässt sich ermitteln, ob ein Vorhaben raumverträglich ist oder nicht. In diesem Abwägungsvorgang sind alle abwägungsrelevanten Belange zu ermitteln, zu gewichten und mit dem ermittelten Gewicht in die landesplanerische Beurteilung einzustellen. Dabei ist allen Belangen in angemessener Weise Rechnung zu tragen, wobei im Falle der Kollision verschiedener Belange die Bevorzugung des einen Belangs zwangsläufig die Zurückstellung des anderen bedeutet.

In den nachfolgenden Abschnitten werden jeweils zunächst die einschlägigen Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung angeführt und daran anschließend die Vereinbarkeit des Vorhabens mit diesen Erfordernissen beurteilt. Der Beurteilung liegen insbesondere auch die Stellungnahmen der im Anhörungsverfahren gehörten Träger öffentlicher Belange, der betroffenen Gebietskörperschaften und der Öffentlichkeit zugrunde, die im Anhang dieser landesplanerischen Beurteilung zusammengefasst sind.

Fragen des Bedarfs, der Finanzierbarkeit, technische Detailprobleme und privatrechtliche Aspekte, wie etwa Enteignungs- und Entschädigungsfragen, sind, wie im Schreiben zur Einleitung des Raumordnungsverfahrens bereits dargestellt, nicht Gegenstand der landesplanerischen Beurteilung.

I. Raumordnerische Bewertung des Planfalls 1a

1. Raumstrukturelle, überfachliche Belange

1.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 1

Im gesamten Staatsgebiet und in seinen Teilräumen sollen ausgeglichene infrastrukturelle, wirtschaftliche, ökologische, soziale und kulturelle Verhältnisse angestrebt werden. Dabei sollen in allen Teilräumen die nachhaltige Daseinsvorsorge gesichert, nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Innovation unterstützt, Entwicklungspotenziale und eine raumtypische Biodiversität gesichert, Gestaltungsmöglichkeiten mittel- und langfristig offengehalten und Ressourcen geschützt werden. Demographischen, wirtschaftlichen, sozialen und anderen raumstrukturverändernden Herausforderungen soll Rechnung getragen werden. Auf einen Ausgleich raumstruktureller Ungleichgewichte zwischen den einzelnen Teilräumen soll hingewirkt werden.

LEP 1.1.1 Abs. 1 (Z)

In allen Teilräumen sind gleichwertige Lebens- und Arbeitsbedingungen zu schaffen oder zu erhalten. Die Stärken und Potenziale der Teilräume sind weiter zu entwickeln. Alle überörtlich raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen haben zur Verwirklichung dieses Ziels beizutragen.

LEP 1.1.1 Abs. 2 (G)

Hierfür sollen insbesondere die Grundlagen für eine bedarfsgerechte Bereitstellung und Sicherung von Arbeitsplätzen, Wohnraum sowie Einrichtungen der Daseinsvorsorge und zur Versorgung mit Gütern geschaffen oder erhalten werden.

LEP 1.1.2 Abs. 1 (Z)

Die räumliche Entwicklung Bayerns in seiner Gesamtheit und in seinen Teilräumen ist nachhaltig zu gestalten.

LEP 1.1.2. Abs. 2 (Z)

Bei Konflikten zwischen Raumnutzungsansprüchen und ökologischer Belastbarkeit ist den ökologischen Belangen Vorrang einzuräumen, wenn ansonsten eine wesentliche und langfristige Beeinträchtigung der natürlichen Lebensgrundlagen droht.

LEP 1.1.2 Abs. 3 (G)

Bei der räumlichen Entwicklung Bayerns sollen die unterschiedlichen Ansprüche aller Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden.

LEP 2.2.5 Abs. 1 (G)

Der ländliche Raum soll so entwickelt und geordnet werden, dass

- er seine Funktion als eigenständiger Lebens- und Arbeitsraum nachhaltig sichern und weiter entwickeln kann,
- seine Bewohner mit allen zentralörtlichen Einrichtungen in zumutbarer Erreichbarkeit versorgt sind,
- er seine eigenständige Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur bewahren kann und
- er seine landschaftliche Vielfalt sichern kann.

LEP 2.2.6 Abs. 1 (G)

Die ländlichen Räume mit Verdichtungsansätzen sollen so entwickelt und geordnet werden, dass

- sie ihre Funktionen als regionale Wirtschafts- und Versorgungsschwerpunkte nachhaltig sichern und weiter entwickeln können und
- sie als Impulsgeber die Entwicklung im ländlichen Raum fördern.

RP 13 A I 1 (Z)

Die Region soll zur Sicherung der Lebensbedingungen künftiger Generationen in ihrer Gesamtheit und in ihren Teilräumen nachhaltig entwickelt werden. In allen Teilräumen der Region sollen möglichst gleichwertige und gesunde Lebens- und Arbeitsbedingungen erhalten bzw. geschaffen werden.

RP 13 A I 2 (G)

Es ist anzustreben, die Region als eigenständigen, gesunden Lebensraum und leistungsfähigen Wirtschaftsstandort zu sichern und weiter zu entwickeln. Der Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen, vor allem auch im öffentlichen Bereich, kommt in der Region besondere Bedeutung zu.

RP 13 A II 1 (G)

Die bewahrende Erneuerung und Weiterentwicklung der Raumstruktur sind anzustreben. Dabei sind die Bestands- und Qualitätssicherung der bestehenden Siedlungs-, Freiraum- und Infrastruktur von besonderer Bedeutung.

RP 13 A II 2 (G)

Die bevorzugte Entwicklung der östlichen, südöstlichen und westlichen Teilräume ist anzustreben. Dabei ist die Verbesserung der Wirtschaftsstruktur durch Entwicklung des gewerblich-industriellen Bereichs und des Dienstleistungsbereichs, vor allem auch des öffentlichen Sektors, sowie der Anbindung an das Bundesfernstraßennetz von besonderer Bedeutung.

1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Eine gleichwertige und nachhaltige Entwicklung sind wesentliche Leitlinien der bayerischen Raumentwicklung. Dies verlangt eine integrative Berücksichtigung vielfältiger Raumnutzungsansprüche und eine entsprechende Ausgestaltung der räumlichen Strukturen. Dabei spielen sowohl ökonomische als auch ökologische, soziale und kulturelle Aspekte eine Rolle. Es gilt, raumstrukturelle Stärken zu erhalten und auszubauen, Schwächen zu mildern und vorhandene Defizite abzubauen. Dies ist der wesentliche Auftrag der Festlegungen des BayLplG, LEP und RP 13 (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 1, LEP 1.1.1 Abs. 1, LEP 1.1.2 Abs. 1, RP 13 A I 1, RP 13 A II 1).

Die Verkehrsinfrastruktur bildet räumliche Verflechtungen ab, gestaltet und verändert diese aber auch. Leistungsfähige und umweltgerechte Verkehrswege sind entscheidende Voraussetzungen für eine nachhaltige Raumentwicklung. Sie gewährleisten die notwendige Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft. Dafür ist ein funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem sicherzustellen. Ziel ist es hierbei, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen so gering wie möglich zu halten. Aus diesem Grund müssen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasser künftig mehr berücksichtigt werden, damit sie in die Lage versetzt werden, nicht nur der steigenden Verkehrsentwicklung Rechnung zu tragen, sondern auch Anteile der anderen Verkehrsträger zu übernehmen. In der Fläche ist aber nach wie vor – und das wird sich absehbar auch nicht wesentlich verändern – die Straße der wichtigste und leistungsfähigste Teil der Verkehrsinfrastruktur. Daher kann auch der Bau von (Umgehungs-) Straßen einen Beitrag dazu leisten, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren. So können durch die Vermeidung von Ortsdurchfahrten insbesondere die dort lebenden Menschen entlastet werden (Immissionen, Lärm) und durch eine Verflüssigung des Verkehrs der Schadstoffausstoß allgemein reduziert werden.

In Niederbayern und speziell im Raum Landshut kommt der Isarachse als Wirtschaftsstandort, Verkehrsraum und Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung eine herausragende Rolle zu. Raumstrukturell betrachtet ist das Gebiet, in dem das gegenständliche Vorhaben verwirklicht werden soll, in Teilen dem „ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen“ (Stadt Landshut und die Gemeinden Ergolding und Altdorf) bzw. dem „allgemeinen ländlichen Raum“ zugeordnet (vgl. Anhang 2 zum LEP). Das Oberzentrum Landshut ist mit den Hauptorten der Nachbargemeinden Altdorf (Unterzentrum), Ergolding (Unterzentrum) und Kumhausen eng verwoben und bildet hier einen gemeinsamen Siedlungs- und Versorgungsbereich. In diesem Bereich treffen verschiedene wichtige Bandinfrastrukturen aufeinander, die einen Knotenpunkt im Netz bilden. Nicht zuletzt aufgrund der zentralen Lage übernimmt dieser Raum eine Mittelpunktfunktion in der Planungsregion Landshut und war bislang der einzige oberzentrale Raum in der Planungsregion.¹ Aus dieser Mittelpunktfunktion heraus lässt sich auch erklären, dass ein Großteil der Verkehre im Raum Landshut sog. Ziel- und Quellverkehre sind. Der großräumige Durchgangsverkehr wird - auch nach der Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 - nur einen kleineren Teil der gesamten Verkehrsmenge im Raum Landshut ausmachen (vgl. Unterlage 22 zum ROV).

Neben der Isarachse ist aber auch das „Hinterland“ mit seinen zentralen Orten für die raumstrukturelle Entwicklung von besonderer Bedeutung. Insbesondere

¹ Im Zuge der Fortschreibung des LEP Bayern soll auch Dingolfing zum Oberzentrum aufgestuft werden.

re das Mittelzentrum Vilsbiburg hat sich zu einem wirtschaftlichen Zentrum entwickelt, für das eine gute verkehrliche Erreichbarkeit und Anbindung an die Wirtschaftsräume außerhalb der Region unabdingbar ist. So bietet die Stadt Vilsbiburg bei gut 11.000 Einwohnern beinahe 8.000 Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer (2014). Die bedeutende Rolle als Wirtschaftsstandort zeigt sich auch darin, dass Vilsbiburg ein positives Pendlersaldo aufweist. Ein „Einpendlerüberschuss“ von mehr als 3.100 Arbeitnehmern ist für eine Stadt dieser Größenordnung außergewöhnlich hoch.²

Der Planfall 1a hätte aufgrund seiner Trassenführung nahe an der Stadt Landshut eine verhältnismäßig geringe zusätzliche Erschließungswirkung im Raum. So würden beispielsweise das Unterzentrum Geisenhausen oder das Mittelzentrum Vilsbiburg nur untergeordnet von dieser Streckenführung profitieren, da sich die Leistungsfähigkeit der B 299 Richtung Oberzentrum Landshut nicht verändern würde. Die Erreichbarkeit der A 92 würde hingegen etwas verbessert; allerdings wären durch die stadtnahe Lage des Knotenpunktes K 3 erst relativ spät Reisezeitgewinne in diese Richtung zu erwarten. Hinsichtlich der Verbesserung der Anbindung an das Bundesfernstraßennetz und der damit einher gehenden Verbesserung der Standortattraktivität könnte der Planfall 1a daher nur eine vergleichsweise geringe Wirkung entfalten (vgl. RP 13 B VII 3.2). Dies trifft insbesondere auch auf die östlichen und südöstlichen Teilräume der Region Landshut zu, die nach RP 13 A II 2 bevorzugt entwickelt werden sollen. Wirtschaftsstrukturelle Impulse, die auf einer Verbesserung der Anbindung an das Bundesfernstraßennetz basieren, wären im Falle der Realisierung von Planfall 1a hier kaum zu erwarten, da diese Räume keine wesentliche Verbesserung bei der infrastrukturellen Anbindung erfahren würden.

Auch die Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen, die in den im Raum vorhandenen zentralen Orten für die Bürger zur Verfügung stehen, würde sich nur unwesentlich verändern. Die Verkehrsbeziehungen aus den Umlandgemeinden Richtung Landshut würden sich kaum verändern. Allenfalls die im Osten von Landshut gelegenen Einrichtungen (z.B. Hochschule, Sparkassenakademie usw.) wären von Norden her besser zu erreichen. Der Planfall 1a kann hier die geringsten Effekte für sich verbuchen, weshalb sich hinsichtlich LEP 2.2.5 Abs. 1 Spiegelstrich 2 keine wesentlichen Wirkungen ergeben dürften.

Die Region Landshut weist grundsätzlich eine gut ausgebaute (Verkehrs-) Infrastruktur auf. Ein Manko im Raum Landshut ist jedoch, dass es relativ wenige Möglichkeiten zur Querung der Isar gibt. Mit einem zusätzlichen Isarübergang im Zuge der B 15neu können die Nord-Süd-Mobilität in der Region verbessert und die bestehenden Querungen der Isar, die sich beinahe ausschließlich im Stadtgebiet von Landshut befinden, entlastet werden. Dies wird zu einer Stärkung des ländlichen Raums insgesamt und einer Verbesserung der Standortvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere im Stadt-Umlandbereich von Landshut beitragen (vgl. LEP 2.2.5 Abs. 1 Spiegelstrich 1 und 3).

Im Umfeld des bereits realisierten Teils der B 15neu ist zu beobachten, dass sich Betriebe - z.B. im Bereich Schierling - neu angesiedelt und zu einer wirtschaftlichen Belebung beigetragen haben. Ähnliche Entwicklungen sind auch im Bereich der B 15neu, der hier zu beurteilen ist, denkbar. Allerdings drängen sich im Bereich des Planfalls 1a nach hiesiger Einschätzung kaum Standorte auf, die für eine solche Entwicklung geeignet wären (vgl. RP 13 A I

² Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik kommunal 2015

2). Allenfalls im Bereich der geplanten Anschlussstelle an die LAs 14 könnte sich eine solche Möglichkeit ergeben.³ Ansonsten gibt es entlang der Trasse des Planfalls 1a – nicht zuletzt aufgrund der Führung durch topographisch bewegtes Gelände und Waldgebiete – keine Möglichkeiten, die Lagevorteile an einer Bundesstraße für weitere gewerbliche Nutzungen in Wert zu setzen. Die Auswirkungen auf RP 13 A I 2 sind daher bei diesem Planfall eher gering einzuschätzen.

Da bei Entscheidungen zur Raumnutzung – wie oben bereits dargestellt - unterschiedliche Belange gleichrangig eingestellt und ihre Wechselwirkungen beachtet werden müssen, soll bereits unter überfachlichen Gesichtspunkten eine erste Bewertung der ökologischen Auswirkungen des Planfalls 1a erfolgen.

Die stadtnahe Trassierung des Planfalls 1a bringt im Westen von Landshut bzw. in Kumhausen die größten verkehrlichen Entlastungswirkungen mit sich (siehe hierzu Kapitel E. I. 2). Allerdings ist diese Trassenführung auch mit erheblichen Nachteilen verbunden, die zum einen damit zusammenhängen, dass der Bau dieser Trasse mit den vergleichsweise größten topographischen Eingriffen verbunden ist. Eine Linienführung in bewegtem Gelände ist nur dann richtlinienkonform auszuführen, wenn die Landschaft durch Dämme und Einschnitte erheblich umgestaltet wird. Obwohl der Planfall 1a die kürzeste Variante darstellt, ist sie mit der größten Umgestaltung und Veränderung der Landschaft und ihres Charakters verbunden. Dies zeigt sich etwa darin, dass die Massenbilanz einen Überschuss von beinahe 1,7 Mio. m³ aufweist, wohingegen die beiden anderen Planfälle eine deutlich ausgeglichene Massenbilanz aufweisen. Dieser Überschuss bedeutet im Umkehrschluss, dass erhebliche Abgrabungen erforderlich sind, die das natürliche Gelände verändern werden. Diese Abgrabungen finden zu einem großen Teil in Waldgebieten statt, die hochwertige Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten darstellen (siehe hierzu Kapitel E. I. 6.3).

Ein weiteres Konfliktfeld ergibt sich daraus, dass diese Trasse über längere Passagen Bereiche berührt, die für die Naherholung eine herausragende Rolle spielen (siehe hierzu Kapitel E. I. 6.1).

Die größten Konflikte ergehen sich hier mit RP 13 A II 1, wonach die bewahrende Erneuerung und Weiterentwicklung der Raumstruktur anzustreben ist. Der Grundsatz zielt insbesondere auch auf die Qualitätssicherung der bestehenden Freiräume ab. Gerade die erholungswirksamen Freiräume südlich von Landshut, denen sowohl im Regionalplan Landshut als auch im Waldaktionsplan besondere Funktionen zugewiesen wurden, werden vom Planfall 1a in erheblichem Maß beeinträchtigt.

Zwischenfazit

Gerade im Hinblick auf die Deutlichkeit des Konflikts mit dem letztgenannten Grundsatz entspricht der Planfall 1a – trotz der positiven Entlastungswirkungen im Stadtgebiet von Landshut - nicht in vollem Umfang den überfachlichen Erfordernissen der Raumordnung. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild, das Schutzgut Tiere und Pflanzen und den Wald mit verschiedenen Wohl-

³ Dieser Standort käme aber erst dann für eine gewerbliche Entwicklung in Frage, wenn die geplante Änderung des LEP 3.3 Rechtskraft erlangt hat.

fahrfunktionen sind erheblich. Diese Beeinträchtigungen sind mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen.

2. Raumbezogene fachliche Belange des Verkehrs

2.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1

Der Erhalt und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen sind in allen Teilräumen von besonderer Bedeutung.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 5

Es sollen die räumlichen Voraussetzungen für nachhaltige Mobilität einschließlich eines integrierten Verkehrssystems geschaffen werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 6

Die Anbindung an überregionale Verkehrswege und eine gute und verkehrssichere Erreichbarkeit der Teilräume untereinander durch schnellen und reibungslosen Personen- und Güterverkehr sind von besonderer Bedeutung.

LEP 4.1.1 (Z)

Die Verkehrsinfrastruktur ist in ihrem Bestand leistungsfähig zu erhalten und durch Aus-, Um- und Neubaumaßnahmen nachhaltig zu ergänzen.

LEP 4.1.2 Abs. 1 (G)

Die Einbindung Bayerns in das internationale und nationale Verkehrsweernetz soll verbessert werden.

LEP 4.1.2 Abs. 2 (G)

Das regionale Verkehrswegenetz und die regionale Verkehrsbedienung sollen in allen Teilräumen als Grundlage für leistungsfähige, bedarfsgerechte und barrierefreie Verbindungen und Angebote ausgestaltet werden.

LEP 4.1.3 Abs. 2 (G)

Im ländlichen Raum soll die Verkehrserschließung weiterentwickelt und die Flächenbedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr verbessert werden.

LEP 4.2 Abs. 1 (G)

Das Netz der Bundesfernstraßen sowie der Staats- und Kommunalstraßen soll leistungsfähig erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

LEP 4.2 Abs. 2 (G)

Bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur soll der Ausbau des vorhandenen Straßennetzes bevorzugt vor dem Neubau erfolgen.

LEP 4.4 Abs. 1 (G)

Das Radwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

RP 13 B V 1.4 Abs. 1 (Z)

Standorthemmnisse der wirtschaftsnahen Infrastruktur, insbesondere bei der verkehrlichen Anbindung, sollen vor allem in den strukturschwächeren östlichen, südlichen und westlichen Teilbereichen der Region zügig beseitigt werden. Bestehende Standortvorteile der wirtschaftsnahen Infrastruktur, vor al-

lem im Raum Landshut und entlang der Isar-Achse, sollen erhalten und weiter ausgebaut werden.

RP 13 B V 2.3.7 Abs. 1 (Z)

Das vorhandene Netz der Hauptradwanderwege soll in der Region weiter verdichtet werden.

RP 13 B VII 2.3.1 Abs. 1 (Z)

Eine Verbesserung des Schienenverkehrs ist insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwicklungsachsen München - Landshut - Deggendorf, München - Landshut - Regensburg, Massing - Eggenfelden - Pfarrkirchen - Passau, München - Mühldorf a.Inn - Simbach a. Inn - (Linz) und Landshut - Vilsbiburg - Mühldorf a. Inn sowie der regionalen Entwicklungsachse Neu- markt-St. Veit - Dingolfing anzustreben.

RP 13 B VII 3.1 (Z)

Das überregionale Straßennetz soll so ausgebaut werden, dass die groß- räumige Anbindung der Region und ihrer Teilräume verbessert wird. Dazu sol- len Bundesfernstraßen insbesondere im Verlauf der überregionalen Entwick- lungsachsen (...) Regensburg - Landshut - Rosenheim (B 15 neu) (...) gebaut bzw. ausgebaut werden.

RP 13 B VII 3.2 (Z)

Der Ausbau des übrigen Straßennetzes der Region soll insbesondere den Anschluss an die überregionalen Straßen sowie die Erreichbarkeit des Ober- zentrums Landshut und der Mittelzentren Landau a. d. Isar, Eggenfelden, Pfarrkirchen und Simbach a.Inn innerhalb ihrer Verflechtungsbereiche verbes- sern.

2.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

• **Allgemeine Bedeutung des Vorhabens für die fachlichen Belange des Verkehrs**

Bayern ist durch seine zentrale Lage in Europa eine Drehscheibe des Ver- kehrs. Bedingt durch die raumstrukturellen Entwicklungen, die verstärkte in- ternationale Arbeitsteilung und die europäische Integration ist der Verkehr stark angewachsen.

Die Zahl der in Deutschland zugelassenen Lkw ist von 2008 bis 2016 von 2,3 Millionen auf 2,8 Millionen gestiegen.⁴ Der Straßengüterverkehr soll nach der Verkehrsprognose des BMVI, die Grundlage für den Bundesver- kehrswegeplan ist, beim Transportaufkommen von 3,1 Mrd. t im Jahr 2010 auf 3,6 Mrd. t im Jahr 2030, d.h. um 17% ansteigen. Die Verkehrsleistung soll im gleichen Zeitraum um 39% steigen und 2030 rund 607 Mrd. tkm ausmachen. Vom gesamten absoluten Wachstum des Güterverkehrs aller Verkehrsträger sollen rund 80% (Transportaufkommen) bzw. 74% (Ver- kehrsleistung) auf den Straßengüterverkehr entfallen.⁵

⁴ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2016/2017

⁵ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehrsverflechtungsprog- nose 2030

Auch der motorisierte Individualverkehr und der Pkw-Bestand haben stark zugenommen. So erhöhte sich der Pkw-Bestand in Deutschland zwischen 2008 bis 2016 von 41,2 Millionen auf 45,1 Millionen.⁶ Der motorisierte Individualverkehr soll nach der Verkehrsprognose des BMVI beim Verkehrsaufkommen von 56,5 Mrd. Fahrten im Jahr 2010 auf 59,1 Mrd. Fahrten im Jahr 2030, d.h. um 4,6% ansteigen. Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs am modal split wird sich damit noch weiter erhöhen und 2030 rund 83,3% betragen. Die Verkehrsleistung des MIV soll von 2010 bis 2030 um fast 10% steigen und 2030 rund 991,8 Mrd. Pkm umfassen.⁷

Die Straßeninfrastruktur ist in ihrem heutigen Ausbauzustand für die absehbare Zunahme des Verkehrsvolumens nur noch begrenzt aufnahmefähig. An nicht wenigen Stellen ist das System bereits überlastet und kann das Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen. Ein überlastetes Straßennetz kann seine Rolle als Systemkomponente der verschiedenen Verkehrsträger nicht vollständig übernehmen und daher auch nicht nachhaltig sein (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 5).

Insofern ist der Bau der B 15neu – unabhängig von der Variante - ein wichtiger Beitrag, das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig zu erhalten bzw. bedarfsgerecht zu ergänzen (vgl. LEP 4.1.1, LEP 4.2 Abs. 1). Die Weiterführung der B 15neu soll nach den Unterlagen

- die hochbelasteten Ortsdurchfahrten von Ergolding, Landshut und Kumbhausen im Zuge der B 15 und B 299 insbesondere vom Schwer- und Gefahrgutverkehr entlasten,
- den südlichen Landkreis Landshut an das Fernstraßennetz leistungsfähig anbinden,
- die Erschließung des südostbayerischen Wirtschaftsraumes verbessern und
- ineffiziente und belastende Umwege für den weiträumigen B 15-Verkehr vermeiden.

• **Der verkehrliche Bedarf des Vorhabens**

Der Bedarf für die B 15neu ist durch den Bundesgesetzgeber im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch das Fernstraßenausbaugesetz verbindlich festgestellt. Insofern ist auch eine Übereinstimmung mit BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz. 1 gegeben. Darüber hinaus ist die B 15neu Gegenstand von Zielen der Raumordnung (vgl. RP 13 B VII 3.1).

Die Frage, ob die B 15neu „gebraucht“ wird oder ob hierfür ein Bedarf besteht, ist damit nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Hierauf wurde ausdrücklich in einem Informationspapier, das dem Einleitungsschreiben beigelegt war, hingewiesen.

⁶ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2016/2017

⁷ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehrsverflechtungsprognose 2030

- **Bewertung des Planfalls 1a**

Wie sich aus den vom Vorhabenträger genannten Zielen ergibt, werden mit der Ost-Süd-Umfahrung von Landshut im Zuge der B 15neu verschiedene Maßstabsebenen angesprochen. Dies sind zum einen verkehrliche Ziele im Gesamtverlauf der B 15neu – also großräumige Aspekte - und zum anderen regionale bzw. lokale Ziele, die kleinräumige Aspekte in den Fokus stellen. Es liegt in der Natur der Sache, dass die großräumigen Ziele nur dann vollständig erreicht werden können, wenn die B 15neu im Gesamtzusammenhang realisiert wird.

Vom Trassenverlauf des Planfalls 1a direkt betroffen sind das Oberzentrum Landshut, das Unterzentrum Essenbach und die nicht-zentralen Gemeinden Adlkofen und Kumhausen. Aufgrund der relativ nahe an der Stadt Landshut verlaufenden Trasse stehen hierbei die regionalen bzw. lokalen Zielsetzungen im Mittelpunkt. Bezüglich der lokalen Zielsetzungen bringt der Planfall 1a das vergleichsweise größte Verbesserungspotenzial mit sich. Dieser Planfall würde die größte Entlastungswirkung bei den untersuchten Ortsdurchfahrten mit sich bringen. Die im Verkehrsgutachten prognostizierte Entlastungswirkung von 57.900 Kfz*km pro Tag verteilt sich aber nicht gleichmäßig auf die betroffenen Bereiche/Stadtteile. So wird der Bereich B 15/Veldener Straße von dieser Variante am meisten profitieren, wohingegen der Bereich der B 299/Konrad-Adenauer-Straße die geringste Entlastung erfahren wird. Der Planfall 1a kann auch in den Bereichen B 15/Stadtgebiet Landshut und im Bereich der Innenstadt Landshut die größten Entlastungswirkungen für sich verbuchen. Hinsichtlich der kleinräumigen Entlastungswirkung schneidet die Variante 1a vergleichsweise am besten ab. Hierbei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Entlastungswirkung im Bereich B 299/Konrad-Adenauer-Straße hinter den anderen Planfällen zurückbleibt.⁸

Ein weiterer – eher kleinräumig bedeutsamer - Aspekt ist die verbesserte Erreichbarkeit von (zentralörtlichen) Einrichtungen mit hohem Besucher- bzw. Verkehrsaufkommen. Im Osten von Landshut befinden sich z.B. verschiedene Aus- und Fortbildungseinrichtungen, die Hochschule und das Messengelände. Aufgrund des neuen Isarübergangs und der Verknüpfung der B 15neu mit der LAs 14 können diese Einrichtungen zukünftig auch von Osten her besser erreicht werden, ohne dass längere Ortsdurchfahrten erforderlich werden. Eine Differenzierung der unterschiedlichen Planfälle ist diesbezüglich aber nicht möglich, da sie diesen Aspekt gleichmäßig gut erfüllen.

Die in den Planunterlagen vergleichend dargestellte Zeitersparnis für bestimmte Streckenverbindungen kann als weiteres Indiz für die verkehrliche Wirkung der einzelnen Planfälle Verwendung finden. Die Relation Essenbach-Münchsdorf ist beim Planfall 1a ca. 17 km lang, die Relation Essenbach-Geisenhausen ca. 16 km. Für die Verbindung Essenbach-Münchsdorf können beim Planfall 1a Reisezeitgewinne von 52%, bei der Verbindung Essenbach-Geisenhausen von 44% erzielt werden. Der gemittelte Reisezeitgewinn dieser Variante liegt mit 48% zwischen der Variante 1b (45%) und Variante 1c (51%).

Die Erfordernisse der Raumordnung zum Verkehr stellen die oben angesprochenen großräumigen Aspekte in den Vordergrund. Während die klein-

⁸ Die Entlastungswirkungen werden beim Schutzgut Mensch (E. I. 6.1) abermals thematisiert.

räumigen Ziele in den Planunterlagen vergleichend dargestellt wurden und eine entsprechende Bewertung zulassen, ist die großräumige Wirkung der B 15neu nur sehr allgemein beschrieben. Dies ist wohl auch dem Umstand geschuldet, dass der zu beurteilende Abschnitt zwar verkehrswirksam ist, aber letztlich nur einen verhältnismäßig kurzen Teilabschnitt für die – langfristig verfolgte – Verbindung zwischen der A 92 über die A 94 zur A 8 darstellt. Um den Erfordernissen des Landesentwicklungsprogramms (vgl. LEP 4.1.2 Abs. 1, LEP 4.2 Abs. 1) und des Regionalplans Landshut (vgl. RP 13 B VII 3.1, RP 13 B V 1.4 Abs. 1) voll gerecht zu werden, kann die Planung daher nur ein weiterer Baustein für eine zusätzliche großräumige Nord-Süd-Verbindung innerhalb Bayerns sein.⁹ Gleichwohl leistet auch das gegenständliche Vorhaben einen (Teil-) Beitrag zur Verbesserung der Einbindung Bayerns und der Region Landshut in das nationale Verkehrswegenetz und setzt den schon realisierten bzw. in Bau befindlichen Teil der B 15neu zwischen der A 93 und der A 92 sinnvoll fort (vgl. LEP 4.1.2 Abs. 1).

Das Projektziel, den südlichen Landkreis Landshut an das Fernstraßennetz leistungsfähig anzubinden, kann der Planfall 1a im Vergleich zu den anderen Varianten aufgrund der nahe an der Stadt Landshut geführten Trasse am wenigsten gut erfüllen. Hinzu kommt, dass beim Planfall 1a insgesamt „nur“ 4 Knotenpunkte vorgesehen sind, die eine Verknüpfung der B 15neu mit dem überregionalen und regionalen Verkehrsnetz erlauben. Ein Anschluss der LA 3 bei Jenkofen und der LA 21 bei Siegerstetten ist nicht vorgesehen. Insofern sind auch die „Flächenerschließung“ und die Einbindung in das regionale Verkehrswegenetz hier am wenigsten ausgeprägt, was zur Folge hat, dass dieser Planfall die vergleichsweise geringste positive Wirkung bezüglich LEP 4.1.2 Abs. 2 und RP 13 B VII 3.2 entfalten kann.

Auch eine Verbesserung der Erschließung des südostbayerischen Wirtschaftsraumes kann sich erst dann vollständig einstellen, wenn die B 15neu über die jetzt geplante Südumfahrung von Landshut hinausgeht. Für den südostbayerischen Wirtschaftsraum ist insbesondere der „Ostkorridor“ relevant. Vor diesem Hintergrund bringt der Planfall 1a die geringste Verbesserung mit sich, wie sich an den – in der Relation zu den anderen Planfällen – niedrigsten Reisezeitgewinnen für die Verbindung Geisenhausen-Essenbach ablesen lässt. Der Planfall 1a leistet somit zwar einen Beitrag zum Abbau der Standorthemmnisse der wirtschaftsnahen Infrastruktur, insbesondere bei der verkehrlichen Anbindung der strukturschwächeren östlichen und südlichen Teilbereichen der Region Landshut (vgl. RP 13 B V 1.4 Abs. 1), im Variantenvergleich ist dieser jedoch am geringsten.

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass die Erschließung einiger Anwesen nicht mehr über die vorhandenen Wege- und Straßenverbindungen möglich sein wird (z.B. Holzen, Kleinreit), was einen weiteren Erschließungsaufwand nach sich ziehen wird. Details hierzu werden aber erst im weiteren Planungsprozess festgelegt.

Der Planfall 1a quert in seinem Verlauf mehrere Bahnstrecken. Im Bundesverkehrswegeplan sind die ABS München–Mühldorf–Freilassing und die ABS Landshut-Plattling als Vorhaben des potenziellen Bedarfs, die in den vordringlichen Bedarf aufsteigen können, enthalten. Der Nachweis, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf erfüllen und damit in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden kön-

⁹ Die Weiterführung der B 15neu südlich der Umfahrung Landshut ist im gültigen Bundesverkehrswegeplan bis nach Rosenheim im sog. weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten.

nen, ist nach hiesiger Kenntnis noch nicht erfüllt. Dennoch ist der geplante Ausbau dieser Bahnstrecken bei der Detailplanung der B 15neu zu berücksichtigen, um einen Konflikt mit RP 13 B VII 2.3.1 Abs. 1 zu vermeiden.

Der Planfall 1a berührt in einigen Streckenabschnitten das örtliche und überörtliche Radwegenetz. Der Isarradweg und der Isar-Vils-Radweg sind Teil des Bayernnetzes für Radler und erfreuen sich einer hohen Beliebtheit. Daher wären sowohl diese touristischen als auch die örtlichen Radwegeverbindungen zu erhalten (vgl. LEP 4.4 Abs. 1 und RP 13 B V 2.3.7 Abs. 1). Der Isarradweg verläuft im Bereich der Dämme beidseits der Isar und würde vom geplanten Brückenbauwerk voll überspannt werden. Insofern dürften sich in der Betriebsphase keine Beeinträchtigungen desselben ergeben. In der Bauphase wäre darauf zu achten, dass er durchgängig attraktiv bliebe. Ferner wäre im Bereich des Knotenpunktes K 4 bei Hachelstuhl bei der Detailplanung darauf zu achten, dass die bestehenden Radwege erhalten und verkehrssicher ausgestaltet werden.

Zwischenfazit

Der Planfall 1a kann hinsichtlich der verkehrlichen Belange seine größten Vorteile auf einer kleinräumigen Ebene entfalten. Die Entlastungswirkungen insbesondere für das westliche Stadtgebiet von Landshut sind hier am höchsten. Aus überörtlicher Sicht sind mit diesem Planfall aber eher geringe Verbesserungen hinsichtlich der Anbindung an das Fernstraßennetz für den südlichen Landkreis Landshut zu erwarten.

3. Raumbezogene fachliche Belange der gewerblichen Wirtschaft (inkl. Rohstoffe)

3.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 5 Satz 1

Die räumlichen Voraussetzungen für eine langfristig wettbewerbsfähige und räumlich ausgewogene Wirtschaftsstruktur und wirtschaftsnahe Infrastruktur sowie für ein ausreichendes und vielfältiges Angebot an Arbeits- und Ausbildungsplätzen sollen erhalten und entwickelt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 5 Satz 4

Die räumlichen Voraussetzungen für die vorsorgende Sicherung sowie für die geordnete Aufsuchung und Gewinnung von standortgebundenen Rohstoffen sollen geschaffen werden.

LEP 5.1 Abs. 1 (G)

Die Standortvoraussetzungen für die bayerische Wirtschaft, insbesondere für die leistungsfähigen kleinen und mittelständischen Unternehmen sowie für die Handwerks- und Dienstleistungsbetriebe, sollen erhalten und verbessert werden.

LEP 5.2.1 Abs. 1 (Z)

In den Regionalplänen sind Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Gewinnung von Steinen und Erden für den regionalen und überregionalen Bedarf festzulegen.

LEP 5.2.1 Abs. 2 (Z)

In den Regionalplänen sind Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Gewinnung von Industriemineralen und metallischen Bodenschätzen bedarfsunabhängig festzulegen.

RP 13 B IV 1.1 (Z)

Zur Deckung des regionalen und, soweit erforderlich, des überregionalen Bedarfs an Rohstoffen sollen Vorkommen erkundet und Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Rohstoffgewinnung ausgewiesen werden. Großflächige Abbauvorhaben sollen vorrangig auf diese Vorrang- und Vorbehaltsgebiete konzentriert werden.

RP 13 B IV 1.3 (G)

Auf einen sparsamen Umgang mit den Bodenschätzen unter möglichst weitgehender Verwendung von Ersatzrohstoffen und einer möglichst vollständigen Ausschöpfung der Lagerstätten ist hinzuwirken.

RP 13 B IV 4.1.1 (Z)

Für den Abbau von Bentonit werden folgende Vorranggebiete ausgewiesen:
(...)

BE 48 Niederkam-Ost (Gemeinde Kumhausen, Lkr. Landshut)

BE 50 Walpersdorf (Gemeinde Kumhausen, Lkr. Landshut)

(...)

In den Vorranggebieten soll der Gewinnung von Bentonit Vorrang gegenüber anderen Nutzungsansprüchen eingeräumt werden. Ihre Lage und Abgrenzung bestimmen sich nach der Anlage zur Ersten Verordnung zur Änderung des Regionalplans der Region Landshut (13), Tekturkarte „Rohstoffsicherung“ zu Karte 2 „Siedlung und Versorgung“.

RP 13 B IV 4.3.1 (Z)

Für die Vorranggebiete sollen Aussagen zu folgenden Folgefunktionen getroffen werden:

Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Biotopentwicklung: (...) BE 48, BE 50 (...)

3.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Wie schon erläutert, stellt ein leistungsfähiges Straßennetz eine wichtige Standortvoraussetzung für die Wirtschaft dar; es ist Teil der wirtschaftsnahen Infrastruktur, die nach BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 5 Satz 1 erhalten und entwickelt werden soll. Internationale Arbeitsteilung und globale Abhängigkeiten von Märkten nehmen zu. Um im Wettbewerb bestehen zu können ist es – insbesondere für eine exportorientierte Wirtschaft – elementar, über eine gute infrastrukturelle Ausstattung, ausreichend Flächen für die zukünftige Entwicklung und eine gute Erreichbarkeit zu verfügen. Eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur sowie die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume sind angesichts einer Exportquote der bayerischen Wirtschaft von mehr als 50 Prozent von herausragender Bedeutung. Günstige Standortvoraussetzungen, wie z.B. gut ausgebaute Verkehrsverbindungen, tragen zur Sicherung einer ausreichenden Arbeitsplatzversorgung bei (vgl. LEP 5.1 Abs. 1). Auf die Bedeutung der B 15neu in diesem Kontext weisen unter anderem die IHK Niederbayern, die HWK Niederbayern und die Bauinnung Landshut hin.

Da die wirtschaftsstrukturellen Aspekte intensiv mit den raumstrukturellen Aspekten verwoben sind, wird auch auf Kapitel E. I. 1 verwiesen.

Neben diesen positiven Effekten in der Standortentwicklung ergibt sich ein Großteil der wirtschaftlichen Aspekte des Vorhabens aus dem Investitionsvolumen. Die Baukosten werden sich je nach Variante zwischen etwa 260 und etwas über 300 Millionen Euro bewegen. Dies wird vor allem während der Bauphase nicht zu unterschätzende regionalwirtschaftliche Effekte mit sich bringen. Aufgrund der Stärke und Kompetenz der niederbayerischen Wirtschaft im Baugewerbe¹⁰ ist es nicht unwahrscheinlich, dass zumindest ein Teil der Aufträge an hiesige Unternehmen vergeben werden.

Eine Besonderheit des Planfalls 1a ist, dass er in seinem Streckenverlauf durch mehrere im Regionalplan Landshut dargestellte Vorranggebiete für Bodenschätze verläuft. Hierbei handelt es sich um den in Bayern seltenen Bodenschatz Bentonit. Die einzigen in der Bundesrepublik Deutschland für den Abbau interessanten Vorräte befinden sich im Gebiet zwischen Mainburg, Landshut und Moosburg a.d. Isar (Region München) sowie bei Malgersdorf. Die vorhandenen Lagerstätten sind auf wenige Standorte begrenzt und haben eine besondere wirtschaftliche Bedeutung. Nach dem Bayerischen Wirtschaftsministerium entstammen 100% der deutschen Bentonitgewinnung dem Gebiet um Landshut-Mainburg.¹¹

Die Ausweisung von Vorrang- und Vorbehaltsgebieten für den Abbau von Bentonit dient der notwendigen Sicherung dieser Rohstoffbasis sowie dem weiteren Fortbestand der damit verbundenen Verarbeitungsbetriebe und ihrer Arbeitsplätze (vgl. RP 13 B IV 1.1).

Der Planfall 1a würde die im Regionalplan dargestellten Vorranggebiete BE 48 Niederkam-Ost und BE 50 Walpersdorf auf einer Strecke von rund 1,5 km durchschneiden. Da in diesen Gebieten der Gewinnung von Bentonit Vorrang gegenüber anderen Nutzungsansprüchen einzuräumen ist, wäre die Realisierung dieser Trasse gegenläufig zu der regionalplanerischen Zielsetzung. Die Bodenschätze in den Vorranggebieten sind zum allergrößten Teil noch nicht gewonnen. Im nördlichen Teil des Gebietes BE 48 wurde erst kürzlich ein Abbau genehmigt (Bentonittagebau Siegerstetten-West). Im Falle der Realisierung des Planfalls 1a wäre eine zweckbestimmte Nutzung der Vorranggebiete in einem nicht unerheblichen Teil nicht mehr möglich und widerspricht daher RP 13 B IV 4.1.1. Diese Ansicht wird beispielsweise auch vom Planungsverband Landshut, dem Landesamt für Umwelt und der Gemeinde Kumhausen so vertreten.

Im Verfahren wurden einige Vorschläge gemacht, wie mit diesem Konflikt umgegangen werden könnte. Zum einen wurde vorgeschlagen, den Abbau der Rohstoffe so zu gestalten, dass er abgeschlossen ist, bevor die Straße gebaut wird (z.B. Bergamt Südbayern, Landkreis Landshut, Markt Geisenhausen), den Regionalplan zu ändern (z.B. Gemeinde Vilsheim) oder die Trasse zu verlagern (z.B. Markt Geisenhausen). Eben solche Vorschläge/Forderungen wurden auch von der Öffentlichkeit vorgetragen.

Hierzu ist anzumerken, dass etwa eine Maßgabe, die in den Vorranggebieten vorhandenen Bodenschätze vor Baubeginn zu gewinnen, ins Leere liefe, da der Adressat der landesplanerischen Beurteilung der Träger des Vorhabens

¹⁰ Der Anteil des Wirtschaftsbereichs an der gesamten Beschäftigung ist im Vergleich zu allen anderen Regierungsbezirken überdurchschnittlich hoch. Quelle: Standort Niederbayern, Strukturdaten 2016, S. 19.

¹¹ Quelle: Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie (Hrsg.) 2002, Rohstoffe in Bayern

(Staatliches Bauamt) ist, nicht aber Dritte (z.B. Abbauunternehmen). Darüber hinaus könnte mit einer solchen Maßgabe auch nicht sichergestellt werden, dass die Grundstückseigentümer ihre Flächen für den Abbau von Bentonit zur Verfügung stellen würden. Eine Herausnahme der Vorranggebiete aus dem Regionalplan scheidet aus. Bentonit gehört zu den Bodenschätzen, die nach dem Landesentwicklungsprogramm Bayern 2013 „bedarfsunabhängig“ zu sichern sind (vgl. LEP 5.2.1 Abs. 2). Dementsprechend hat der Regionale Planungsverband Landshut in seiner Stellungnahme mit großem Nachdruck auf die Bedeutung der Bentonitgewinnung und –sicherung hingewiesen. Eine Herausnahme der Gebiete durch den Regionalen Planungsverband ist deshalb nicht zu erwarten.

Eine Verlagerung der Trasse aus den Vorranggebieten heraus wurde mit dem Vorhabenträger diskutiert und von diesem als technisch grundsätzlich machbar eingeschätzt. Der Widerspruch zu RP 13 B IV 4.1.1 ließe sich daher mit einer entsprechenden Maßgabe vermeiden. Allerdings wären damit erhebliche Nachteile in anderen Bereichen verbunden (vgl. Kapitel E. I. 6.1), die in der Gesamtabwägung zu berücksichtigen sind.

Zwischenfazit

Hinsichtlich der wirtschaftsnahen Infrastruktur werden sich durch das Vorhaben positive Wirkungen ergeben, die in erster Linie mit der verbesserten Anbindung dieses Wirtschaftsraumes zusammenhängen. Dabei können insbesondere die Varianten 1b und 1c überzeugen, die eine größere Erschließungswirkung mit sich bringen.

Der Planfall 1a steht in den Bereichen, in denen er Vorranggebiete für Bodenschätze durchschneidet, im Widerspruch zum Ziel des Regionalplans Landshut, wonach in den Vorranggebieten der Gewinnung von Bentonit Vorrang gegenüber anderen Nutzungsansprüchen eingeräumt werden soll (vgl. RP 13 B IV 4.1.1 (Z)).

4. Raumbezogene fachliche Belange des Siedlungswesens und der Denkmalpflege

4.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 6 Sätze 1-3

Das Landschaftsbild Bayerns soll in seiner Vielfalt, Eigenart und Schönheit bewahrt werden. Kultur- und Naturlandschaften sollen erhalten und entwickelt werden. Historisch geprägte und gewachsene Kulturlandschaften sollen in ihren prägenden kulturellen und ökologischen Merkmalen und mit ihren Kultur- und Naturdenkmälern erhalten bleiben.

LEP 3.2 (Z)

In den Siedlungsgebieten sind die vorhandenen Potenziale der Innenentwicklung möglichst vorrangig zu nutzen. Ausnahmen sind zulässig, wenn Potenziale der Innenentwicklung nicht zur Verfügung stehen.

LEP 8.4.1 Abs. 2 (G)

Die heimischen Bau- und Kulturdenkmäler sollen in ihrer historischen und regionalen Vielfalt geschützt und erhalten werden. Historische Innenstädte und

Ortskerne sollen unter Wahrung ihrer denkmalwürdigen oder ortsbildprägenden Baukultur erhalten, erneuert und weiterentwickelt werden.

RP 13 A I 3 (G)

Die Sicherung der naturräumlichen Vielfalt und landschaftlichen Attraktivität sowie die Bewahrung des reichen Kulturerbes der Region sind anzustreben.

RP 13 A II 1 (G)

Die bewahrende Erneuerung und Weiterentwicklung der Raumstruktur sind anzustreben. Dabei sind die Bestands- und Qualitätssicherung der bestehenden Siedlungs-, Freiraum- und Infrastruktur von besonderer Bedeutung.

RP 13 B II 1 Abs. 2 (G)

Bei der Errichtung baulicher Großanlagen, insbesondere im Raum Landshut, ist auf das charakteristische Orts- und Landschaftsbild, die Belastbarkeit des Naturhaushaltes und die Belange der Denkmalpflege Rücksicht zu nehmen.

4.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die Siedlungsstruktur im Bereich der B 15neu ist durch verdichtete Bereiche (Stadt Landshut, Markt Altdorf, Markt Ergolding, Gemeinde Kumhausen) und eher ländlich geprägte Landschaften mit disperser Siedlungsstruktur gekennzeichnet. Insbesondere das tertiäre Hügelland ist geprägt von verstreuten kleinen Dörfern, zahlreichen Weilern und Einzelanwesen im bauplanungsrechtlichen Außenbereich. Im Vilstal liegen die größeren Orte Altfraunhofen und Geisenhausen. Bei allen Planfällen ist erkennbar, dass es offensichtlich Grundlage der Trassenplanung war, die vorhandenen Ortslagen soweit möglich zu meiden. Dennoch wird die Realisierung der B 15neu, insbesondere im Bereich, wo sie vierspurig ausgebildet werden soll, diese gewachsene Siedlungsstruktur nicht unerheblich verändern und auch stören.

Der Trassenverlauf des Planfalls 1a durchschneidet – wie auch die anderen Varianten – den Ortsbereich von Ohu. Nach den Planunterlagen ist hier die Führung der B 15neu in einem offenen Trog vorgesehen, der den vorhandenen Siedlungsbereich trennen wird. Dies ist auch der einzige Bereich im Trassenverlauf, wo Baugebietsdarstellungen in einem kommunalen Bauleitplan direkt betroffen sind. Aufgrund der Durchschneidung des Siedlungsbereiches und der Troglage ist hier eine bauliche Entwicklung eingeschränkt oder ganz unmöglich, was die Planungshoheit des Marktes Essenbach, zu dem der Ortsteil Ohu gehört, nicht unerheblich berührt. Die dort vorhandenen Bauflächenpotenziale können nicht mehr genutzt werden, was sich ungünstig auf die Verwirklichung von LEP 3.2 auswirkt. Hierbei ist aber auch zu berücksichtigen, dass die mögliche Trassenführung der B 15neu in diesem Bereich hinsichtlich ihrer Lage kaum veränderbar erscheint und auch schon lange Zeit bekannt ist. Nichtsdestotrotz wäre darauf hinzuwirken, dass die negativen siedlungsstrukturellen Wirkungen der B 15neu möglichst gemindert werden. In der Detailplanung wäre daher zu prüfen, durch welche Maßnahmen die Zäsurwirkung der B 15neu in diesem Siedlungsbereich verringert werden könnte. Die Auffassung des Marktes Essenbach, der Raum Ohu könne - wenn die B 15neu durch Ohu führt - nicht mehr nennenswert entwickelt werden, wird aber nicht geteilt. Zum einen ist die Siedlungsentwicklung der jüngeren Zeit auf den Südosten des Ortsteils ausgerichtet (z.B. Mühlbachsiedlung V), wo auch noch Erweiterungspotenziale gegeben sind. Zum anderen sind von der Marktgemeinde keine konkreten Planungsabsichten im näheren Umfeld der Trasse der B 15neu benannt worden. Der Verweis darauf, dass ein bereits vor

Jahrzehnten aufgehobener Bebauungsplan nun nicht mehr realisiert werden könne, ist aus raumordnerischer Sicht keine tragfähige Argumentation.

Im weiteren Verlauf des Planfalls 1a sind nach der Isarquerung keine größeren Siedlungsbereiche vorhanden, die aufgrund der Trassenführung in ihrer siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeit beeinträchtigt würden. Insofern sind die diesbezüglichen Konflikte mit RP 13 A II 1 hier gering. Jedoch sind eine Reihe von Einzelanwesen oder Siedlungssplitter vorhanden, die recht nahe an der Trasse liegen. Die Beeinträchtigung durch den zu erwartenden Verkehrslärm wird in Kapitel E. I. 6.1 diskutiert.

Der Planfall 1a verläuft - wie bereits erwähnt - überwiegend durch topographisch sehr bewegtes Gelände. Die daraus resultierenden technischen Bauwerke, Dämme und Einschnitte beeinträchtigen die land- und forstwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft erheblich (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Abs. 1). (vgl. Kapitel E. I. 5).

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass im Trassenverlauf und deren Umfeld eine Reihe von Boden- und Baudenkmäler vorhanden ist oder vermutet wird. Bau- und Bodendenkmäler legen Zeugnis ab über die (Siedlungs-) Geschichte im Raum und sind ein wichtiger Teil des kulturellen Erbes. In der Detailplanung wäre daher auf diese Aspekte ein besonderes Augenmerk zu legen und eine Beeinträchtigung möglichst zu vermeiden (vgl. LEP 8.4.1 Abs. 2, RP 13 A I 3, RP 13 B II 1 Abs. 2). Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hätte eine fachgerechte Freilegung, Ausgrabung, Bergung bzw. Dokumentation der Funde in Abstimmung mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden zu erfolgen. Im Verlauf der Trasse des Planfalls 1a sind insbesondere an der Isarleite, bei Frauenberg, Gammel und Siegerstetten Bodendenkmäler bekannt.

Neben Bodendenkmälern sind im Umfeld des Planfalls 1a auch eine Reihe von Baudenkmälern vorhanden. Diese sind entweder im Siedlungszusammenhang (z.B. Frauenberg) oder im Außenbereich gelegen (z.B. Englberg, Sittlerhof) und haben in den meisten Fällen einen größeren Abstand zur Trasse. Im Sinne von RP 13 B II 1 Abs. 2 wäre im Rahmen der Detailplanung - insbesondere in der Nähe von Ingenieurbauwerken - darauf zu achten, dass diese Siedlungen und ihr Umfeld möglichst wenig beeinträchtigt würden. Um eine mögliche visuelle Beeinträchtigung von Baudenkmälern bewerten zu können, wären ggf. Sichtbarkeitsanalysen erforderlich.

Die denkmalfachliche Bewertung der verschiedenen Planfälle ist nicht einheitlich. Das Landesamt für Denkmalpflege sieht diesbezüglich den Planfall 1a als die vergleichsweise günstigste an, der Träger des Vorhabens hingegen die Variante 1c. Dies liegt an der unterschiedlichen Gewichtung von „vermuteten Bodendenkmälern“. Für die landesplanerische Beurteilung ist dies jedoch zweitrangig, da die Maßgaben für alle Varianten gleichermaßen gelten.

Zwischenfazit

Im Hinblick auf die derzeit vorgesehene Lage des Planfalls 1a ist eine Einschränkung einer raumordnerisch sinnvollen städtebaulichen Entwicklung nur kleinräumig im Bereich von Ohu zu erwarten.

Insgesamt kann Planfall 1a jedoch in Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung im Bereich des Siedlungswesens und der Denkmalpflege gebracht werden.

5. Raumbezogene fachliche Belange von Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und der Jagd

5.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Satz 10

Die weitere Zerschneidung der offenen Landschaft und von Waldflächen soll so weit wie möglich vermieden werden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum soll begrenzt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 5 Satz 6

Die räumlichen Voraussetzungen für die Land- und Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die Nahrungs- und Rohstoffproduktion sollen erhalten und entwickelt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 6 Satz 4

Es sollen die räumlichen Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass die Land- und Forstwirtschaft und der Naturschutz ihren Beitrag dazu leisten können, das Landschaftsbild und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

LEP 5.4.1 Abs. 1 (G)

Die räumlichen Voraussetzungen für eine vielfältig strukturierte, multifunktionale und bäuerlich ausgerichtete Landwirtschaft und eine nachhaltige Forstwirtschaft in ihrer Bedeutung für die verbrauchernahe Versorgung der Bevölkerung mit nachhaltig erzeugten Lebensmitteln, erneuerbaren Energien und nachwachsenden Rohstoffen sowie für den Erhalt der natürlichen Ressourcen und einer attraktiven Kulturlandschaft und regionale Wirtschaftskreisläufe sollen erhalten, unterstützt und weiterentwickelt werden.

LEP 5.4.1 Abs. 2 (G)

Land- und forstwirtschaftlich genutzte Gebiete sollen erhalten werden. Insbesondere hochwertige Böden sollen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang für andere Nutzungen in Anspruch genommen werden.

LEP 5.4.2 Abs. 1 (G)

Große zusammenhängende Waldgebiete, Bannwälder und landeskulturell oder ökologisch besonders bedeutsame Wälder sollen vor Zerschneidungen und Flächenverlusten bewahrt werden.

LEP 5.4.2 Abs. 2 (G)

Die Waldfunktionen sollen gesichert und verbessert werden.

LEP 5.4.3 Abs. 1 (G)

Eine vielfältige land- und forstwirtschaftliche sowie jagdliche Nutzung soll zum Erhalt und zur Pflege der Kulturlandschaft beitragen.

RP 13 A I 1 4 (G)

Eine Sicherung und Stärkung der Land- und Forstwirtschaft sind hinsichtlich ihrer bedeutenden landeskulturellen Stellung in der Region anzustreben. Die Region ist als überregional bedeutsames landwirtschaftliches Produktionsgebiet von Nahrungsmitteln und Rohstoffen von hoher Qualität und als Lieferant

erneuerbarer Energien, insbesondere aus nachwachsenden Rohstoffen, von besonderer Bedeutung.

RP 13 B I 1.3 Abs. 1 (Z)
Der Wald soll erhalten werden.

RP 13 B I 1.3 Abs. 2 (G)
Die Erhaltung und Verbesserung des Zustandes und der Stabilität des Waldes, insbesondere im Raum Landshut, sind anzustreben.

RP 13 B V 2.1.1 Abs. 1 (G)
In der Region ist eine Landbewirtschaftung, die durch eine bäuerlich betriebene Landwirtschaft und die Zusammenarbeit von Haupt- und Nebenerwerbsbetrieben gekennzeichnet ist, von besonderer Bedeutung.

RP 13 B V 2.1.2 (G)
Es ist anzustreben, die für die landwirtschaftliche Nutzung geeigneten Flächen in den überschwemmungsfreien Talbereichen von Isar, Inn, Vils, Rott und Abens sowie im tertiären Hügelland mit flach geneigten und von Lößlehm überdeckten Hängen soweit wie möglich zu erhalten.

RP 13 B V 2.1.8 (G)
Der steigenden Bedeutung der Waldfunktionen für Erholung, den Schutz der Tier- und Pflanzenwelt, das Trinkwasser und zum Schutz vor Naturgefahren ist verstärkt Rechnung zu tragen. Insbesondere bei vermehrter Holznutzung und Waldbewirtschaftung ist die Sicherung der Waldfunktionen anzustreben.

5.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

- Landwirtschaft

Für den Straßenkörper der B 15neu und die angrenzenden Böschungen werden bei Planfall 1a auf einer Gesamtlänge von 17 km ca. 69 ha landwirtschaftliche Fläche beansprucht. Nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung der bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft (LSK) entfallen von diesen 69 ha etwa 46 ha auf Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen. Darüber hinaus werden weitere Flächen für die Anpassung des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes sowie die Errichtung von Entwässerungsanlagen und die Schaffung ökologischer Ausgleichsflächen erforderlich. Die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen werden bislang vor allem für den Ackerbau, die flächengebundene landwirtschaftliche Tierhaltung sowie den Feldgemüsebau genutzt. Aus diesem Grund wirkt sich die Flächeninanspruchnahme nachteilig auf den landwirtschaftlichen Beitrag zur Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Lebensmitteln, erneuerbarer Energie und nachwachsenden Rohstoffen aus (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 5 Satz 6, RP 13 A I 1.4 G & RP 13 B V 2.1.2 (G)). Ferner wird die Sicherung attraktiver Kulturlandschaften, der biologischen Vielfalt sowie der vielfältigen räumlichen Identität Bayerns erschwert (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 6 Satz 4 & LEP 5.4.1 Abs. 1 G). Um den hieraus resultierenden Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung zu minimieren, sollen die betroffenen Flächen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang in Anspruch genommen werden (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Satz 10 & LEP 5.4.1 Abs. 2 G). Dieser Minimierungsgrundsatz spricht auch für die lange Talbrücke vor der Isarhangleite.

Bei ihr wird nicht nur weniger Fläche dauerhaft überbaut, sondern auch die Gefahr einer klimatischen Kälteseebildung deutlich reduziert.

Der Entzug des Produktionsfaktors Boden kann im Einzelfall eine Weiterführung landwirtschaftlicher Betriebe in Frage stellen. Ferner können aus der Zerschneidung einzelner Flurstücke ungünstige Feldformen bzw. nicht mehr nutzbare Teilstücke resultieren. Eine wirtschaftliche Bearbeitung derselben wird somit erschwert. Da in der Region Landshut jedoch einer bäuerlich betriebenen Landwirtschaft sowie der Zusammenarbeit von Haupt- und Nebenerwerbsbetrieben eine besondere Bedeutung zukommt (vgl. RP 13 B V 2.1.1 Abs. 1 (G)), könnte bei unvermeidbarer Überbauung landwirtschaftlicher Nutzflächen ein ausreichender Ersatz mittels Tauschgrundstücken nötig werden. Die Trassenführung soll sich so weit wie möglich an den bestehenden Flurstücken orientieren und deren Durchschneidung auf das notwendige Maß beschränken.

Aus der Querung und Überbauung landwirtschaftlicher Wege resultieren ferner Erschließungsschwernisse. Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzung sind des Weiteren durch die Inanspruchnahme von Grundstücken und Wegen als Baufelder, Lagerflächen und als Zuwegungen zu den Baustellen zu erwarten. Um eine Bewirtschaftung sicherzustellen, ist die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen vor, während und nach der Bauphase grundsätzlich zu gewährleisten. Unterbrochene Wegeführungen sind soweit wie möglich wieder herzustellen.

- Forstwirtschaft

Die Inanspruchnahme forstwirtschaftlicher Flächen durch den Straßenkörper der B 15neu beträgt bei Planfall 1a etwa 26 ha. Betroffen sind u.a. der Auwald im Isartal, der FFH-rechtlich geschützte Wald an der Hangleite, das Frauenholz bzw. Feichtner Holz, das Spitalholz und das Ziegelholz. Die Trasse wird dabei durch ein Gelände mit vergleichsweise schwieriger Topographie geführt. Dadurch werden höhere Trassenbreiten, Böschungflächen und Erdmassenbewegungen erforderlich, die letztlich auch zu einem erhöhten Eingriff in die betroffenen Waldgebiete führen. Letztere sind vor allem durch Fichten- und Tannenbestände gekennzeichnet.

Da der Wald vielfältige Nutz-, Schutz-, Sozial- und Lebensraumfunktionen erfüllt, ist dessen möglichst zusammenhängender und großflächiger Erhalt von großer Bedeutung (vgl. LEP 5.4.2 Abs. 1 (G) & LEP 5.4.2 Abs. 2 (G)). Durch das Anschneiden der Waldbestände und den plötzlichen Freistand vormals umgebener Bäume kann es allerdings zu einer Veränderung des Standortpotentials kommen. Neben einem gesteigerten Windwurfrisiko ist auch ein verstärkter Borkenkäferbefall der Fichtenbestände und Sonnenbrand, aber auch die Aushagerung von Böden möglich.

Da im Raum Landshut die Erhaltung und Verbesserung des Zustandes und der Stabilität des Waldes anzustreben ist (vgl. RP 13 B I 1.3 Abs. 1 (Z) & RP 13 B I 1.3 Abs. 2 (G)), ergibt sich hier ein Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung. Um diesen Konflikt zu minimieren ist der Verlust an Waldflächen so gering wie möglich zu halten und die Funktionalität der verbleibenden Waldflächen durch weitere Trassenoptimierungen möglichst zu sichern. Des Weiteren sind unvermeidbare Waldrodungen durch Ersatzaufforstungen auszugleichen. Dabei sollte auf eine mög-

lichst eingriffsnah und in direktem Zusammenhang zu den betroffenen Waldflächen stehende Realisierung geachtet werden. Bei Planfall 1a gilt dies in besonderem Maße für den Auwald, den Wald an der Isarhangleite sowie das Spital- bzw. Ziegelholz zu.

Aus der Durchschneidung von Waldflächen durch den Straßenkörper der B 15neu resultiert auch eine Unterbrechung bestehender forstwirtschaftlicher Wege. Ähnlich wie bei der Landwirtschaft können sich auch hier größere Umwege ergeben. Dies erschwert letztlich auch den Auftrag der Forstwirtschaft zum Erhalt und Pflege der bayerischen Kulturlandschaft sowie zur Sicherung der verschiedenen Waldfunktionen (vgl. LEP 5.4.3 Abs. 1 (G) & RP 13 B V 2.1.8 (G)). Aus diesem Grund sollen die Baumaßnahmen in enger Abstimmung mit der Forstverwaltung so durchgeführt werden, dass die entsprechenden Beeinträchtigungen auf das unumgängliche Maß beschränkt werden.

- Fischerei

Für die Fischerei in Flüssen gibt es keine speziellen landesplanerischen Erfordernisse. Da diese jedoch eng mit den gewässer- bzw. fischökologischen Problemstellungen zusammenhängen, wird auf die Ausführungen unter E. I. 6.3 & E. I 6.4 verwiesen.

- Jagd

Auch Beeinträchtigungen und Erschwernisse der Jagd wurden im Anhörungsverfahren angesprochen. Mehrere Jagdgenossenschaften beklagen eine Verkleinerung der bejagbaren Fläche. Durch die Zerschneidung von Waldflächen und offener Landschaft ist in bestimmten Bereichen ein Wildwechsel nicht mehr möglich.

Aus raumordnerischer Sicht fallen diese Belange nicht so stark ins Gewicht, als dass sie das Vorhaben grundsätzlich in Frage stellen könnten. Um jedoch die Beeinträchtigungen für die Jagd so gering wie möglich zu halten, sollte im Rahmen der nachgeordneten Verfahren die Errichtung von wildbiologisch tauglichen Querungshilfen (Wildbrücken) an geeigneten Stellen geprüft werden.

Zwischenfazit

Hinsichtlich der Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und der Jagd entsprechen Planfall 1a sowie Variante A zur Querung der Isarhangleite nicht in vollem Umfang den Erfordernissen der Raumordnung. Es verbleibt ein Rest erheblich beeinträchtigter Belange. Variante B zur Querung der Isarhangleite entspricht den Erfordernissen der Raumordnung. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

6. Raumbezogene Belange der umweltrelevanten Schutzgüter

6.1 Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung)

6.1.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1

Der Raum soll in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, des Klimas, der Erholung sowie als Lebensraum der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen entwickelt, gesichert oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederhergestellt werden.

BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 6

Wälder sollen in ihrer Funktion für Klima, Natur- und Wasserhaushalt sowie für die Erholung erhalten und soweit erforderlich verbessert werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 9

Der Schutz der Allgemeinheit vor Lärm und die Reinhaltung der Luft soll sichergestellt werden.

LEP 4.4 Abs. 1 (G)

Das Radwegenetz soll erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden.

LEP 4.4 Abs. 2 (G)

Das überregionale „Bayernnetz für Radler“ soll weiterentwickelt werden.

LEP 7.1.1 (G)

Natur und Landschaft sollen als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden.

LEP 7.1.2 (Z)

Gebiete mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege sind in den Regionalplänen als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festzulegen.

LEP 7.1.4 Abs. 1 (Z)

In den Regionalplänen sind regionale Grünzüge zur Gliederung der Siedlungsräume, zur Verbesserung des Bioklimas oder zur Erholungsvorsorge festzulegen. In diesen Grünzügen sind Planungen und Maßnahmen, die die jeweiligen Funktionen beeinträchtigen, unzulässig.

RP 13 B I 2.1.1.1 (Z)

Als landschaftliche Vorbehaltsgebiete werden folgende Gebiete ausgewiesen:
(...)

- im Landschaftsraum Unteres Isartal mit Münchener Schotterebene:

(...)

18 Isar, Isaraue, Niedermoorgürtel, Niederterrassen und Wiesenbrüteregebiete im nördlichen Isartal (Stadt Landshut sowie Markt Essenbach, Gemeinden Niederaichbach, Postau, Wenig, Wörth a. d. Isar, Gemeinden Gottfrieding, Loiching, Mamming, Moosthenning, Niederwiehbach, Märkte Pilsting und Wallersdorf, Landkreis Dingolfing-Landau)

- im Landschaftsraum Isar-Inn-Hügelland:

19 **Südliche Isarleiten** (Stadt Landshut sowie Gemeinden Adlkofen, Niederaichbach, Tiefenbach, Landkreis Landshut, Gemeinde Niederviehbach, Landkreis Dingolfing-Landau)

20 **Stadtnahes Hügelland** (Stadt Landshut sowie Gemeinde Kumhausen, Landkreis Landshut)

(...)

23 **Vils, Vilstal und Vilsleite mit Wiesenbrückerlebensräumen** (Gemeinden Altfraunhofen, Gerzen, Schalkham, Vilsheim, Märkte Geisenhausen und Velden, Stadt Vilsbiburg, Landkreis Landshut, Gemeinde Marklkofen, Märkte Reisbach und Eichendorf, Stadt Landau a. d. Isar, Landkreis Dingolfing-Landau, Gemeinde Roßbach, Landkreis Rottal-Inn)

(...)

In einem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet soll den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zukommen.

Ausgenommen ist der Flächenbedarf für die geplanten Ausbaumaßnahmen bzgl. der Bundesstraße B 12 (...) sowie für die Bundesstraße 15 neu, deren Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung festgestellt ist.

Lage und Abgrenzung der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete bestimmen sich nach der Tekturkarte „Landschaftliche Vorbehaltsgebiete“ zu Karte 3 „Landschaft und Erholung“.

RP 13 B I 2.1.2.1 Abs. 1 (Z)

In den regionalen Grünzügen sind vorrangig die zusammenhängenden Teile der freien Landschaft zu sichern.

RP 13 B I 2.1.2.1 Abs. 2 (G)

Insbesondere sollen die ökologischen Freiraumfunktionen, die klimatischen Funktionen, die Erholungseignung, das Landschaftsbild mit seinen charakteristischen Landschaftsbestandteilen und die wasserwirtschaftlichen Funktionen erhalten und entwickelt werden.

RP 13 B I 2.1.2.2 (Z)

In den regionalen Grünzügen ist den Freiraumfunktionen gegenüber anderen raumbedeutsamen, mit den jeweiligen Freiraumfunktionen nicht zu vereinbarenden Nutzungen Priorität einzuräumen.

RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)

Den nachfolgend bezeichneten regionalen Grünzügen werden folgende Freiraumfunktionen

(S) Gliederung der Siedlungsräume,

(K) Verbesserung des Bioklimas und

(E) Erholungsvorsorge

zugeordnet:

(...)

4 Salzdorfer Tal und angrenzendes Hügelland (S) (E); (...)

6 Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten (S) (K) (E); (...)

10 Vilstäler (S) (K) (E) (...)

Lage und Abgrenzung der regionalen Grünzüge bestimmen sich nach der Tekturkarte „B I Natur und Landschaft, Regionale Grünzüge“ zur Karte 3 „Landschaft und Erholung“.

RP 13 B V 2.3.1 Abs. 1 (G)

In den zur Region gehörenden Teilen der Tourismusgebiete „Inn-Salzach-Gebiet“, „Rottal“, „Laaber-, Vilstal“ sowie „Niederbayerisches Hügelland südlich der Donau mit Abens- und Naabtal“, die auch die Hallertau umfasst, ist eine Weiterentwicklung der vorhandenen Ansätze des Tourismus anzustreben.

RP 13 B V 2.3.1 Abs. 4 (Z)

In den o.g. Tourismusgebieten, vor allem

(...)

- im Auwald der Isar,

(...)

sollen die Einrichtungen zur Erholung in der freien Natur bedarfsgerecht ausgebaut bzw. geschaffen und erhalten werden (...).

RP 13 B V 2.3.7 Abs. 1 (Z)

Das vorhandene Netz der Hauptradwanderwege soll in der Region weiter verdichtet werden.

6.1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

Grundsätzlich wurde bei der Trassenplanung für die B 15neu versucht, durch größtmögliche Abstände zu vorhandener Wohnbebauung und unter Ausnutzung der topographischen Gegebenheiten, die Beeinträchtigungen für den Menschen so gering wie möglich zu halten. Dennoch ist es nicht zu vermeiden, dass bei der Neutrassierung durch bisher ruhige und unbelastete Gebiete dort liegende Wohnbereiche und siedlungsnahen Freiräume beeinträchtigt werden. Je nach Planfall werden sich in Abhängigkeit von der prognostizierten Verkehrsbelastung in unterschiedlichen Streckenabschnitten unterschiedliche Neubelastungen ergeben.

Das Umland von Landshut weist eine ausgeprägte Streusiedlungsstruktur auf. Neben größeren Ortschaften mit zum Teil dichter Bebauung (z.B. Ohu, Adlkofen) finden sich auch zahlreiche kleinere Siedlungen und Einzelanwesen (z.B. Dirnau, Eisgrub). In Bezug auf deren Lärmbetroffenheit wurden überschlägige Abschätzungen für die verschiedenen Planfälle durchgeführt. Die tatsächlichen topographischen Gegebenheiten und vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen fanden dabei noch keine Berücksichtigung. Die Ergebnisse dieser Prognosen liefern deshalb nur Anhaltspunkte, welche Bereiche vom Lärm, der von der B 15neu ausgeht, betroffen sein könnten. Für die drei Planfälle wurde verglichen, wie viele Wohngebäude jeweils betroffen sein können. Dabei wurden der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete von 49 dB(A) sowie der Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) herangezogen. Die Bereiche, in denen diese Werte bei der modellhaften Berechnung erreicht bzw. überschritten werden, wurden durch Isophonen visualisiert. Dabei zeigt sich, dass einige Siedlungsbereiche innerhalb eines „Lärmkorridors“ liegen und potenziell konfliktrichtig sind. Die Orientierungswerte der DIN 18005 stellen anzustrebende Zielwerte dar, sind jedoch

keine rechtsverbindlichen Grenzwerte, die sich zulassungshemmend auswirken könnten. Ein im Gegensatz zur DIN 18005 verbindlicher Charakter kommt den Grenzwerten der 16. BImSchV zu, die als Entschädigungswerte konzipiert sind.

Bei allen drei Planfällen wird die Straße zunächst im Bereich Ohu auf einer Länge von ca. 750 m in einem engen Korridor durch die Ortschaft geführt. Rund 340 Wohngebäude liegen hier innerhalb des Lärmkorridors. Aufgrund der Anschlussstelle an die A 92 sowie die Unterquerung der Bahnlinie Landshut-Plattling soll die Trasse in einem offenen Trog geführt werden. Die „Tiefelage“ der B 15neu wird hier wohl dazu führen, dass die tatsächliche Betroffenheit deutlich geringer sein wird, als es die modellhafte Berechnung nahelegt. Im weiteren Verlauf des Planfalls 1a wurden noch weitere besondere Konfliktbereiche bezüglich des Lärmschutzes bei Frauenberg und Wölfkofen, Jenkofen und Hachelstuhl identifiziert. Neben diesen besonderen Konfliktbereichen ist auch zu berücksichtigen, dass die Trasse des Planfalls 1a zum Teil recht nahe an kleineren Siedlungen oder Einzelanwesen im Außenbereich verläuft (z.B. Eglberg, Attenkofen, Allmannsdorf, Vogen). Auch hier sind die Erfordernisse des Immissionsschutzes im rechtlich erforderlichen Rahmen besonders zu berücksichtigen.

Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV und der schalltechnischen Orientierungswerte steht in Konflikt zu den oben angeführten Erfordernissen der Raumordnung (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1). Der Träger des Vorhabens hat hier bereits planerische Maßnahmen zur Minderung von Immissionen (z.B. Einschnitte, Tunnel) ergriffen. Neben diesen Maßnahmen müssen aber noch weitere erfolgen, um Belastungen schutzwürdige Bereiche soweit irgend möglich zu mindern. Als konkrete Möglichkeiten hierzu empfehlen die Fachbehörden neben der Berücksichtigung vorsorgender Planungsgrundsätze – bspw. durch Abrücken oder Tieferlegung der Trasse – Maßnahmen wie z.B. lärm mindernde Beläge. Grundsätzlich sollten Lärmschutzmaßnahmen an der Lärmquelle selbst erfolgen.

Darüber hinaus sind für das Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen des Vorhabens auf die Verlärmung von Siedlungsgebieten durch ein Gutachten nach RLS-90 detailliert zu ermitteln und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festzulegen. Dabei ist auch die Gesamtlärmbelastung für die Bereiche, in denen mehrere Verkehrswege auf Wohnbebauung einwirken, zu berücksichtigen. Dies betrifft vor allem den Bereich Ohu (A 92, B 15neu, St 2074 und Bahnlinie Landshut–Plattling) oder den geplanten Knotenpunkt bei Hachelstuhl (B 15, B 15neu sowie ggf. LA 27 und St 2087).

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass im Einflussbereich der B 15neu mit einer Erhöhung der Lärmbelastung zu rechnen ist. Zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärm (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 9) sind deshalb weitere Optimierungsmaßnahmen erforderlich.

Die B 15neu wirkt sich darüber hinaus auch auf das Schutzgut „Erholung“ aus: Im ersten Streckenabschnitt durchschneiden alle drei Planfälle zunächst den regionalen Grünzug 6 (Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten). Dieser dient unter anderem dem Schutz der Erholungsvorsorge (vgl. LEP 7.1.4 Abs. 1 (Z), RP 13 B I 2.1.2.1, RP 13 B I 2.1.2.2 (Z) & RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)). Unbestritten wird sich die Realisierung der B 15neu negativ auf die Zielsetzung des Grünzugs auswirken. Dem Normgeber war bei der Aufstellung des Grünzugs aber bewusst, dass hier die Trasse der B 15neu verlaufen wird (vgl. Begründung zum Regionalplan). Es ist deshalb nicht davon auszugehen,

dass diese Norm der B 15neu entgegenzuhalten ist. Ähnliches gilt für die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete 18 und 19, die nahezu denkwertig mit dem genannten regionalen Grünzug sind (vgl. LEP 7.1.2 (Z) & RP 13 B I 2.1.1.1 (Z)). Obwohl ihr eigentlicher Fokus auf dem Naturschutz und der Landschaftspflege liegt (vgl. Kapitel E. I. 6.3), sind sie aufgrund ihrer natürlichen Ausstattung ebenfalls für die Erholung relevant. Zu dieser natürlichen Ausstattung zählt unter anderem der Auwald am rechtsseitigen Isarufer (vgl. RP 13 B V 2.3.1 Abs. 1 (G) & RP 13 B V 2.3.1 Abs. 4 (Z)). Dieser ist im Wald-funktionsplan als Erholungswald der Stufe II erfasst und grenzt im Westen an das Naherholungsgebiet „Gretlmühle“ an.

Darüber hinaus queren alle drei Planfälle der B 15neu im ersten Streckenabschnitt mehrere Erholungsinfrastrukturen. Neben dem Landshuter Höhenwanderweg und dem im „Bayernnetz für Radler“ gelisteten Isarradweg zählen hierzu auch weitere Rad- und Wanderwege. Mit der Realisierung des Straßenbauprojektes und den damit verbundenen Dammschüttungen ist deren Durchgängigkeit gefährdet. Den sich hieraus ergebende Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung (LEP 4.4 & RP 13 B V 2.3.7 Abs. 1 (Z)) gilt es zu minimieren. Hierfür ist während der Bauzeit zumindest die eingeschränkte Funktionsfähigkeit der Erholungsinfrastrukturen zu erhalten. Nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahmen sind die Erholungsinfrastrukturen dann in der Qualität und Funktionsfähigkeit wie vor Beginn der Baumaßnahmen voll wiederherzustellen.

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Ab Frauenberg werden die Planfälle 1a und 1b bis Gammel auf derselben Trasse geführt. In diesem Streckenabschnitt liegen mehrere Siedlungen und Einzelgehöfte (z.B. Eglberg, Attenkofen & Allmannsdorf) innerhalb des oben beschriebenen Lärmkorridors und sind deshalb potenziell konfliktträchtig. Um die betroffenen Wohnbereiche bestmöglich vor entsprechenden Immissionen zu schützen, sind auch hier geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 9).

Hinsichtlich des Themas Erholung ist dieser Streckenabschnitt ebenfalls nicht unproblematisch: Die Trasse verläuft in unmittelbarer Nähe zum Landshuter Waldkindergarten sowie der Hofstelle Weihbüchl. Bei dieser handelt es sich, nicht zuletzt auch aufgrund ihres gastronomischen Angebots, um ein beliebtes Naherholungsziel im Raum Landshut. Da Natur und Landschaft als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden sollen (vgl. LEP 7.1.1 (G)), dürfen diese Einrichtungen durch das Straßenbauvorhaben maximal bis zu dem nicht vermeidbaren Maße beeinträchtigt werden.

Streckenabschnitt Gammel (B 299) – Hachelstuhl (B 15); Planfall 1a

Aus der stadtnahen Trassenführung des Planfalls 1a ergeben sich in bestimmten Bereich durchaus auch positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch: Vor allem für die Veldener Straße in Landshut und die Ortsdurchfahrt von Kumhausen wird eine Entlastung um bis zu 4.200 KfZ/24h erwartet. Damit einher geht auch eine entsprechende Reduzierung der Lärmemissionen. Nichtsdestotrotz liegen auch im letzten Abschnitt des Planfalles 1a mehrere Siedlungen und Einzelgehöfte innerhalb des Lärmkorridors (v.a. Siegerstetten und Hachelstuhl). Aus diesem Grund gilt es auch hier, mit geeigneten

Schutzmaßnahmen die Lärmbelastung der Anwohner so gering wie möglich zu halten.

Aus immissionsschutzfachlicher Sicht erscheint die in Kapitel E. I. 3 diskutierte Verschwenkung des Planfalls 1a zur Umgehung der Vorranggebiete für den Bentonitabbau als problematisch. Damit könnten zwar die Lagerstätten vor dauerhafter Überbauung geschützt werden. Zugleich ergäben sich hieraus jedoch erhebliche Lärmbeeinträchtigungen für die ansässige Wohnbevölkerung. Bei einer westlichen Umfahrung des Vorranggebietes BE 48 wäre hiervon der Bereich Niederkam und bei einer östlichen Umfahrung der Bereich Siegerstetten sowie Obergangkofen stark betroffen. Die Trasse müsste in weniger als 200 m Entfernung zur nächsten Wohnbebauung geführt werden. Außerdem würden die nach der 16. BImSchV sowie der DIN 18005 berechneten Lärmkorridore weitere Wohnbereiche tangieren und damit ein erhöhtes Konfliktpotenzial mit sich bringen. Dies stünde in deutlichem Konflikt zu den oben angeführten Erfordernissen der Raumordnung (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1).

Ferner durchschneidet Planfall 1a im Streckenabschnitt zwischen Gammel und Hachelstuhl auf ca. 1,7 km Länge das Obergruber Holz bzw. das Spitalholz. Bei diesem handelt es sich um eines der größten zusammenhängenden Waldgebiete im Raum Landshut. Im Waldaktionsplan ist es als Erholungswald (Stufe II) erfasst. Da die Wälder in ihrer Funktion für Klima, Natur- und Wasserhaushalt sowie für die Erholung erhalten und soweit erforderlich verbessert werden sollen (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 6), ergibt sich aus der gewählten Trassenführung ein deutlicher Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung. Das Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Landshut sieht in dem massiven Eingriff in das Waldgebiet gar eine dauerhafte und irreversible Störung der Erholungsfunktion. Tatsächlich stellt das Salzdorfer Tal sowie dessen angrenzendes Hügelland mit der Hofstelle Berndorf und dem erwähnten Waldgebiet ein wichtiges stadtnahes Erholungsgebiet dar. Es ist Teil des regionalen Grünzugs 4 und wird außerdem von dem im Bayernnetz für Radler geführten Isar-Vils-Radweg sowie mehreren ausgewiesenen Wanderwegen durchquert. Insofern resultiert aus Planfall 1a ein nicht heilbarer Eingriff in diesen wichtigen Naherholungsraum im Süden von Landshut.

Zwischenfazit

Insgesamt ergeben sich für den Planfall 1a (mit dem Bereich Ohu) etwa 540 vom Lärm betroffene Wohnnutzungen. Der nächtliche Grenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) wird bei ca. 300 Wohngebäuden potenziell überschritten. Aus der großflächigen Durchschneidung wichtiger Naherholungsgebiete sowie großflächiger Waldflächen resultieren massive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung). Planfall 1a entspricht deshalb nicht den Erfordernissen der Raumordnung in diesem Bereich.

6.2 Schutzgut Luft und Klima

6.2.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1

Der Raum soll in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushalts, des Klimas, der Erholung sowie als Lebensraum der Tier-

und Pflanzenwelt einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen entwickelt, gesichert oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederhergestellt werden.

BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 6

Wälder sollen in ihrer Funktion für Klima, Natur- und Wasserhaushalt sowie für die Erholung erhalten und soweit erforderlich verbessert werden.

LEP 1.3.2 Abs. 2 (G)

In allen Teilräumen, insbesondere in verdichteten Räumen, sollen klimarelevante Freiflächen von Bebauung freigehalten werden.

LEP 7.1.4 Abs. 1 (Z)

In den Regionalplänen sind regionale Grünzüge zur Gliederung der Siedlungsräume, zur Verbesserung des Bioklimas oder zur Erholungsvorsorge festzulegen. In diesen Grünzügen sind Planungen und Maßnahmen, die die jeweiligen Funktionen beeinträchtigen, unzulässig.

RP 13 B I 2.1.2.1 Abs. 1 (Z)

In den regionalen Grünzügen sind vorrangig die zusammenhängenden Teile der freien Landschaft zu sichern.

RP 13 B I 2.1.2.1 Abs. 2 (G)

Insbesondere sollen die ökologischen Freiraumfunktionen, die klimatischen Funktionen, die Erholungseignung, das Landschaftsbild mit seinen charakteristischen Landschaftsbestandteilen und die wasserwirtschaftlichen Funktionen erhalten und entwickelt werden.

RP 13 B I 2.1.2.2 (Z)

In den regionalen Grünzügen ist den Freiraumfunktionen gegenüber anderen raumbedeutsamen, mit den jeweiligen Freiraumfunktionen nicht zu vereinbarenden Nutzungen Priorität einzuräumen.

RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)

Den nachfolgend bezeichneten regionalen Grünzügen werden folgende Freiraumfunktionen

(S) Gliederung der Siedlungsräume,

(K) Verbesserung des Bioklimas und

(E) Erholungsvorsorge

zugeordnet:

(...)

4 Salzdorfer Tal und angrenzendes Hügelland (S) (E); (...)

6 Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten (S) (K) (E); (...)

10 Vilstäler (S) (K) (E) (...)

Lage und Abgrenzung der regionalen Grünzüge bestimmen sich nach der Tekturkarte „B I Natur und Landschaft, Regionale Grünzüge“ zur Karte 3 „Landschaft und Erholung“.

6.2.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

In Bezug auf das Schutzgut Luft und Klima durchschneiden alle drei Planfälle zunächst den regionalen Grünzug 6 (Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten). Diesem ist auch die „Verbesserung des Bioklimas“ als Freiraumfunktion zugeordnet (vgl. LEP 7.1.4 Abs. 1 (Z), RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)). Hierunter fällt nicht zuletzt auch die Sicherung eines ausreichenden Luftaustauschs. Da der Erhalt und die Entwicklung der Freiraumfunktionen im regionalen Grünzug Priorität vor konkurrierenden Raumnutzungsansprüchen hat, sind hier beeinträchtigende Planungen und Maßnahmen unzulässig (vgl. LEP 7.1.4 Z). Für die geplante Ost-Süd-Umfahrung von Landshut sind im Bereich des regionalen Grünzugs eine Brücke über die Isar mit entsprechenden Dammschüttungen zur Auf- und Abfahrt am nördlichen und südlichen Flussufer, eine Brücke zur Querung der LAs 14, sowie entweder ein langer Damm (Variante A) oder eine lange Talbrücke (Variante B) mit jeweils nachgeordneten Tunnelbauwerken vorgesehen. Hieraus ergeben sich nicht unerhebliche Auswirkungen auf die Freiraumfunktionen des regionalen Grünzugs (vgl. RP 13 B I 2.1.2.1 Abs. 1 (Z) & RP 13 B I 2.1.2.1 Abs. 2 (G)). In besonderem Maße trifft dies, je nach gewählter Variante, auf die Querung der Isarhangleite zu (s.u.). Da im Regionalplan 13 jedoch bereits eine mögliche Durchschneidung des regionalen Grünzugs durch die Trasse der B 15neu berücksichtigt ist, ergibt sich hier kein Zielwiderspruch. Nichtsdestotrotz sollten die erforderlichen Bauwerke so gestaltet werden, dass sie eine möglichst geringe Barrierewirkung für den Luftaustausch im Talraum haben. Der geplante ca. 1 km lange und bis zu 20 m hohe Damm zur Querung der Isarhangleite (Variante A) würde die natürliche Lüftung des Talraumes deutlich behindern und zur Bildung von Kälteseen beitragen. Um ein gesundes Klima im Siedlungsbereich zu erhalten und Luftverunreinigungen abzubauen, muss jedoch ein möglichst ungehinderter Luftaustausch mit der freien Landschaft gewährleistet werden. Hierfür ist der Talraum der Isar als klimarelevante Freifläche möglichst freizuhalten. Vor diesem Hintergrund ist die lange Talbrücke zur Überwindung des Höhenunterschieds (Variante B) deutlich günstiger. Das Bauwerk soll den Talraum auf einer Länge von ca. 500 m überspannen. Obwohl für den Beginn der Brücke ein Damm mit einer Höhe von ca. 15 m erforderlich ist, bleibt der Talraum auch visuell offener und erfährt eine geringere Überprägung als bei Variante A.

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Zwischen Frauenberg und Gammel tangieren bzw. durchschneiden die Planfälle 1a und 1b mehrere, unterschiedlich große Waldflächen. Hierzu zählen das Gernholz, das Frauenholz und das Feichtner Holz. Nach dem Bayerischen Landesplanungsgesetz sollen Wälder unter anderem in ihrer Funktion für das Klima erhalten und soweit erforderlich verbessert werden (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Sätze 1 und 6). Aus diesem Grund ist der Verlust von Waldflächen so gering wie möglich zu halten. Die Funktionalität der verbleibenden Waldflächen ist durch weitere Trassenoptimierungen im Detail möglichst zu sichern.

Streckenabschnitt Gammel (B 299) – Hachelstuhl (B 15); Planfall 1a

Im Abschnitt zwischen Gammel und Hachelstuhl werden großflächig Waldflächen durchschnitten. Neben dem Ziegelholz sind hier auch das Obergruber Holz und das Spitalholz betroffen. Letztere sind Bestandteil des regionalen Grünzugs 4 (Salzdorfer Tal und angrenzendes Hügelland). Diesem weist der Regionalplan 13 zwar nicht die Freiraumfunktion „Verbesserung des Bioklimas“ zu, bei der geplanten ca. 1,7 km langen Zäsur ist allerdings trotzdem der o.g. landesplanerische Grundsatz einschlägig, wonach die Wälder in ihrer Funktion für das Klima erhalten werden sollen. Insofern ergeben sich auch hier weitere Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft und Klima.

Zwischenfazit

Insgesamt verläuft der Planfall 1a durch topographisch anspruchsvolles Gelände. In diesem Zusammenhang sind zahlreiche Abgrabungen und Aufschüttungen notwendig. Zusammen mit der Durchschneidung mehrerer größerer und kleinerer Waldgebiete kann es zu einer nicht unerheblichen Modifikation der lokalen Luft- und Klimaverhältnisse kommen. Dies trifft in besonderem Maße auch auf die Variante A zur Querung der Isarhangleite zu. Sie ist deshalb abzulehnen.

Der Planfall 1a in Kombination mit der langen Talbrücke zur Querung der Isarhangleite (Variante B) entspricht nicht in vollem Umfang den Erfordernissen der Raumordnung im Bereich Luft und Klima. Es verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange. Dieses Ergebnis wird mit dem entsprechenden Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

6.3 Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete

6.3.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Satz. 9

Der Freiraum soll erhalten werden; es soll ein großräumig übergreifendes, ökologisch wirksames Freiraumverbundsystem geschaffen werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Satz 10

Die weitere Zerschneidung der offenen Landschaft und von Waldflächen soll so weit wie möglich vermieden werden; die Flächeninanspruchnahme im Freiraum soll begrenzt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 6 Satz 1

Das Landschaftsbild Bayerns soll in seiner Vielfalt, Eigenart und Schönheit bewahrt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 6 Satz 2

Kultur- und Naturlandschaften sollen erhalten und entwickelt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1

Der Raum soll in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushaltes, des Klimas, der Erholung sowie als Lebensraum der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen entwickelt, gesichert oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederhergestellt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 3

Naturgüter sollen sparsam und schonend in Anspruch genommen werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 4

Das Gleichgewicht des Naturhaushalts soll nicht nachteilig verändert werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 6

Wälder sollen in ihrer Funktion für Klima, Natur- und Wasserhaushalt sowie für die Erholung erhalten und soweit erforderlich verbessert werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 7

Den Erfordernissen des Biotopverbunds soll Rechnung getragen werden.

LEP 1.1.3 (G)

Der Ressourcenverbrauch soll in allen Landesteilen vermindert werden. Unvermeidbare Eingriffe sollen ressourcenschonend erfolgen.

LEP 7.1.2 (Z)

Gebiete mit besonderer Bedeutung für Naturschutz und Landschaftspflege sind in den Regionalplänen als landschaftliche Vorbehaltsgebiete festzulegen.

LEP 7.1.3 Abs. 1 (G)

In freien Landschaftsbereichen sollen Infrastruktureinrichtungen möglichst gebündelt werden. Durch deren Mehrfachnutzung soll die Beanspruchung von Natur und Landschaft möglichst vermindert werden. Unzerschnittene verkehrsarme Räume sollen erhalten werden.

LEP 7.1.4 Abs. 1 (Z)

In den Regionalplänen sind regionale Grünzüge zur Gliederung der Siedlungsräume, zur Verbesserung des Bioklimas oder zur Erholungsvorsorge festzulegen. In diesen Grünzügen sind Planungen und Maßnahmen, die die jeweiligen Funktionen beeinträchtigen, unzulässig.

LEP 7.1.4 Abs. 2 (G)

Insbesondere in verdichteten Räumen sollen Frei- und Grünflächen erhalten und zu zusammenhängenden Grünstrukturen mit Verbindung zur freien Landschaft entwickelt werden.

LEP 7.1.5 (G)

Ökologisch bedeutsame Naturräume sollen erhalten und entwickelt werden. Insbesondere sollen

- Gewässer erhalten und renaturiert,
- geeignete Gebiete wieder ihrer natürlichen Dynamik überlassen und
- ökologisch wertvolle Grünlandbereiche erhalten und vermehrt werden.

LEP 7.1.6 Abs. 1 (G)

Lebensräume für wildlebende Arten sollen gesichert und entwickelt werden. Die Wanderkorridore wildlebender Arten zu Land, zu Wasser und in der Luft sollen erhalten und wieder hergestellt werden.

LEP 7.1.6 Abs. 2 (Z)

Ein zusammenhängendes Netz von Biotopen ist zu schaffen und zu verdichten.

RP 13 B I 1.2 (G)

Die charakteristischen Landschaften der Region sind zu bewahren und weiterzuentwickeln.

RP 13 B I 1.3 Abs. 1 (Z)

Der Wald soll erhalten werden.

RP 13 B I 1.3 Abs. 2 (G)

Die Erhaltung und Verbesserung des Zustandes und der Stabilität des Waldes, insbesondere im Raum Landshut, sind anzustreben.

RP 13 B I 1.3 Abs. 3 (G)

Die Auwälder an Isar und Inn sind zu erhalten.

RP 13 B I 1.4 Abs. 2 (G)

Natürliche und naturnahe Landschaftselemente sind als Grundlage eines regionalen Biotopverbundsystems zu erhalten und weiterzuentwickeln.

RP 13 B I 2.1.1.1 (Z)

Als landschaftliche Vorbehaltsgebiete werden folgende Gebiete ausgewiesen:

(...)

- im Landschaftsraum Unteres Isartal mit Münchener Schotterebene: (...)

18 Isar, Isaraue, Niedermoorgürtel, Niederterrassen und Wiesenbrütergebiete im nördlichen Isartal (Stadt Landshut sowie Markt Esenbach, Gemeinden Niederaichbach, Postau, Weng, Wörth a. d. Isar, Landkreis Landshut, Städte Dingolfing und Landau a. d. Isar, Gemeinden Gottfrieding, Loiching, Mamming, Moosthenning, Niederviehbach, Märkte Pilsting und Wallersdorf, Landkreis Dingolfing-Landau)

- im Landschaftsraum Isar-Inn-Hügelland:

19 Südliche Isarleite (Stadt Landshut sowie Gemeinden Adlkofen, Niederaichbach, Tiefenbach, Landkreis Landshut, Gemeinde Niederviehbach, Landkreis Dingolfing-Landau)

20 Stadtnahes Hügelland (Stadt Landshut sowie Gemeinde Kumhausen, Landkreis Landshut) (...)

23 Vils, Vilstal und Vilsleite mit Wiesenbrüterlebensräumen (Gemeinden Altfraunhofen, Gerzen, Schalkham, Vilsheim, Märkte Geisenhausen und Velden, Stadt Vilsbiburg, Landkreis Landshut, Gemeinde Marklkofen, Märkte Reisbach und Eichendorf, Stadt Landau a. d. Isar, Landkreis Dingolfing-Landau, Gemeinde Roßbach, Landkreis Rottal-Inn) (...)

In einem landschaftlichen Vorbehaltsgebiet soll den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ein besonderes Gewicht zukommen.

Ausgenommen ist der Flächenbedarf für die geplanten Ausbaumaßnahmen (...) für die Bundesstraße 15 neu, deren Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung festgestellt ist.

Lage und Abgrenzung der landschaftlichen Vorbehaltsgebiete bestimmen sich nach der Tekturkarte „Landschaftliche Vorbehaltsgebiete“ zu Karte 3 „Landschaft und Erholung“.

RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)

Den nachfolgend bezeichneten regionalen Grünzügen werden folgende Freiraumfunktionen

- (S) Gliederung der Siedlungsräume,
- (K) Verbesserung des Bioklimas und
- (E) Erholungsvorsorge

zugeordnet:

(...)

4 Salzdorfer Tal und angrenzendes Hügelland (S) (E); (...)

6 Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten (S) (K) (E);

10 Vilstäler (S) (K) (E); (...)

Lage und Abgrenzung der regionalen Grünzüge bestimmen sich nach der Tekturkarte "B I Natur und Landschaft, Regionale Grünzüge" zu Karte 3 „Landschaft und Erholung“.

6.3.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

Der erste Streckenabschnitt, der für alle drei Planfälle gleich ist, quert das Isartal von Nord nach Süd. Dabei werden auf beiden Seiten des Flusses landwirtschaftliche Flächen, Biotopstrukturen sowie die Damm- und Ufervegetation bzw. der Auwald durchschnitten. Letzterer ist auch Teil des vom Regionalplan Landshut festgesetzten landschaftlichen Vorbehaltsgebietes 18 (vgl. LEP 7.1.2 & RP 13 B I 2.1.1.1) und ist im ansonsten sehr waldarmen Talraum der Isar landschaftsprägend. Er ist Erholungsraum für die Bevölkerung aus den größeren Siedlungseinheiten (v.a. Landshut, Ergolding & Essenbach), aber auch Lebensraum für gefährdete Tier- und Pflanzenarten. Durch seine ausgleichende Wirkung trägt er zur Verbesserung des Klimas bei (vgl. Kapitel E. I. 6.2) und schützt die wertvollen Grundwasservorkommen in den Quartärschottern (vgl. Kapitel E. I. 6.4). Der Wald kann den von ihm zu wahrenden Funktionen allerdings nur dann gerecht werden, wenn diese von ausreichend großen und zusammenhängenden Flächen ausgehen (vgl. RP 13 B I 1.3). Um den Auwald also nicht nur als landschaftsprägendes Element zu bewahren, sollen Verkehrswege so schonend wie möglich in die Landschaft eingebunden werden (vgl. LEP 7.1.1 (G), RP 13 B I 1.2 (G) & RP 13 B I 1.3 Abs. 3 (G)). Die Trasse der B 15neu wird zunächst mit einer Brücke über die Isar und über etwa die Hälfte des Auwaldes geführt, bevor sie dann auf einem Damm weiter Richtung Süden verläuft. Der Auwald wird hiervon zwar negativ berührt, allerdings kann durch die partielle Überbrückung seine Durchgängigkeit erhalten bleiben. Ferner ermöglicht das geplante Brückenbauwerk auch noch zu einem späteren Zeitpunkt die Realisierung des 10-Punkte-Programms für die Landshuter Isar des Wasserwirtschaftsamtes. Dieses sieht unter anderem eine Rückverlagerung des Isardeiches vor, um so den östlichen Auwald für den Hochwasserrückhalt zu öffnen (vgl. LEP 7.1.5 (G)) (vgl. Kapitel E. I. 6.4). Wie die untere Naturschutzbehörde der Stadt Landshut hervorhebt, ist der für den Eingriff in den Auwald vorgesehene Ausgleich bei Aumühle bislang noch nicht gesichert. Grundsätzlich sind die unvermeidbaren Waldrodungen durch funktional wirksame Ersatzaufforstungen auszugleichen. Diese sollen möglichst ortsnah und in direktem Zusammenhang zu den bestehenden Isar-Auwäldern erfolgen. Darüber hinaus sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan zu präzisieren und nach Art und Umfang in enger Absprache mit den Naturschutzbehörden abzustimmen und festzusetzen.

Im weiteren Trassenverlauf wird die B 15neu zunächst über die LAs 14 und dann über die Isarhangleite geführt. Dabei durchquert sie das landschaftliche Vorbehaltsgebiet 19 auf einer Länge von ca. 1,2 km (vgl. RP 13 B I 2.1.1.1) und das Natura-2000-Gebiet „Leiten der Unteren Isar“ an seiner schmalsten Stelle. Letzteres stellt einen Kernbereich einer regionalen Biotopverbundachse dar. In ihm sind streng geschützte Lebensraumtypen (u.a. Waldmeister-Buchenwald sowie Schlucht- und Hangmischwald) nachgewiesen. Der Schutz dieser trassennahen Biotopflächen vor allen direkten und indirekten Beeinträchtigungen ist während der Bauphase soweit wie möglich sicherzustellen. Außerdem ist dem Biotopschutz auch durch zeitliche Festlegung geeigneter Bauphasen Rechnung zu tragen (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 7, LEP 7.1.6 & RP 13 B I 1.4 Abs. 2 (G)). Wie im Bereich des Auwaldes sind die unvermeidbaren Waldrodungen auch hier durch möglichst ortsnahe und in direktem Zusammenhang zum verbleibenden Baumbestand stehende Ersatzaufforstungen auszugleichen.

Der gesamte Bereich zwischen Ohu und Frauenberg ist außerdem Teil des regionalen Grünzuges 6 (Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten) (vgl. LEP 7.1.4 i.V.m. RP 13 B I 2.1.2.3). Die Auswirkungen des Straßenbauprojektes auf diese Bereiche hängen sehr stark von der gewählten Variante zur Querung der Isarhangleite ab:

- Bei Variante A soll die Straße zunächst über einen langsam ansteigenden Damm an das FFH-Gebiet herangeführt werden. Dieses soll dann zum großen Teil mit einer ca. 40 m langen Brücke überquert werden, bevor schließlich ein Geländeeinschnitt notwendig wird, der jedoch mittels einer ca. 50 m langen Grünbrücke überspannt werden soll.
- Bei Variante B ist dagegen eine ca. 500 m lange Talbrücke vorgesehen, die das FFH-Gebiet Pfeilerfrei überbrücken soll.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmendaten hätte die Variante A mit ihrer breiten und langen Dammschüttung deutlich negativere Auswirkungen auf das Landschaftsbild und die Lebensräume als Variante B. Sie würde nicht nur die Sichtbeziehungen im Isartal unterbrechen, sondern auch den Frischlufttransport entlang des Flusses einschränken. Darüber hinaus würden sowohl die offene Landschaft als auch der Lebensraum verschiedener Tier- und Pflanzenarten durchschnitten (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Satz 10 & BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1). Im Falle von Variante B hingegen bliebe der Talraum deutlich offener und die Wanderbewegungen der vorkommenden Tiere würden deutlich weniger gestört. Nichtsdestotrotz stellen der Damm zur Auffahrt auf die lange Talbrücke sowie die Kappung der Bäume im Bereich der Isarleite negative Eingriffe dar. Zur Sicherung dieses hochwertigen Landschaftsraumes sind deshalb funktional wirksame Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu ergreifen. Diese Forderung wird auch von mehreren Fachstellen hervorgebracht.

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Im Streckenabschnitt zwischen Frauenberg und Gammel verläuft die Trasse dann in südwestliche Richtung und durchschneidet dabei offene Bereiche des tertiären Hügellandes sowie einzelne Waldflächen und kartierte Biotope. Der

Bereich ist außerdem Lebensraum verschiedener Tierarten (u.a. Fledermaus, Haselmaus).

Vor dem Hintergrund, dass der Freiraum erhalten und eine weitere Zerschneidung der offenen Landschaft so weit wie möglich vermieden werden sollen (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Sätze 9 & 10), fallen hier vor allem die Streckenführung durch topographisch stark bewegtes Gelände sowie die damit verbundenen zahlreichen Aufschüttungen und Abgrabungen negativ ins Gewicht. Sie blockieren vorhandene Sichtachsen in der freien Landschaft, verändern landschaftliche Bezüge, zerschneiden landwirtschaftliche Nutzflächen auf breiter Basis und stellen für manche Tierarten ein Hindernis dar. Die vorgesehenen Brückenbauwerke sind deshalb so zu konzipieren, dass die Funktion der Niederungen und Fließgewässer als Lebensraum und Ausbreitungsweg für Tier- und Pflanzenarten in möglichst vollem Umfang gewahrt bleibt.

Streckenabschnitt Gammel (B 299) – Hachelstuhl (B 15); Planfall 1a

Die für den vorherigen Streckenabschnitt beschriebenen Beeinträchtigungen der Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sind in noch deutlich stärkerem Maße auch für den Bereich zwischen Gammel (B 299) und Hachelstuhl (B 15) gegeben. Hier wird nicht nur die Zerschneidung der offenen Landschaft in topographisch stark bewegtem Gelände, sondern auch die Durchschneidung wertvoller Waldflächen fortgesetzt.

Auch wenn der Anteil der offenen Landschaft hier verhältnismäßig gering ist, wird diese bei Realisierung der B 15neu doch von mehreren Aufschüttungen, Abgrabungen und technischen Bauwerken unterbrochen. Besonders deutlich wird dies im Bereich der geplanten Anschlussstelle der B 299 an die vierspurige B 15neu bei Gammel. Diese ist technisch anspruchsvoll und nimmt mit allen erforderlichen Auf- und Abfahrtsrampen viel Fläche in Anspruch.

Der Planfall 1a durchschneidet südlich von Landshut mehrere, zum Teil sehr ausgedehnte Waldflächen. Neben einem größeren Bereich westlich von Obergangkofen und dem Ziegelholz handelt es sich dabei vor allem auch um das Spitalholz bzw. das Obergruber Holz. Dieses ist auch Teil des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes 20 (RP 13 B I 2.1.1.1 (Z)) und des regionalen Grünzugs 4 (Salzdorfer Tal und angrenzendes Hügelland) (RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)). Aufgrund der großflächigen Durchschneidung dieses Gebietes ist davon auszugehen, dass mit dem Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Freiraumfunktionen des Grünzugs als auch des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes verbunden sein werden. Obwohl die B 15neu hier nur noch einen Querschnitt von 11,5 m haben soll, sind aufgrund der topographischen Situation sehr umfangreiche Geländearbeiten notwendig, die die Waldlandschaft in einem sensiblen Bereich weitestgehend umgestalten und entwerten würden.

Zwischenfazit

Bei der zusammenfassenden Betrachtung des Planfalls 1a hinsichtlich der Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete fallen vor allem die zahlreichen technischen Bauwerke in topographisch anspruchsvollen Bereichen des tertiären Hügellandes sowie die Zerschneidung mehrere großflächiger Waldgebiete negativ ins Gewicht. In Bezug auf die technischen Varianten zur Querung der Isarhangleite trifft dies vor allem auch auf die Dammschüttung mit anschließender Grünbrücke (Variante A) zu. Der Planfall 1a be-

eintrüchtigt in ganz erheblichem Umfang die hier einschlägigen fachlichen Erfordernisse der Raumordnung. Dies wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

6.4 Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer, Grundwasser, Hochwasserschutz)

6.4.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1

Der Raum soll in seiner Bedeutung für die Funktionsfähigkeit der Böden, des Wasserhaushaltes, des Klimas, der Erholung sowie als Lebensraum der Tier- und Pflanzenwelt einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen entwickelt, gesichert oder, soweit erforderlich, möglich und angemessen, wiederhergestellt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 5

Grundwasservorkommen sollen geschützt, die Reinhaltung der Gewässer soll sichergestellt werden.

BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 8

Für den vorbeugenden Hochwasserschutz soll vor allem durch Sicherung oder Rückgewinnung von Auen, Rückhalteflächen und Entlastungsflächen Sorge getragen werden.

LEP 7.2.1 (G)

Es soll darauf hingewirkt werden, dass das Wasser seine Funktionen im Naturhaushalt auf Dauer erfüllen kann.

LEP 7.2.2 G

Tiefengrundwasser soll besonders geschont und nur für solche Zwecke genutzt werden, für die seine speziellen Eigenschaften notwendig sind.

LEP 7.2.4 Z

Außerhalb der Wasserschutzgebiete sind empfindliche Bereiche der Grundwassereinzugsgebiete für die öffentliche Wasserversorgung als Vorrang- und Vorbehaltsgebiete für die Wasserversorgung in den Regionalplänen festzulegen.

LEP 7.2.5 (G)

Die Risiken durch Hochwasser sollen soweit als möglich verringert werden. Hierzu sollen

- die natürliche Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft erhalten und verbessert,
- Rückhalteräume an Gewässern freigehalten sowie
- Siedlungen vor einem hundertjährigen Hochwasser geschützt werden.

RP 13 B VIII 1.4 (Z)

Für die Sicherung der öffentlichen Wasserversorgung werden im Regionalplan folgende Vorranggebiete für die Wasserversorgung festgelegt:

(...)

T56 Wolfsteinerau Lkr. Landshut (...)

T64 Ohu Lkr. Landshut

(...)

Ihre Lage und Abgrenzung bestimmen sich nach der Tekturkarte „Wasserwirtschaft“ zur Karte 2 „Siedlung und Versorgung“.

RP 13 B VIII 1.4 (Z)

In den Vorranggebieten für die öffentliche Wasserversorgung (Vorranggebiete für Wasserversorgung) ist dem Trinkwasserschutz gegenüber anderen raumbedeutsamen, mit dem Trinkwasserschutz nicht zu vereinbarenden Nutzungen Vorrang einzuräumen.

RP 13 B VIII 2.3 (Z)

Die noch weitgehend unbelasteten, ökologisch bedeutsamen Quellbäche entlang der Talhänge von Isar und Inn im tertiären Hügelland sind zu schützen und grundsätzlich nicht zu nutzen.

RP 13 B VIII 3.2 (G)

Es ist darauf hinzuwirken, die flussbegleitenden Auen, die der Hochwasserrückhaltung, der Grundwasserneubildung, dem Naturhaushalt und dem Klimaschutz dienen, zu erhalten oder soweit möglich, neu zu schaffen.

RP 13 B VIII 4.2 (G)

Es soll auf eine weitgehend getrennte Ableitung von Schmutz- und Niederschlagswasser und auf die Versickerung von Niederschlagswasser hingewirkt werden.

6.4.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

In diesem Abschnitt quert die geplante B 15neu zunächst den Längenmühlbach. Da die B 15neu hier noch durch eine Grundwasserwanne geführt wird und damit tiefer liegt als das Gewässer, soll letzteres nach aktuellem Planungsstand umgeleitet und weiter südlich unter der (dann oberflächlich verlaufenden) Straße hindurchgeführt werden. In diesem Zusammenhang wäre eine offene, möglichst frei fließende Gewässerführung zu bevorzugen.

In den daran anschließenden, vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten des Sendlbachs bzw. des Feldbachs ist eine Dammschüttung als Auffahrt auf die geplante Isarbrücke vorgesehen. Dieser Bereich stellt den natürlichen Rückhalteraum der genannten Gewässer dar. Aus diesem Grund muss hier die Bodennutzung grundsätzlich auf die Erfordernisse des Hochwasserschutzes ausgerichtet und die natürliche Speicherfähigkeit der Böden ausgenutzt werden (vgl. RP 13 B VIII 3.2 (G)). Da die Trasse jedoch nur durch den östlichen Randbereich der beiden vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete geführt wird und dort auch bei einem 100-jährlichen Hochwasser nur ein geringer Anstieg des Wasserspiegels zu erwarten ist, ergeben sich nur geringe Auswirkungen auf den Hochwasserschutz. Nichtsdestotrotz ist für die Dammschüttung der Brückenauffahrt ein Retentionsflächenausgleich zu schaffen.

Die Isarbrücke mit einer geplanten Länge von ca. 400 m soll den Fluss mit seinem Überschwemmungsgebiet sowie einen Teil des Auwaldes im Bereich Untere Au überspannen. Für diesen Bereich strebt das 10-Punkte-Programm für die Landshuter Isar des Wasserwirtschaftsamtes Landshut eine Verlegung des Isardeiches an, um so den östlichen Auwald für den Hochwasserrückhalt zu öffnen (vgl. <http://www.wwa-la.bayern.de>). Da die geplante Brücke den

Auwald etwa bis zur Hälfte seiner gesamten Breite überspannt, wäre eine nachträgliche Deichverlegung weiterhin möglich. Insofern ergeben sich hier keine zusätzlichen Beeinträchtigungen (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 8).

Im weiteren Verlauf wird die Straße dann auf einem Damm durch den Auwald geführt. Zwar ist durch die Inanspruchnahme dieses Naturraumes für technische Infrastruktur noch keine starke Beeinträchtigung der Funktionen des Wassers zu erwarten (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1 & LEP 7.2.1 G). Allerdings stellt die geplante Baumaßnahme doch einen erheblichen Eingriff in den Auwald dar. Aus diesem Grund sollte auch bei der weiteren Ausgleichsmaßnahmenplanung das o.g. 10-Punkte-Programm für die Landshuter Isar berücksichtigt werden.

Darüber hinaus befinden sich im Umfeld dieses Abschnitts auch die beiden Vorranggebiete für die Wasserversorgung T56 Wolfsteinerau sowie T64 Ohu. Ziel dieser Vorranggebiete für die Wasserversorgung ist es, die schützende Grundwasserüberdeckung vor gravierenden Beeinträchtigungen zu bewahren und andere besondere Risiken für die öffentliche Wasserversorgung zu vermeiden (vgl. LEP 7.2.4 (Z) & RP 13 B VIII 1.4 (Z)). Der geplante Straßenneubau wird in jeweils mindestens 400 m Entfernung an diesen Vorranggebieten vorbeigeführt. Insofern ist zwar keine direkte Beeinträchtigung der Vorranggebiete für die Wasserversorgung zu erwarten. Allerdings können sich für das Vorranggebiet T56 trotzdem indirekte negative Wirkungen ergeben. So kann es vor allem durch den Weiterbau der Grundwasserwanne im Bereich Ohu zu einer Absenkung des tertiären Druckwasserspiegels kommen. Beim Erreichen einer negativen Potenzialdifferenz zwischen oberem und unterem Grundwasserspiegel ist dann eine Zusickerung von oberflächennahem, stofflich höher belastetem Grundwasser in den tieferen Aquifer möglich.

Das Gleiche gilt für die beiden, Wasserschutzgebiete „Ohu“ und „Wolfsteinerau“. Die geplante Trasse verläuft zwar in ausreichender Entfernung zu deren jeweiligen Schutzzonen (W I-III), allerdings ist durch den Weiterbau der Grundwasserwanne bei Ohu auch hier ein Eindringen von stärker verunreinigtem Wasser in den tieferen Aquifer möglich (s.o.). Darüber hinaus steht für das Wasserschutzgebiet Wolfsteinerau derzeit ein Verfahren zur Neuausweisung an. Gemäß dem aktuellen Planungsstand werden sich die verschiedenen Schutzzonen künftig weiter nach Westen erstrecken. Der Trassenverlauf befindet sich dann in ca. 1,2 km Entfernung im Zustrom des neuen Trinkwasserschutzgebietes. Angesichts der Tatsache dass die Ressource Grundwasser im Interesse einer flächendeckenden Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit qualitativ hochwertigem Wasser auch in Zukunft erhalten werden soll und der Schutzfunktion der Böden sowie der darunter liegenden Schichten als Puffer oder Filter für das Grundwasser dabei eine besondere Bedeutung zukommt, gilt es in beiden Fällen die Absenkung des Druckwasserspiegels durch geeignete Maßnahmen zu minimieren (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 5 & LEP 7.2.2 G). Der Zweckverband zur Wasserversorgung der Isar-Gruppe 1 fordert in diesem Zusammenhang ein Grundwassermonitoring analog zu jenem beim Bau der Grundwasserwanne im Bauabschnitt „Ergoldsbach bis Essenbach (A 92)“.

Ferner ergibt sich durch den neu zu errichtenden Straßenkörper eine veränderte Akkumulation des Niederschlagswassers. Letzteres fällt auf der Asphaltdecke an, fließt entsprechend der Straßenneigung ab und muss dann gemäß den technischen Vorgaben behandelt werden. Grundsätzlich kann durch eine Versickerung über die belebte Oberbodenzone der natürliche

Wasserhaushalt durch Grundwasserneubildung erhalten und Abflusserhöhungen im Gewässer vermieden werden (RV 13 B VIII 4.2 (G)): Bei der Straßenentwässerung der B 15neu ist allerdings genau darauf zu achten, dass eine Grundwassergefährdung, insbesondere des quartären Grundwassers im Zufluss zu den Brunnen „Wolfsteinerau“, ausgeschlossen wird.

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Nach Querung der Isarhängeleite schwenken die Planfälle 1a und 1b südlich von Frauenberg nach Südwesten ab und folgen bis zum Anschluss an die B 299 bei Gammel demselben Verlauf. Da im tertiären Hügelland in der Regel kein sickerungsfähiger Untergrund vorliegt, sind im weiteren Verlauf der B 15neu in entsprechenden Bereichen Regenrückhalteeinrichtungen vorzusehen.

In diesem Streckenabschnitt werden der Wildgraben und der Eichengraben jeweils mit einer Brücke gequert, wohingegen der Vogener Graben unter einer dort geplanten Dammschüttung hindurch geführt werden soll. Jedes dieser Gewässer 3. Ordnung besitzt ein Überschwemmungsgebiet für den fachlich maßgeblichen Fall eines 100-jährlichen Ereignisses. Auch wenn es sich dabei um verhältnismäßig wenig bzw. kleine Einzugsgebiete handelt und diese eher in ihrem Oberlauf betroffen sind, wird durch die geplante Straße dennoch die natürliche Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft beeinträchtigt (vgl. LEP 7.2.5 G). Vor dem Hintergrund eines auch in Zukunft bestehenden und durch den Klimawandel weiter zunehmenden Hochwasserrisikos muss dem Verlust von Flächen, die Wasser speichern und wieder abgeben können, Einhalt geboten bzw. ein Ausgleich geschaffen werden (vgl. BayLPIG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 8). Dies gilt insbesondere im Bereich der Ortschaft Attenkofen, wo die bestehenden Hochwasserrückhaltebecken zum Schutz des Schweinbachtals nicht beeinträchtigt werden dürfen.

Streckenabschnitt Gammel (B 299) – Hachelstuhl (B 15); Planfall 1a

Ab Gammel folgen die Planfälle 1a und 1b dann jeweils einem unterschiedlichen Verlauf, wobei ersterer bis zum Anschluss an die B 15 bei Hachelstuhl noch weitere Gewässer 3. Ordnung (v.a. Altenbacher Graben, Roßbach, Gangkofener Graben) mittels Brücke oder Dammschüttung quert. Auch bei diesen gilt es, den Verlust von Flächen, die Wasser speichern und wieder abgeben können, Einhalt zu bieten bzw. einen Ausgleich zu schaffen (s.o.).

Zwischenfazit

In der Gesamtschau entspricht der Planfall 1a nicht in vollem Umfang den raumbezogenen fachlichen Erfordernissen des Schutzgutes Wasser. Es verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange, der mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen ist.

7. Sonstige raumbezogene fachliche Belange

7.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 1 BayLplG

Der Erhalt und die bedarfsgerechte Weiterentwicklung der notwendigen Infrastruktureinrichtungen sind in allen Teilräumen von besonderer Bedeutung.

Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 4 BayLplG

Dem Schutz kritischer Infrastrukturen soll Rechnung getragen werden.

Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 Satz 1 BayLplG

Den räumlichen Erfordernissen für eine kostengünstige, sichere und umweltverträgliche Energieversorgung einschließlich des Ausbaus von Energienetzen soll Rechnung getragen werden.

7.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Im gesamten Trassenverlauf der geplanten Straße kommt es zu Überschneidungen und Querungen mit anderen Infrastrukturlinien. Hierzu gehören Straßen, landwirtschaftliche Wege, Bahnlinien, Rad- und Wanderwege, Energieleitungen, Telekommunikationsverbindungen sowie Wasserver- und -entsorgungsleitungen. Zahlreiche dieser Querungen sind in den Unterlagen des Projektträgers bereits berücksichtigt und in einer für das Raumordnungsverfahren ausreichenden Tiefe beschrieben. Die Anhörung im Verfahren selbst hat die Querung dieser Infrastrukturlinien bestätigt und den Verlauf weiterer solcher Linien aufgezeigt. Hierzu zählt beispielsweise auch die geplante 380-kV-Hochspannungsleitung zwischen Altheim und St. Peter. Dadurch ausgelöste Störungen sollen entsprechend den einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung vermieden oder zumindest in ihren Auswirkungen minimiert werden (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Sätze 1 & 4 BayLplG). Ferner darf das Vorhaben dem kostengünstigen Um- und Ausbau der Energieinfrastruktur nicht entgegenstehen (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 Satz 1 BayLplG). Aus diesem Grund muss während der gesamten Bauzeit die Funktionsfähigkeit aller Infrastrukturverbindungen aufrechterhalten werden. Sofern im Rahmen des Raumordnungsverfahrens genauere Bestandspläne von Seiten der Träger öffentlicher Belange übermittelt wurden, werden diese an den Vorhabenträger übermittelt. Die detaillierte Lösung der einzelnen Querungen bleibt dann jedoch dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Zwischenfazit

Zusammenfassend entspricht Planfall 1a unter Berücksichtigung weiterer planerischer Konsequenzen den in diesem Bereich einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

II. Raumordnerische Bewertung des Planfalls 1b

1. Raumstrukturelle, überfachliche Belange

1.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E I. 1.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen überfachlichen Belange gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1b.

1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Eine gleichwertige und nachhaltige Entwicklung sind wesentliche Leitlinien der bayerischen Raumentwicklung. Dies verlangt eine integrative Berücksichtigung vielfältiger Raumnutzungsansprüche und eine entsprechende Ausgestaltung der räumlichen Strukturen. Dabei spielen sowohl ökonomische, als auch ökologische, soziale und kulturelle Aspekte eine Rolle. Es gilt, raumstrukturelle Stärken zu erhalten und auszubauen, Schwächen zu mildern und vorhandene Defizite abzubauen. Dies ist der wesentliche Auftrag der Festlegungen des BayLplG, LEP und RP 13 (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 1, LEP 1.1.1 Abs. 1, LEP 1.1.2 Abs. 1, RP 13 A I 1, RP 13 A II 1).

Die Verkehrsinfrastruktur bildet räumliche Verflechtungen ab, gestaltet und verändert diese aber auch. Leistungsfähige und umweltgerechte Verkehrswege sind entscheidende Voraussetzungen für eine nachhaltige Raumentwicklung. Sie gewährleisten die notwendige Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft. Dafür ist ein funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem sicherzustellen. Ziel ist es hierbei, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen so gering wie möglich zu halten. Aus diesem Grund müssen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasser künftig mehr berücksichtigt werden, damit sie in die Lage versetzt werden, nicht nur der steigenden Verkehrsentwicklung Rechnung zu tragen, sondern auch Anteile der anderen Verkehrsträger zu übernehmen. In der Fläche ist aber nach wie vor – und das wird sich absehbar auch nicht wesentlich verändern – die Straße der wichtigste und leistungsfähigste Teil der Verkehrsinfrastruktur. Daher kann auch der Bau von (Umgehungs-) Straßen einen Beitrag leisten, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren. So können durch die Vermeidung von Ortsdurchfahrten insbesondere die dort lebenden Menschen entlastet werden (Immissionen, Lärm) und durch eine Verflüssigung des Verkehrs der Schadstoffausstoß allgemein reduziert werden.

In Niederbayern und speziell im Raum Landshut kommt der Isarachse als Wirtschaftsstandort, Verkehrsraum und Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung eine herausragende Rolle zu. Raumstrukturell betrachtet ist das Gebiet, in dem das gegenständliche Vorhaben verwirklicht werden soll, in Teilen dem „ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen“ (Stadt Landshut und die Gemeinden Ergolding und Altdorf) bzw. dem „allgemeinen ländlichen Raum“ zugeordnet (vgl. Anhang 2 zum LEP). Das Oberzentrum Landshut ist mit den Hauptorten der Nachbargemeinden Altdorf (Unterzentrum), Ergolding (Unterzentrum) und Kumhausen eng verwoben und bildet hier einen gemeinsamen Siedlungs- und Versorgungsbereich. In diesem Bereich treffen verschiedene wichtige Bandinfrastrukturen aufeinander, die einen Knotenpunkt im Netz bilden. Nicht zuletzt aufgrund der zentralen Lage übernimmt dieser Raum eine Mittelpunktfunktion in der Planungsregion Landshut und war bislang der einzi-

ge oberzentrale Ort in der Planungsregion.¹² Aus der Mittelpunktfunktion heraus lässt sich auch erklären, dass ein Großteil der Verkehre im Raum Landshut sog. Ziel- und Quellverkehre sind. Der großräumige Durchgangsverkehr wird - auch nach der Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 - nur einen kleineren Teil der gesamten Verkehrsmenge im Raum Landshut ausmachen (vgl. Unterlage 22 zum ROV).

Neben der Isarachse ist aber auch das „Hinterland“ mit seinen zentralen Orten für die raumstrukturelle Entwicklung von besonderer Bedeutung. Insbesondere das Mittelzentrum Vilsbiburg hat sich zu einem wirtschaftlichen Zentrum entwickelt, für das eine gute verkehrliche Erreichbarkeit und Anbindung an die Wirtschaftsräume außerhalb der Region unabdingbar ist. So bietet die Stadt Vilsbiburg bei gut 11.000 Einwohnern beinahe 8.000 Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer (2014). Die bedeutende Rolle als Wirtschaftsstandort zeigt sich auch darin, dass Vilsbiburg ein positives Pendlersaldo aufweist. Ein „Einpendlerüberschuss“ von mehr als 3.100 Arbeitnehmern ist für eine Stadt dieser Größenordnung außergewöhnlich hoch.¹³

Der Planfall 1b, der auch als „Versatzlösung“ bezeichnet wird, bringt aufgrund der teilweisen parallelen Trassenführung mit der B 299 nur eine relativ geringe zusätzliche Erschließungswirkung mit sich. Allerdings profitieren von dieser Streckenführung das Unterzentrum Geisenhausen oder das Mittelzentrum Vilsbiburg in hohem Maße, da sich die Leistungsfähigkeit der B 299 Richtung Oberzentrum Landshut durch den 4-streifigen Ausbau deutlich verbessern wird. Die B 299 ist in diesem Bereich – insbesondere auch zu Tageszeiten mit erhöhtem Pendlerverkehr – hoch belastet. Auch die Erreichbarkeit der A 92 wird sich deutlich verbessern, da dann von Geisenhausen bis zur Autobahn eine durchgängige Überholstrecke vorhanden wäre. Dies wird sich auch durch Reisezeitgewinne in diese Richtung bemerkbar machen. Hinsichtlich der Verbesserung der Anbindung an das Bundesfernstraßennetz und der damit einher gehenden Verbesserung der Standortattraktivität kann der Planfall 1b daher eine nicht unerhebliche Wirkung entfalten (vgl. RP 13 B VII 3.2). Dies trifft insbesondere auch auf die östlichen und südöstlichen Teilräume der Region Landshut zu, die nach RP 13 A II 2 bevorzugt entwickelt werden sollen. Wirtschaftsstrukturelle Impulse, die auf einer Verbesserung der Anbindung an das Bundesfernstraßennetz basieren, sind im Falle der Realisierung von Planfall 1b zu erwarten, da diese Räume eine verbesserte infrastrukturelle Anbindung erhalten werden.

Auch die Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen, die in den im Raum vorhandenen zentralen Orten für die Bürger zur Verfügung stehen, wird sich teilweise verbessern. Die Verkehrsbeziehungen aus den Umlandgemeinden Richtung Landshut verändern sich auf dem Ostkorridor zum Positiven. Vor allem die im Osten von Landshut gelegenen Einrichtungen (z.B. Hochschule, Sparkassenakademie usw.) sind von Norden und Süden her besser zu erreichen. Auch das in Essenbach neu geplante Landratsamt kann über die B 15neu mit der Realisierung des Planfalls 1b aus dem südlichen Landkreis gut erreicht werden. Der Planfall 1b kann daher positive Effekte für sich verbuchen (vgl. LEP 2.2.5 Abs. 1 Spiegelstrich 2).

¹² Im Zuge der Fortschreibung des LEP Bayern soll auch Dingolfing zum Oberzentrum aufgestuft werden.

¹³ Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik kommunal 2015

Die Region Landshut weist grundsätzlich eine gut ausgebaute (Verkehrs-) Infrastruktur auf. Ein Manko im Raum Landshut ist jedoch, dass es relativ wenige Möglichkeiten zur Querung der Isar gibt. Mit einem zusätzlichen Isarüberquerung im Zuge der B 15neu können die Nord-Süd-Mobilität in der Region verbessert und die bestehenden Querungen der Isar, die sich beinahe ausschließlich im Stadtgebiet von Landshut befinden, entlastet werden. Dies wird zu einer Stärkung des ländlichen Raums insgesamt und einer Verbesserung der Standortvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere im Stadt-Umlandbereich von Landshut beitragen (vgl. LEP 2.2.5 Abs. 1 Spiegelstrich 1 und 3).

Im Umfeld des bereits realisierten Teils der B 15neu ist zu beobachten, dass sich Betriebe - z.B. im Bereich Schierling - neu angesiedelt und zu einer wirtschaftlichen Belebung beigetragen haben. Ähnliche Entwicklungen sind auch im Bereich der B 15neu, der hier zu beurteilen ist, denkbar. Allerdings drängen sich im Bereich des Planfalls 1b nach hiesiger Einschätzung kaum Standorte auf, die für eine solche Entwicklung geeignet wären (vgl. RP 13 A I 2). Allenfalls im Bereich der geplanten Anschlussstelle an die LAs 14 könnte sich eine solche Möglichkeit ergeben.¹⁴ Ansonsten gibt es entlang der Trasse des Planfalls 1b – nicht zuletzt aufgrund der Führung durch topographisch bewegtes Gelände und Waldgebiete – wohl keine Möglichkeiten, die Lagevorteile an einer Bundesstraße für weitere gewerbliche Nutzungen in Wert zu setzen. Die Auswirkungen auf RP 13 A I 2 sind daher bei dieser Variante eher gering einzuschätzen, zumal sich auch die Entwicklungsmöglichkeiten des Gewerbegebietes von Geisenhausen eher negativ darstellen.

Da bei Entscheidungen zur Raumnutzung – wie oben bereits dargestellt - unterschiedliche Belange gleichrangig eingestellt und ihre Wechselwirkungen beachtet werden müssen, soll bereits unter überfachlichen Gesichtspunkten eine erste Bewertung der ökologischen und sozialen Auswirkungen des Planfalls 1b erfolgen.

Die „Versatzlösung“ des Planfalls 1b bringt im Westen von Landshut bzw. in Kumhausen die geringsten verkehrlichen Entlastungswirkungen mit sich, hat jedoch im Osten der Stadt Vorteile gegenüber dem Planfall 1a. Allerdings ist diese Trassenführung auch mit erheblichen Nachteilen verbunden.

Alle Planfälle verlaufen im Bereich der Isaraue und der Isarleite durch ökologisch und landschaftlich besonders sensible Bereiche. Der Bau der B 15neu wird dort nicht unerhebliche Eingriffe mit sich bringen, die sich aber hinsichtlich der Planfälle nicht unterscheiden.

Der Planfall 1b ist zwischen Frauenberg und der B 299 – ebenso wie der Planfall 1a - mit vergleichsweise hohen topographischen Eingriffen verbunden. Eine Linienführung in bewegtem Gelände ist nur dann richtlinienkonform auszuführen, wenn die Landschaft durch Dämme und Einschnitte umgestaltet wird. Im Bereich bis zur B 299 verläuft die Trasse durch eine landschaftlich reizvolle Gegend, die bisher weitgehend frei von Vorbelastungen ist. Neben den bereits erwähnten Dämmen und Einschnitten sind hier auch mehrere größere Brückenbauwerke erforderlich, die das Landschaftsbild nachhaltig verändern und die Freiraumqualität verschlechtern werden (vgl. RP 13 A II 1). Darüber hinaus sind bei diesem Planfall auch besonders aufwändige Bauwerke zum Anschluss bzw. der Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz

¹⁴ Dieser Standort käme aber erst dann für eine gewerbliche Entwicklung in Frage, wenn die geplante Änderung des LEP 3.3 Rechtskraft erlangt hat.

und eine Verlegung der LA 30 erforderlich. Es sind daher negative Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter (Landschaft, Erholung, Boden) zu erwarten, die ins Gewicht fallen (vgl. LEP 2.2.5 Abs. 1) und später noch im Detail dargestellt werden.

Im Bereich der Parallelführung mit der vorhandenen Trasse der B 299 kommen dem Planfall 1b die Trassenbündelung und relativ einfache topographische Verhältnisse zugute. Im Bereich des Tals der kleinen Vils halten sich die Auswirkungen auf die sozialen und ökologischen Aspekte in Grenzen. Dennoch ist hier eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion gegeben, die aber im Vergleich zum Planfall 1a raumordnerisch betrachtet geringer ausfällt.

Zwischenfazit

Der Planfall 1b steht in weiten Teilen mit den überfachlichen Erfordernissen der Raumordnung in Einklang. Dies setzt aber voraus, dass eine Reihe von Maßgaben insbesondere zur Ökologie erfüllt wird.

2. Raumbezogene fachliche Belange des Verkehrs

2.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E I. 2.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Verkehrs gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1b.

2.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

• Allgemeine Bedeutung des Vorhabens für die fachlichen Belange des Verkehrs

Bayern ist durch seine zentrale Lage in Europa eine Drehscheibe des Verkehrs. Bedingt durch die raumstrukturellen Entwicklungen, die verstärkte internationale Arbeitsteilung und die europäische Integration ist der Verkehr stark angewachsen.

Die Zahl der in Deutschland zugelassenen Lkw ist von 2008 bis 2016 von 2,3 Millionen auf 2,8 Millionen gestiegen.¹⁵ Der Straßengüterverkehr soll nach der Verkehrsprognose des BMVI, die Grundlage für den Bundesverkehrswegeplan ist, beim Transportaufkommen von 3,1 Mrd. t im Jahr 2010 auf 3,6 Mrd. t im Jahr 2030, d.h. um 17% ansteigen. Die Verkehrsleistung soll im gleichen Zeitraum um 39% steigen und 2030 rund 607 Mrd. tkm ausmachen. Vom gesamten absoluten Wachstum des Güterverkehrs aller Verkehrsträger sollen rund 80% (Transportaufkommen) bzw. 74% (Verkehrsleistung) auf den Straßengüterverkehr entfallen.¹⁶

Auch der motorisierte Individualverkehr und der Pkw-Bestand haben stark zugenommen. So erhöhte sich der Pkw-Bestand in Deutschland zwischen

¹⁵ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2016/2017

¹⁶ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehrsverflechtungsprognose 2030

2008 bis 2016 von 41,2 Millionen auf 45,1 Millionen.¹⁷ Der motorisierte Individualverkehr soll nach der Verkehrsprognose des BMVI beim Verkehrsaufkommen von 56,5 Mrd. Fahrten im Jahr 2010 auf 59,1 Mrd. Fahrten im Jahr 2030, d.h. um 4,6% ansteigen. Die Dominanz des motorisierten Individualverkehrs am modal split wird sich damit noch weiter erhöhen und 2030 rund 83,3% betragen. Die Verkehrsleistung des MIV soll von 2010 bis 2030 um fast 10% steigen und 2030 rund 991,8 Mrd. Pkm umfassen.¹⁸

Die Straßeninfrastruktur ist in ihrem heutigen Ausbauzustand für die absehbare Zunahme des Verkehrsvolumens nur noch begrenzt aufnahmefähig. An nicht wenigen Stellen ist das System bereits überlastet und kann das Verkehrsaufkommen nicht mehr bewältigen. Ein überlastetes Straßennetz kann seine Rolle als Systemkomponente der verschiedenen Verkehrsträger nicht vollständig übernehmen und daher auch nicht nachhaltig sein (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz 5).

Insofern ist der Bau der B 15neu – unabhängig von der Variante - ein wichtiger Beitrag, das Netz der Bundesfernstraßen leistungsfähig zu erhalten bzw. bedarfsgerecht zu ergänzen (vgl. LEP 4.1.1, LEP 4.2 Abs. 1).

Die Weiterführung der B 15neu soll nach den Unterlagen

- die hochbelasteten Ortsdurchfahrten von Ergolding, Landshut und Kumbhausen im Zuge der B 15 und B 299 insbesondere vom Schwer- und Gefahrgutverkehr entlasten,
- den südlichen Landkreis Landshut an das Fernstraßennetz leistungsfähig anbinden,
- die Erschließung des südostbayerischen Wirtschaftsraumes verbessern und
- ineffiziente und belastende Umwege für den weiträumigen B 15-Verkehr vermeiden.

• **Der verkehrliche Bedarf des Vorhabens**

Der Bedarf für die B 15neu ist durch den Bundesgesetzgeber im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durch das Fernstraßenausbaugesetz verbindlich festgestellt. Insofern ist auch eine Übereinstimmung mit BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 3 Satz. 1 gegeben. Darüber hinaus ist die B 15neu Gegenstand von Zielen der Raumordnung (vgl. RP 13 B VII 3.1).

Die Frage, ob die B 15neu „gebraucht“ wird oder ob hierfür ein Bedarf besteht, ist damit nicht Gegenstand des Raumordnungsverfahrens. Hierauf wurde ausdrücklich in einem Informationspapier, das dem Einleitungsschreiben beigelegt war, hingewiesen.

• **Bewertung des Planfalls 1b**

Wie sich aus den vom Vorhabenträger genannten Zielen ergibt, werden mit der Ost-Süd-Umfahrung von Landshut im Zuge der B 15neu verschiedene Maßstabsebenen angesprochen. Dies sind zum einen verkehrliche Ziele im Gesamtverlauf der B 15neu – also großräumige Aspekte - und zum anderen

¹⁷ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehr in Zahlen 2016/2017

¹⁸ Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.), Verkehrsverflechtungsprognose 2030

regionale bzw. lokale Ziele, die kleinräumige Aspekte in den Fokus stellen. Es liegt in der Natur der Sache, dass die großräumigen Ziele nur dann vollständig erreicht werden können, wenn die B 15neu im Gesamtzusammenhang realisiert wird.

Vom Trassenverlauf des Planfalls 1b direkt betroffen sind das Oberzentrum Landshut, die Unterzentren Essenbach und Geisenhausen und die nicht-zentralen Gemeinden Adlkofen, Altfraunhofen, Kumhausen und Vilsheim. Die „Versatzlösung“ stellt einen Mittelweg zwischen lokalen und regionalen Zielsetzungen dar. Die im Verkehrsgutachten prognostizierte Entlastungswirkung von 48.4900 Kfz*km pro Tag verteilt sich aber nicht gleichmäßig auf die betroffenen Bereiche/Stadtteile. So wird der Bereich B 15/Veldener Straße von dieser Variante am wenigsten profitieren, wohingegen der Bereich der B 299/Konrad-Adenauer-Straße eine mittlere Entlastung erfahren wird. Der Planfall 1b kann auch in den Bereichen B 15/Stadtgebiet Landshut und im Bereich der Innenstadt Landshut mittlere Entlastungswirkungen für sich verbuchen.¹⁹

Ein weiterer – eher kleinräumig bedeutsamer - Aspekt ist die verbesserte Erreichbarkeit von (zentralörtlichen) Einrichtungen mit hohem Besucher- bzw. Verkehrsaufkommen. Im Osten von Landshut befinden sich z.B. verschiedene Aus- und Fortbildungseinrichtungen, die Hochschule und das Messegelände. Aufgrund des neuen Isarübergangs und der Verknüpfung der B 15neu mit der LAs 14 können diese Einrichtungen zukünftig auch von Osten besser erreicht werden, ohne dass längere Ortsdurchfahrten erforderlich werden. Eine Differenzierung der unterschiedlichen Planfälle ist diesbezüglich aber nicht möglich, da sie diesen Aspekt gleichmäßig gut erfüllen.

Die in den Planunterlagen vergleichend dargestellte Zeitersparnis für bestimmte Streckenverbindungen kann als weiteres Indiz für die verkehrliche Wirkung der einzelnen Planfälle Verwendung finden. Die Relation Essenbach-Münchsdorf ist beim Planfall 1b ca. 17 km lang, die Relation Essenbach-Geisenhausen ca. 16 km. Für die Verbindung Essenbach-Münchsdorf können beim Planfall 1b Reisezeitgewinne von 39%, bei der Verbindung Essenbach-Geisenhausen von 50% erzielt werden. Der gemittelte Reisezeitgewinn dieser Variante liegt mit 45% unter der Variante 1a (48%) und Variante 1c (51%).

Die Erfordernisse der Raumordnung zum Verkehr stellen die oben angesprochenen großräumigen Aspekte in den Vordergrund. Während die kleinräumigen Ziele in den Planunterlagen vergleichend dargestellt wurden und eine entsprechende Bewertung zulassen, ist die großräumige Wirkung der B 15neu nur sehr allgemein beschrieben. Dies ist wohl auch dem Umstand geschuldet, dass der zu beurteilende Abschnitt zwar verkehrswirksam ist, aber letztlich nur einen verhältnismäßig kurzen Teilabschnitt für die – langfristig verfolgte – Verbindung zwischen der A 92 über die A 94 zur A 8 darstellt. Um den Erfordernissen des Landesentwicklungsprogramms (vgl. LEP 4.1.2 Abs. 1, LEP 4.2 Abs. 1) und des Regionalplans Landshut (vgl. RP 13 B VII 3.1, RP 13 B V 1.4 Abs. 1) voll gerecht zu werden, kann die Planung daher nur ein weiterer Baustein für eine zusätzliche großräumige Nord-Süd-Verbindung innerhalb Bayerns sein.²⁰ Eine großräumig wirksame Verbesserung der Anbindung der Regionen wird aber nur dann voll zum Tragen

¹⁹ Die Entlastungswirkungen werden beim Schutzgut Mensch (E. II. 6.1) abermals thematisiert.

²⁰ Die Weiterführung der B 15neu südlich der Umfahrung Landshut ist im gültigen Bundesverkehrswegeplan bis nach Rosenheim im sog. weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten.

kommen, wenn eine Weiterführung der B 15neu Richtung Süden zeitnah in Angriff genommen wird. Hierfür sieht der Bundesverkehrswegeplan derzeit einen „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ vor. Der Weiterbau der B 15neu ist Voraussetzung für die volle Erreichung der raumordnerischen Zielvorgaben zur Anbindung der Regionen an das Autobahnnetz (vgl. RP 13 B VII 3.1).

Gleichwohl leistet auch das gegenständliche Vorhaben einen (Teil-) Beitrag zur Verbesserung der Einbindung Bayerns und der Region Landshut in das nationale VerkehrswegeNetz und setzt den schon realisierten bzw. in Bau befindlichen Teil der B 15neu zwischen der A 93 und der A 92 sinnvoll fort (vgl. LEP 4.1.2 Abs. 1).

Das Projektziel, den südlichen Landkreis Landshut an das Fernstraßennetz leistungsfähig anzubinden, kann der Planfall 1b relativ gut erfüllen. Hinzu kommt, dass beim Planfall 1b insgesamt 6 Knotenpunkte vorgesehen sind, die eine Verknüpfung der B 15neu mit dem überregionalen und regionalen Verkehrsnetz erlauben. Damit wird sich auch die „Flächenerschließung“ und die Einbindung in das regionale VerkehrswegeNetz positiv bezüglich LEP 4.1.2 Abs. 2 und RP 13 B VII 3.2 auswirken.

Auch eine Verbesserung der Erschließung des südostbayerischen Wirtschaftsraumes kann sich erst dann vollständig einstellen, wenn die B 15neu über die jetzt geplante Südumfahrung von Landshut hinausgeht. Für den südostbayerischen Wirtschaftsraum ist insbesondere der „Ostkorridor“ relevant. Vor diesem Hintergrund bringt der Planfall 1b deutliche Verbesserungen mit sich, wie sich an den Reisezeitgewinnen für die Verbindung Geisenhausen-Essenbach ablesen lässt. Der Planfall 1b leistet damit einen Beitrag zum Abbau der Standorthemmnisse der wirtschaftsnahen Infrastruktur, insbesondere bei der verkehrlichen Anbindung der strukturschwächeren östlichen und südlichen Teilbereichen der Region Landshut (vgl. RP 13 B V 1.4 Abs. 1).

Zu einem leistungsfähigen Straßennetz gehört es auch, dass es möglichst gefahrlos und sicher genutzt werden kann. Gradienten und Kurvenradien spielen hier eine ebenso große Rolle wie die Funktionalität und Begreifbarkeit von Knoten. Im Verlauf des Planfalls 1b ist die Verknüpfung von B 299 und B 15neu diesbezüglich eine besondere Herausforderung. Die in den Unterlagen vorgeschlagenen Knotenpunkte bei Gammel (K 3) und bei Geisenhausen (K 5) können vor diesem Hintergrund noch nicht voll überzeugen. Bei Gammel ist auch die geplante Verlagerung der LA 30 unbefriedigend, wie bei Geisenhausen die Auffahrtlösung über die LA 8 (insbesondere für die Verkehre, die Richtung Westen auf die B 15neu auffahren wollen). Im Rahmen der Detailplanung ist daher nochmals zu prüfen, wie diese Knoten optimiert werden können (vgl. Maßgaben A. II. 4.1 & A. II. 4.2).

Die Ost-Süd-Umfahrung von Landshut ist im Bundesverkehrswegeplan im sog. „vordringlichen Bedarf“ enthalten und wird auch im Zusammenhang geplant. Die Verwirklichung der Maßnahme ist in mehreren Bauabschnitten bzw. Ausbaustufen vorgesehen. Ihre prognostizierte Wirkung in Stadt und Landkreis Landshut wird die Maßnahme erst dann entfalten können, wenn sie durchgehend fertig gestellt ist (vgl. Maßgabe A. II. 4.3).

Die bei den Planfällen 1b und 1c vorgesehene Verbindung der B 299 und der B 15 über die „Vilstalspange“ ist der vorläufig letzte Abschnitt im Zuge der B 15neu. Der Markt Geisenhausen führt hier nicht zu Unrecht an, dass –

für den Fall, dass die Maßnahme an der B 299 enden würde – der Verkehr Richtung B 15 durch das Ortszentrum von Geisenhausen gelenkt werden würde. Dies würde zu einer nicht unerheblichen Mehrbelastung der Ortsdurchfahrt von Geisenhausen und im weiteren Verlauf auch von Altfraunhofen führen, die lt. der vorliegenden Verkehrsprognose beim Planfall 1c höher liegt als beim Planfall 1b.

Unabhängig davon sind diese Ortsdurchfahrten kaum geeignet, diese zusätzlichen Verkehre aufzunehmen. Deshalb ist es erforderlich, dass bei den Planfällen 1b und 1c die Vilstalspange möglichst zeitgleich mit dem Abschnitt 2 (LAs 14 – B 299) errichtet und unter Verkehr genommen wird (vgl. Maßgabe A. II. 4.4).

Die Planfälle 1a und 1c haben den Vorteil, dass sie weitgehend neu errichtet werden und daher während der Bauphase nur geringe Beeinträchtigungen des bestehenden Straßennetzes zu erwarten sind. Der Planfall 1b hingegen wird aufgrund der Parallelführung mit der B 299 sowie der sehr aufwändigen Knotenpunktgestaltung bei Gammel und Geisenhausen während der Bauphase zu erheblichen Verkehrsbeeinträchtigungen in diesem Bereich führen. Diese Beeinträchtigungen werden den Verkehrsfluss auf der ohnehin stark belasteten B 299 verschlechtern. Darüber hinaus sind während der Bauphase Ausweichverkehre zu erwarten, die das nachgeordnete Straßennetz und die dort gelegenen Ortsdurchfahrten zusätzlich belasten werden. Es sind daher (verkehrslenkende) Maßnahmen erforderlich, um diese Ausweichverkehre möglichst gering zu halten (vgl. Maßgabe A. II. 4.5).

Darüber hinaus ist zu erwarten, dass die Erschließung einiger Anwesen nicht mehr über die vorhandenen Wege- und Straßenverbindungen möglich sein wird (z.B. Holzen, Ried a.d. Straße), was einen weiteren Erschließungsaufwand nach sich ziehen wird. Details hierzu werden aber erst im weiteren Planungsprozess festgelegt.

Der Planfall 1b quert in seinem Verlauf mehrere Bahnstrecken. Im Bundesverkehrswegeplan sind die ABS München–Mühldorf–Freilassing und die ABS Landshut-Plattling als Vorhaben des potenziellen Bedarfs, die in den vordringlichen Bedarf aufsteigen können, enthalten. Der Nachweis, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf erfüllen und damit in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden können, ist nach hiesiger Kenntnis noch nicht erfüllt. Dennoch ist der geplante Ausbau dieser Bahnstrecken (Elektrifizierung, 2-gleisiger Ausbau) bei der Detailplanung der B 15neu zu berücksichtigen, um einen Konflikt mit RP 13 B VII 2.3.1 Abs. 1 zu vermeiden (vgl. Maßgabe A. II. 4.6).

Der Planfall 1b berührt in einigen Streckenabschnitten das überörtliche und örtliche Radwegenetz. Der Isarradweg und der Isar-Vils-Radweg sind Teil des Bayernnetzes für Radler und erfreuen sich einer hohen Beliebtheit. Es gilt daher, sowohl diese touristischen als auch die örtlichen Radwegeverbindungen zu erhalten (vgl. LEP 4.4 Abs. 1 und RP 13 B V 2.3.7 Abs. 1). Der Isarradweg verläuft im Bereich der Dämme beidseits der Isar und wird vom geplanten Brückenbauwerk voll überspannt. Insofern dürften sich in der Betriebsphase kaum Beeinträchtigungen desselben ergeben. In der Bauphase ist darauf zu achten, dass er durchgängig attraktiv bleibt (vgl. Maßgabe A. II. 4.7). Im Bereich des Vilstals nutzt die der Planfall 1b teilweise den Trassenkorridor der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße, auf der auch der Isar-Vils-Radweg verläuft. Diese Radwegeverbindung gilt es zu erhalten. Wenn eine Radwegeverbindung auf der künftigen Bundesstraße

hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht vertretbar ist, ist für einen funktionsgleichen Ersatz zu sorgen. Im Bereich des Knotenpunktes K 4 bei Hachelstuhl ist im Rahmen der Detailplanung darauf zu achten, dass die bestehenden Radwege funktionsfähig erhalten und verkehrssicher ausgestaltet werden (vgl. Maßgabe A. II. 4.7).

Zwischenfazit

Der Planfall 1b kann hinsichtlich der verkehrlichen Belange Wirkungen sowohl auf der kleinräumigen Ebene (Entlastung im Stadtgebiet Landshut) als auch auf der regionalen Ebene (Anbindung an das Fernstraßennetz) entfalten.

3. Raumbezogene fachliche Belange der gewerblichen Wirtschaft

3.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 3.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange der gewerblichen Wirtschaft gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1b.

3.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die für den Planfall 1a bewerteten Auswirkungen des Vorhabens auf die fachlichen Belange der gewerblichen Wirtschaft sind – mit Ausnahme des Aspekts der Rohstoffsicherung – auch für den Planfall 1b anzuführen (vgl. Kapitel E. I. 3.2).

4. Raumbezogene fachliche Belange des Siedlungswesens und der Denkmalpflege

4.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 4.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Siedlungswesens und der Denkmalpflege gelten in vollem Umfang auch als Maßstab für die Beurteilung des Planfalls 1b.

4.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die Siedlungsstruktur im Bereich der B 15neu ist durch verdichtete Bereiche (Stadt Landshut, Markt Altdorf, Markt Ergolding, Gemeinde Kumhausen) und eher ländlich geprägte Landschaften mit disperser Siedlungsstruktur gekennzeichnet. Insbesondere das tertiäre Hügelland ist von verstreuten kleinen Dörfern, zahlreichen Weilern und Einzelanwesen im bauplanungsrechtlichen Außenbereich geprägt. Im Vilstal liegen die größeren Orte Altfraunhofen und Geisenhausen. Bei allen Planfällen ist erkennbar, dass es offensichtlich Grundlage der Trassenplanung war, die vorhandenen Ortslagen soweit möglich zu meiden. Dennoch wird die Realisierung der B 15neu, insbesondere im

Bereich, wo sie vierspurig ausgebildet werden soll, diese gewachsene Siedlungsstruktur nicht unerheblich verändern und auch stören.

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

Der Trassenverlauf des Planfalls 1b durchschneidet – wie auch die anderen Varianten – den Ortsbereich von Ohu. Nach den Planunterlagen ist hier die Führung der B 15neu in einem offenen Trog vorgesehen, der den vorhandenen Siedlungsbereich trennen wird. Dies ist auch der einzige Bereich im Trassenverlauf, wo Baugebietsdarstellungen in einem kommunalen Bauleitplan direkt betroffen sind. Aufgrund der Durchschneidung des Siedlungsbereiches und der Troglage ist hier eine bauliche Entwicklung eingeschränkt oder ganz unmöglich, was die Planungshoheit des Marktes Essenbach, zu dem der Ortsteil Ohu gehört, nicht unerheblich berührt. Die dort vorhandenen Bauflächenpotenziale können nicht mehr genutzt werden, was sich ungünstig auf die Verwirklichung von LEP 3.2 auswirkt. Hierbei ist aber auch zu berücksichtigen, dass die mögliche Trassenführung der B 15neu in diesem Bereich hinsichtlich ihrer Lage kaum veränderbar erscheint und auch schon lange Zeit bekannt ist. Nichtsdestotrotz ist darauf hinzuwirken, dass die negativen siedlungsstrukturellen Wirkungen der B 15neu möglichst gemindert werden. In der Detailplanung ist daher zu prüfen, durch welche Maßnahmen die Zäsurwirkung der B 15neu in diesem Siedlungsbereich verringert werden kann (vgl. Maßgabe A. II. 7.1). Die Auffassung des Marktes Essenbach, der Raum Ohu könne - wenn die B 15neu durch Ohu führt - nicht mehr nennenswert entwickelt werden, wird aber nicht geteilt. Zum einen ist die Siedlungsentwicklung der jüngeren Zeit auf den Südosten des Ortsteils ausgerichtet (z.B. Mühlbachsiedlung V), wo auch noch Erweiterungspotenziale gegeben sind. Zum anderen sind von der Marktgemeinde keine konkreten Planungsabsichten im näheren Umfeld der Trasse der B 15neu benannt worden. Der Verweis darauf, dass ein bereits vor Jahrzehnten aufgehobener Bebauungsplan nun nicht mehr realisiert werden könne, ist aus raumordnerischer Sicht keine tragfähige Argumentation.

Im weiteren Verlauf des Planfalls 1b sind nach der Isarquerung keine größeren Siedlungsbereiche vorhanden, die aufgrund der Trassenführung in ihrer siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeit beeinträchtigt würden. Insofern sind die diesbezüglichen Konflikte mit RP 13 A II 1 hier gering. Jedoch sind eine Reihe von Einzelanwesen oder Siedlungssplitter vorhanden, die recht nahe an der Trasse liegen. Die Beeinträchtigung durch den zu erwartenden Verkehrslärm wird in Kapitel E. II. 6.1 diskutiert.

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Zwischen Frauenberg und Gammel verläuft der Planfall 1b überwiegend durch topographisch sehr bewegtes Gelände. Die daraus resultierenden technischen Bauwerke, Dämme und Einschnitte beeinträchtigen die land- und forstwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft erheblich (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Abs. 1). (vgl. Kapitel E. II. 5).

Darüber hinaus ist zu berücksichtigen, dass in diesem Streckenabschnitt und seinem Umfeld eine Reihe von Boden- und Baudenkmalern vorhanden sind oder vermutet werden. Bau- und Bodendenkmäler legen Zeugnis ab über die (Siedlungs-) Geschichte im Raum und sind ein wichtiger Teil des kulturellen Erbes. In der Detailplanung ist daher auf diese Aspekte ein besonderes Au-

genmerk zu legen und eine Beeinträchtigung möglichst zu vermeiden (vgl. LEP 8.4.1 Abs. 2, RP 13 A I 3, RP 13 B II 1 Abs. 2). Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung, Bergung bzw. Dokumentation der Funde in Abstimmung mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden zu erfolgen (vgl. Maßgabe A. II. 7.2). Im Verlauf der des Planfalls 1b sind insbesondere an der Isarleite sowie bei Frauenberg und Gammel Bodendenkmäler bekannt.

Neben Bodendenkmälern sind im Umfeld des Planfalls 1b auch eine Reihe von Baudenkmalen vorhanden. Diese sind entweder im Siedlungszusammenhang (z.B. Frauenberg) oder im Außenbereich gelegen (z.B. Eglberg, Sittlerhof) und haben in den meisten Fällen einen größeren Abstand zur Trasse. Im Sinne von RP 13 B II 1 Abs. 2 ist im Rahmen der Detailplanung - insbesondere in der Nähe von Ingenieurbauwerken - darauf zu achten, dass diese Siedlungen und ihr Umfeld möglichst wenig beeinträchtigt werden. Um eine mögliche visuelle Beeinträchtigung von Baudenkmalen bewerten zu können, sind ggf. Sichtbarkeitsanalysen erforderlich (vgl. Maßgaben A. II. 7.3 & A. II. 7.4).

Streckenabschnitt Gammel (B 299) - Geisenhausen (B 299); Planfall 1b

Ab dem Kreuzungspunkt mit der B 299 nutzt der Planfall 1b den bestehenden Trassenkorridor der Bundesstraße bis Geisenhausen. In diesem Bereich befinden sich einige Streusiedlungen bzw. Einzelanwesen nahe an der Trasse. Vor Geisenhausen schwenkt die Linienführung dann Richtung Vilstal ab. In diesem Bereich schränkt die B 15neu die gewerblichen Entwicklungsmöglichkeiten des Marktes Geisenhausen im Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet Kreuzfeld ein. Der Markt Geisenhausen hat auf diesen Sachverhalt hingewiesen und geht davon aus, dass in den nächsten Jahren eine Erweiterung des Gewerbegebietes notwendig sein wird. Aus raumordnerischer Sicht ist dieser Einwand berechtigt; das GE Kreuzfeld ist derzeit der wichtigste Gewerbebestandort für Geisenhausen, andere Standorte drängen sich nicht auf und sind vom Markt auch nicht gewollt. Der Aspekt der Einschränkung kommunaler Entwicklungsmöglichkeiten des zentralen Ortes, in dem nach RP 13 A III 2.3 das Angebot an nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplätzen ausgeweitet werden soll, ist daher in der Gesamtabwägung mit entsprechendem Gewicht einzustellen.

Streckenabschnitt Geisenhausen (B 299) – Münchsdorf (B 15); Planfälle 1b & 1c

Nach Geisenhausen verläuft der Planfall 1b – trassengleich mit dem Planfall 1c – durch das Tal der kleinen Vils. Die Siedlungsstruktur ist dort dispers, Siedlungen mit größerem Entwicklungspotenzial sind bis zur Gemeindegrenze Altfraunhofen nicht vorhanden. Bei Eging verlässt die Trasse das Tal der kleinen Vils und verläuft in zwei Untervarianten Richtung Westen, um bei Münchsdorf an die B 15 anzuschließen.

Im Bereich des Vilstals gibt es zwischen Stützenbruck und Eging einen größeren Bereich, wo Bodendenkmäler vermutet werden, eine weitere Vermutungsfläche liegt noch bei Münchsdorf, wo der Knotenpunkt zwischen B 15neu und B 15 vorgesehen ist. Außerdem ist auch in diesem Streckenabschnitt eine Reihe von Baudenkmalen vorhanden. In der Detailplanung ist deshalb auf

diese Aspekte ein besonderes Augenmerk zu legen und eine Beeinträchtigung möglichst zu vermeiden (vgl. LEP 8.4.1 Abs. 2, RP 13 A I 3, RP 13 B II 1 Abs. 2). Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabensbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern hat die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung, Bergung bzw. Dokumentation der Funde in Abstimmung mit den zuständigen Denkmalschutzbehörden zu erfolgen (vgl. Maßgabe A. II. 7.2).

Untervariante „nord“

Die Untervariante schwenkt bei Eging Richtung Nordwesten ab und umgeht die Ortschaften Holzhäusel/Moorloh in einem Bogen durch die nördlich bzw. westlich davon liegende Waldstücke. Hinsichtlich der siedlungsstrukturellen Aspekte ist diese Lösung deutlich besser, da keine Durchschneidung des gewachsenen Siedlungskörpers erforderlich ist und die Straße „im Rücken“ der Baugebiete verläuft. Im Gesamtverlauf des Planfalls 1b (mit Untervariante „nord“) sind nach der Isarquerung keine größeren Siedlungsbereiche vorhanden, die aufgrund der Trassenführung in ihrer siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeit beeinträchtigt würden. Insofern sind die diesbezüglichen Konflikte mit RP 13 A II 1 hier gering. Jedoch sind eine Reihe von Einzelanwesen oder Siedlungssplitter vorhanden, die recht nahe an der Trasse liegen. Die Beeinträchtigung durch den zu erwartenden Verkehrslärm wird in Kapitel E II. 6.1 diskutiert.

Untervariante „süd“

Die Untervariante soll zwischen dem Gewerbegebiet Galgenfeld, in dem auch einige Wohnhäuser vorhanden sind, und dem Wohngebiet Moorloh verlaufen. An der schmalsten Stelle ist der dort noch vorhandene Freiraum nur rund 100 m breit. Die Bundesstraße müsste durch diese Engstelle verlaufen und würde im Ergebnis die beiden Siedlungskörper voneinander trennen. Auch etwas weiter im Westen wäre die Trassenführung mit einer erheblichen Beeinträchtigung des Baugebietes „Sonnenhang“ verbunden. Das Wohngebiet ist in dem Bereich, wo eine verbindliche Bauleitplanung vorliegt, weitestgehend bebaut. Zwar sind im Osten dieses Baugebietes noch gewisse Bauflächenreserven (Flächennutzungsplan) vorhanden, eine Weiterentwicklung Richtung Süden wäre aber nicht mehr sinnvoll möglich. Darüber hinaus hat die Gemeinde Altfraunhofen angegeben, eine Erweiterung des Baugebietes Moorloh-Ost mit 43 Wohneinheiten zu planen, für das es bereits einen Planentwurf gebe. Der Aufstellungsbeschluss für das Baugebiet wurde am 07.03.2017 gefasst.

Ein Abrücken der Trasse von der Wohnbebauung ist aufgrund der räumlichen Situation und der vorhandenen Zwangspunkte nicht möglich. Die Untervariante „süd“ ist aufgrund der genannten Aspekte daher im Hinblick auf die Siedlungsstruktur und deren Weiterentwicklungsmöglichkeiten als äußerst problematisch anzusehen (vgl. RP 13 A II 1). Es wäre mit einer erheblichen Verschlechterung der Wohnqualität in den bestehenden Wohngebieten zu rechnen, eine Weiterentwicklung der Siedlungen Richtung Süden wäre nicht mehr möglich. Auch das konkret geplante Wohngebiet Moorloh-Ost wäre mit erheblichen Einschränkungen verbunden und – im südlichen Bereich – gar nicht mehr realisierbar. Es ist daher festzuhalten, dass die Untervariante „süd“ raumordnerisch bedeutsame Verschlechterungen für die siedlungsstrukturelle Entwicklung von Altfraunhofen mit sich bringen würde, was in der Gesamtabwägung mit entsprechendem Gewicht einzustellen ist.

Zwischenfazit

Im Hinblick auf die derzeit vorgesehene Lage des Planfalls 1b ist eine Einschränkung einer raumordnerisch sinnvollen städtebaulichen Entwicklung im Bereich von Ohu zu erwarten. Darüber hinaus wird die gewerbliche Entwicklungsmöglichkeit von Geisenhausen durch die Trassenführung nicht unerheblich eingeschränkt, was in der Gesamtabwägung entsprechend zu gewichten ist.

Im Bereich von Altfraunhofen wirft die Untervariante „süd“ erhebliche Probleme auf. Die raumordnerisch bedeutsame Verschlechterung für die siedlungsstrukturelle Entwicklung von Altfraunhofen ist in der Gesamtabwägung mit entsprechendem Gewicht einzustellen.

5. Raumbezogene fachliche Belange von Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und der Jagd

5.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E I. 5.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und der Jagd gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für Planfall 1b.

5.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

- Landwirtschaft

Für den Straßenkörper der B 15neu und die angrenzenden Böschungen werden bei Planfall 1b auf einer Gesamtlänge von 24 km ca. 84 („Untervariante „nord“) bzw. 88 ha (Untervariante „süd“) landwirtschaftliche Fläche beansprucht. Nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung der bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft (LSK) entfallen davon etwa 70 bzw. 75 ha auf Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen. Darüber hinaus werden weitere Flächen für die Anpassung des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes sowie die Errichtung von Entwässerungsanlagen und die Schaffung ökologischer Ausgleichsflächen erforderlich. Die betroffenen landwirtschaftlichen Flächen werden bislang vor allem für den Ackerbau, die flächengebundene landwirtschaftliche Tierhaltung sowie den Feldgemüsebau genutzt. Aus diesem Grund wirkt sich die Flächeninanspruchnahme nachteilig auf den landwirtschaftlichen Beitrag zur Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit Lebensmitteln, erneuerbarer Energie und nachwachsenden Rohstoffen aus (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 5 Satz 6, RP 13 A I 1.4 G & RP 13 B V 2.1.2 (G)). Ferner wird die Sicherung attraktiver Kulturlandschaften, der biologischen Vielfalt sowie der vielfältigen räumlichen Identität Bayerns erschwert (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 6 Satz 4 & LEP 5.4.1 Abs. 1 G). Um den hieraus resultierenden Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung zu minimieren, sollen die betroffenen Flächen nur in dem unbedingt notwendigen Umfang in Anspruch genommen werden (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Satz 10 & LEP 5.4.1 Ab. 2 G) (vgl. Maßgabe A. II. 8.1). Dieser Minimierungsgrundsatz spricht auch für die lange Talbrücke vor der Isarhangleite. Bei ihr wird nicht nur weniger Fläche dauerhaft überbaut, sondern auch die Gefahr einer klimatischen Kälteseebildung deutlich reduziert.

Der Entzug des Produktionsfaktors Boden kann im Einzelfall eine Weiterführung landwirtschaftlicher Betriebe in Frage stellen. Ferner können aus der Zerschneidung einzelner Flurstücke ungünstige Feldformen bzw. nicht mehr nutzbare Teilstücke resultieren. Eine wirtschaftliche Bearbeitung derselben wird somit erschwert. Da in der Region Landshut jedoch einer bäuerlich betriebenen Landwirtschaft sowie der Zusammenarbeit von Haupt- und Nebenerwerbsbetrieben eine besondere Bedeutung zukommt (vgl. RP 13 B V 2.1.1 Abs. 1 (G)), könnte bei unvermeidbarer Überbauung landwirtschaftlicher Nutzflächen ein ausreichender Ersatz mittels Tauschgrundstücken nötig werden (vgl. Maßgabe A. II. 8.2). Die Trassenführung soll sich so weit wie möglich an den bestehenden Flurstücken orientieren und deren Durchschneidung auf das notwendige Maß beschränken (vgl. Maßgabe A. II. 8.3).

Aus der Querung und Überbauung landwirtschaftlicher Wege resultieren ferner Erschließungserschwernisse. Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzung sind des Weiteren durch die Inanspruchnahme von Grundstücken und Wegen als Baufelder, Lagerflächen und als Zuwegungen zu den Baustellen zu erwarten. Um eine Bewirtschaftung sicherzustellen, ist die Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Nutzflächen vor, während und nach der Bauphase grundsätzlich zu gewährleisten. Unterbrochene Wegeführungen sind soweit wie möglich wieder herzustellen (vgl. Maßgabe A. II. 8.4). Aus diesem Grund sind die weiteren Planungen eng mit der Landwirtschaftsverwaltung abzustimmen (vgl. Maßgabe A. II. 8.5).

Aus landwirtschaftlicher Sicht schneidet der Planfall 1b insgesamt etwas besser ab als Planfall 1a. Dies liegt vor allem daran, dass die Trasse im Streckenabschnitt zwischen Gammel und Geisenhausen dem Verlauf der bestehenden B 299 folgt und dadurch keine neuen landwirtschaftlichen Flächen durchquert werden. Zugleich ergeben sich jedoch aus der höheren Streckenlänge weitere Betroffenheiten. Dies gilt insbesondere für die Untervariante „süd“.

- Forstwirtschaft

Die Inanspruchnahme forstwirtschaftlicher Flächen durch den Straßenkörper der B 15neu beträgt bei Planfall 1b etwa 17 (Untervariante „nord“) bzw. 12 ha (Untervariante „süd“). Betroffen sind u.a. der Auwald im Isartal, der FFH-rechtlich geschützte Wald an der Hangleite, das Frauenholz bzw. Feichtner Holz und bei Untervariante „nord“ auch noch die Waldflächen nördlich sowie westlich von Moorloh. Im Gegensatz zu Planfall 1a wird die Trasse hier nur bis zum Anschluss an die B 299 bei Gammel durch Gelände mit schwieriger Topographie geführt. Im weiteren Verlauf wird sie dann zunächst entlang der bestehenden B 299 und schließlich durch das Tal der kleinen Vils geführt. In diesen Bereichen liegt ein sanfteres Relief vor. Entsprechend geringer fallen auch die erforderlichen Trassenbreiten, Böschungsflächen und Erdmassenbewegungen aus. Nichtsdestotrotz durchschneidet auch Planfall 1b mehrere Waldflächen. Letztere sind vor allem durch Fichten- und Tannenbestände gekennzeichnet.

Da der Wald vielfältige Nutz-, Schutz-, Sozial- und Lebensraumfunktionen erfüllt, ist dessen möglichst zusammenhängender und großflächiger Erhalt von zentraler Bedeutung (vgl. LEP 5.4.2 Abs. 1 (G) & LEP 5.4.2 Abs. 2 (G)). Durch das Anschneiden der Waldbestände und den Freistand vormals umgebener Bäume kann es allerdings zu einer Veränderung des

Standortpotentials kommen. Neben einem gesteigerten Windwurfrisiko ist auch ein verstärkter Borkenkäferbefall der Fichtenbestände und Sonnenbrand, aber auch die Aushagerung von Böden möglich.

Da im Raum Landshut die Erhaltung und Verbesserung des Zustandes und der Stabilität des Waldes anzustreben ist (vgl. RP 13 B I 1.3 Abs. 1 (Z) & RP 13 B I 1.3 Abs. 2 (G)), ergibt sich hier ein Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung. Um diesen Konflikt zu minimieren ist der Verlust an Waldflächen so gering wie möglich zu halten und die Funktionalität der verbleibenden Waldflächen durch weitere Trassenoptimierungen möglichst zu sichern (vgl. Maßgaben A. II. 8.6 & A. II. 8.7). Des Weiteren sind unvermeidbare Waldrodungen durch Ersatzaufforstungen auszugleichen. Dabei sollte auf eine möglichst eingriffsnahen und in direktem Zusammenhang zu den betroffenen Waldflächen stehende Realisierung geachtet werden. Bei Planfall 1b gilt dies in besonderem Maße für den Auwald, den Wald an der Isarhangleite sowie den Wald nördlich von Moorloh (vgl. Maßgabe A. II. 8.8).

Aus der Durchschneidung von Waldflächen durch den Straßenkörper der B 15neu resultiert auch eine Unterbrechung bestehender forstwirtschaftlicher Wege. Ähnlich wie bei der Landwirtschaft können sich auch hier größere Umwege ergeben. Dies erschwert letztlich auch den Auftrag der Forstwirtschaft zum Erhalt und Pflege der bayerischen Kulturlandschaft sowie zur Sicherung der verschiedenen Waldfunktionen (vgl. LEP 5.4.3 Abs. 1 (G) & RP 13 B V 2.1.8 (G)). Aus diesem Grund sollen die Baumaßnahmen in enger Abstimmung mit der Forstverwaltung so durchgeführt werden, dass die entsprechenden Beeinträchtigungen auf das unumgängliche Maß beschränkt werden (vgl. Maßgabe A. II. 8.9).

Die Untervariante „nord“ ist aus forstwirtschaftlicher Sicht ungünstiger zu bewerten als Untervariante „süd“, da sie auf einer Länge von ca. 2 km zusätzliche Waldflächen durchschneidet.

- Fischerei

Für die Fischerei in Flüssen gibt es keine speziellen landesplanerischen Erfordernisse. Da diese jedoch eng mit den gewässer- bzw. fischökologischen Problemstellungen zusammenhängen, wird auf die Ausführungen unter E. II. 6.3 & E. II 6.4 verwiesen.

- Jagd

Auch Beeinträchtigungen und Erschwernisse der Jagd wurden im Anhörungsverfahren angesprochen. Mehrere Jagdgenossenschaften beklagen eine Verkleinerung der bejagbaren Fläche. Durch die Zerschneidung von Waldflächen und offener Landschaft ist in bestimmten Bereichen ein Wildwechsel nicht mehr möglich. Somit wird der Lebensraum für das Niederwild stark reduziert. Aus raumordnerischer Sicht fallen diese Belange nicht so stark ins Gewicht, als dass sie das Vorhaben grundsätzlich in Frage stellen könnten. Um jedoch die Beeinträchtigungen für die Jagd so gering wie möglich zu halten, sollte im Rahmen der nachgeordneten Verfahren die Errichtung von wildbiologisch tauglichen Querungshilfen (Wildbrücken) an geeigneten Stellen geprüft werden (vgl. Maßgabe A. II. 1.4).

Zwischenfazit

Hinsichtlich der Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und der Jagd kann der Planfall 1b unter Berücksichtigung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

6. Raumbezogene Belange der umweltrelevanten Schutzgüter

6.1 Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung)

6.1.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E I. 6.1.1 für Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Schutzgutes Mensch (Wohnen, Erholung) gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für Planfall 1b.

6.1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

Grundsätzlich wurde bei der Trassenplanung für die B 15neu versucht, durch größtmögliche Abstände zu vorhandener Wohnbebauung und unter Ausnutzung der topographischen Gegebenheiten, die Lärmbeeinträchtigungen für den Menschen so gering wie möglich zu halten. Dennoch ist es nicht zu vermeiden, dass bei der Neutrassierung durch bisher ruhige und unbelastete Gebiete dort liegende Wohnbereiche und siedlungsnahen Freiräume beeinträchtigt werden. Je nach Planfall werden sich in Abhängigkeit von der prognostizierten Verkehrsbelastung in unterschiedlichen Streckenabschnitten auch unterschiedliche Neubelastungen ergeben.

Das Umland von Landshut weist eine ausgeprägte Streusiedlungsstruktur auf. Neben größeren Ortschaften mit zum Teil dichter Bebauung (z.B. Ohu, Adlkofen) finden sich auch zahlreiche kleinere Siedlungen und Einzelanwesen (z.B. Dirnau, Eisgrub). In Bezug auf deren Lärmbetroffenheit wurden überschlägige Lärmberechnungen für die verschiedenen Planfälle durchgeführt. Die tatsächlichen topographischen Gegebenheiten und vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen fanden dabei noch keine Berücksichtigung. Die Ergebnisse dieser Lärmberechnungen liefern deshalb nur Anhaltspunkte, welche Bereiche vom Lärm, der von der B 15neu ausgeht, betroffen sein könnten. Für die drei Planfälle wurde verglichen, wie viele Wohngebäude jeweils betroffen sein können. Dabei wurden der Immissionsgrenzwert der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete und Kleinsiedlungsgebiete von 49 dB(A) sowie der Orientierungswert der DIN 18005 für allgemeine Wohngebiete von 45 dB(A) herangezogen. Die Bereiche, in denen diese Werte bei der modellhaften Berechnung erreicht bzw. überschritten werden, wurden durch Isophonen visualisiert. Dabei zeigt sich, dass einige Siedlungsbereiche innerhalb eines „Lärmkorridors“ liegen und potenziell konfliktrichtig sind. Die Orientierungswerte der DIN 18005 stellen anzustrebende Zielwerte dar, sind jedoch keine rechtsverbindlichen Grenzwerte, die sich zulassungshemmend auswirken könnten. Ein im Gegensatz zur DIN 18005 verbindlicher Charakter kommt

den Grenzwerten der 16. BImSchV zu, die als Entschädigungswerte konzipiert sind.

Bei allen drei Planfällen wird die Straße zunächst im Bereich Ohu auf einer Länge von ca. 750 m in einem maximal 200 m breiten Korridor durch die Ortschaft geführt. Rund 340 Wohngebäude liegen hier innerhalb des Lärmkorridors. Aufgrund der Anschlussstelle an die A 92 sowie die Unterquerung der Bahnlinie Landshut-Plattling soll die Trasse in einem offenen Trog geführt werden. Die „Tieflage“ der B 15neu wird hier wohl dazu führen, dass die tatsächliche Betroffenheit deutlich geringer sein wird, als es die modellhafte Berechnung nahelegt. Im weiteren Verlauf des Planfalls 1b wurden noch weitere besondere Konfliktbereiche bezüglich des Lärmschutzes (z.B. Frauenberg, Wölfkofen, Jenkofen, Vils, Holzhäuseln und Münchsdorf) identifiziert. Neben diesen besonderen Konfliktbereichen ist auch zu berücksichtigen, dass die Trasse des Planfalls 1b zum Teil recht nahe an kleineren Siedlungen oder Einzelanwesen im Außenbereich verläuft (z.B. Eglberg, Attenkofen, Allmannsdorf, Vogen, Stützenbruck, Eging). Auch hier sind die Erfordernisse des Immissionsschutzes im Rahmen des rechtlich erforderlichen besonders zu berücksichtigen.

Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV und der schalltechnischen Orientierungswerte steht in Konflikt zu den oben angeführten Erfordernissen der Raumordnung (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1). Der Träger des Vorhabens hat hier bereits planerische Maßnahmen zur Minderung von Immissionen (z.B. Einschnitte, Tunnel) ergriffen. Neben diesen Maßnahmen sollten aber noch weitere erfolgen, um Belastungen schutzwürdiger Bereiche soweit irgend möglich zu mindern (vgl. Maßgaben A. II. 3.1 & A. II. 3.2). Als konkrete Möglichkeiten hierzu empfehlen die Fachbehörden neben der Berücksichtigung vorsorgender Planungsgrundsätze – bspw. durch Abrücken oder Tieferlegung der Trasse – Maßnahmen wie z.B. lärmindernde Beläge. Grundsätzlich sollten Lärmschutzmaßnahmen an der Lärmquelle selbst erfolgen.

Darüber hinaus sind für das Planfeststellungsverfahren die Auswirkungen des Vorhabens auf die Verlärmung von Siedlungsgebieten durch ein Gutachten nach RLS-90 detailliert zu ermitteln und die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen festzulegen. Dabei ist auch die Gesamtlärmbelastung für die Bereiche, in denen mehrere Verkehrswege auf Wohnbebauung einwirken, zu berücksichtigen. Dies betrifft vor allem den Bereich Ohu (A 92, B 15neu, St 2074 und Bahnlinie Landshut–Plattling) und die geplanten Knotenpunkte bei Adlkofen (B 15neu und St 2045) und Münchsdorf (B 15, B 15neu und ggf. St 2054) (vgl. Maßgabe A. II. 3.3).

Insgesamt bleibt festzuhalten, dass im Einflussbereich der B 15neu mit einer Erhöhung der Lärmbelastung zu rechnen ist. Zum Schutz der Allgemeinheit vor Lärm (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 9) sind deshalb weitere Optimierungsmaßnahmen erforderlich (vgl. Maßgabe A. II. 3.4). Der erforderliche Schallschutz ist vorrangig durch aktiven Lärmschutz am Verkehrsweg bzw. durch andere geeignete lärmindernde Maßnahmen vorzusehen (vgl. Maßgabe A. II. 3.5). Dabei ist das Orts- und Landschaftsbild zu berücksichtigen (vgl. Maßgabe A. II. 3.6). Soweit aktiver Lärmschutz nicht ausreicht oder nicht realisierbar ist, sind Maßnahmen des passiven Lärmschutzes vorzusehen (vgl. Maßgabe A. II. 3.7).

Die B 15neu wirkt sich darüber hinaus auch auf das Schutzzut „Erholung“ aus: Im ersten Streckenabschnitt durchschneiden alle drei Planfälle zunächst den

regionalen Grünzug 6 (Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten). Dieser dient unter anderem dem Schutz der Erholungsvorsorge (vgl. LEP 7.1.4 Abs. 1 (Z), RP 13 B I 2.1.2.1, RP 13 B I 2.1.2.2 (Z) & RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)). Unbestritten wird sich die Realisierung der B 15neu negativ auf die Zielsetzung des Grünzuges auswirken. Dem Normgeber war bei der Aufstellung des Grünzuges aber bewusst, dass hier die Trasse der B 15neu verlaufen wird (vgl. Begründung zum Regionalplan). Es ist deshalb nicht davon auszugehen, dass diese Norm der B 15neu entgegenzuhalten ist. Ähnliches gilt für die landschaftlichen Vorbehaltsgebiete 18 und 19, die nahezu denkungsgleich mit dem genannten regionalen Grünzug sind (vgl. LEP 7.1.2 (Z) & RP 13 B I 2.1.1.1 (Z)). Obwohl ihr eigentlicher Fokus auf dem Naturschutz und der Landschaftspflege liegt (vgl. Kapitel E. II. 6.3), sind sie aufgrund ihrer natürlichen Ausstattung ebenfalls für die Erholung relevant. Zu dieser natürlichen Ausstattung zählt unter anderem der Auwald am rechtsseitigen Isarufer (vgl. RP 13 B V 2.3.1 Abs. 1 (G) & RP 13 B V 2.3.1 Abs. 4 (Z)). Dieser ist im Wald-funktionsplan als Erholungswald der Stufe II erfasst und grenzt im Westen an das Naherholungsgebiet „Gretlmühle“ an.

Darüber hinaus queren alle drei Planfälle der B 15neu im ersten Streckenabschnitt mehrere Erholungsinfrastrukturen. Neben dem Landshuter Höhenwanderweg und dem im „Bayernnetz für Radler“ gelisteten Isarradweg zählen hierzu auch weitere Rad- und Wanderwege. Mit der Realisierung des Straßenbauprojektes und den damit verbundenen Dammschüttungen ist deren Durchgängigkeit gefährdet. Den sich hieraus ergebende Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung (LEP 4.4 & RP 13 B V 2.3.7 Abs. 1 (Z)) gilt es zu minimieren. Hierfür ist während der Bauzeit zumindest die eingeschränkte Funktionsfähigkeit der Erholungsinfrastrukturen soweit wie möglich zu erhalten. Nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahmen sind die Erholungsinfrastrukturen dann zumindest in der Qualität und Funktionsfähigkeit wie vor Beginn der Baumaßnahme voll wiederherzustellen (vgl. Maßgabe A. II. 4.7).

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Ab Frauenberg werden die Planfälle 1a und 1b bis Gammel auf derselben Trasse geführt. In diesem Streckenabschnitt liegen mehrere Siedlungen und Einzelgehöfte (z.B. Eglberg, Attenkofen & Allmannsdorf) innerhalb des oben beschriebenen Lärmkorridors und sind deshalb potenziell konfliktträchtig. Um die betroffenen Personen bestmöglich vor entsprechenden Immissionen zu schützen, sind auch hier geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 9) (vgl. Maßgaben A. II. 3.1 – A. II. 3.7).

Hinsichtlich des Themas Erholung ist dieser Streckenabschnitt ebenfalls nicht unproblematisch: Die Trasse verläuft in unmittelbarer Nähe zum Landshuter Waldkindergarten sowie der Hofstelle Weihbüchl. Bei dieser handelt es sich, nicht zuletzt auch aufgrund ihres gastronomischen Angebots, um ein beliebtes Naherholungsziel im Raum Landshut. Da Natur und Landschaft als unverzichtbare Lebensgrundlage und Erholungsraum des Menschen erhalten und entwickelt werden sollen (vgl. LEP 7.1.1 (G)), dürfen diese Einrichtungen durch das Straßenbauvorhaben maximal bis zu dem nicht vermeidbaren Maße beeinträchtigt werden (vgl. Maßgabe A. II. 6.1).

Streckenabschnitt Gammel (B 299) – Geisenhausen (B 299); Planfall 1b

In diesem Streckenabschnitt wird die Trasse zunächst bis Geisenhausen entlang der bestehenden B 299 geführt. Hier ist die Nachbarschaft der Straße bereits durch Lärm vorbelastet. Durch die steigenden Verkehrszahlen infolge des Ausbaus ist mit einer Zunahme der Lärmbelastung für Einzelhöfe wie Straßgrub oder Armannsberg zu rechnen. Um die betroffenen Anwohner bestmöglich vor den steigenden Immissionen zu schützen sind geeignete Lärmschutzmaßnahmen zu ergreifen (vgl. Maßgaben A. II. 3.1 – A. II. 3.7).

Die Auswirkungen des Straßenbauprojektes auf das Thema Erholung bleiben im Abschnitt zwischen Gammel und Geisenhausen hingegen überschaubar. Da der Bereich bereits durch die B 299 geprägt ist, sind keine Naherholungsgebiete oder regionale Grünzüge direkt betroffen. Lediglich das landschaftliche Vorbehaltsgebiet 20 wird im nördlichen Teil des Abschnitts auf einer Länge von ca. 400 m tangiert. Dies erfordert aus raumordnerischer Sicht jedoch keine Konsequenzen. In dem Streckenabschnitt ist lediglich darauf zu achten, dass die Durchgängigkeit bestehender Rad- und Wanderwege gewahrt bleibt (vgl. Maßgabe A. II. 4.7).

Streckenabschnitt Geisenhausen (B 299) – Münchsdorf (B 15); Planfälle 1b & 1c

Ab Geisenhausen wird der Planfall 1b dann bis Münchsdorf durch das Tal der kleinen Vils geführt. In diesem Bereich sind die Orte Vils, Holzhäuseln und Münchsdorf sowie einige Streusiedlungen und Einzelhöfe von Lärm betroffen.

Die Untervariante „nord“ unterscheidet sich von der Untervariante „süd“ insofern, als dass der Ortsteil Holzhäuseln im Norden umfahren wird. Dadurch wird ein Großteil der Lärmemissionen durch den Wald abgefangen und die Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung bleibt in einem hinnehmbaren Rahmen.

Bei der letztgenannten Untervariante hingegen wird der nur 100 m breite Bereich zwischen Holzhäuseln und dem Gewerbegebiet „Galgenfeld“ durchschnitten. Außerdem verläuft die Trasse in nur ca. 80 m Entfernung zu dem Neubaugebiet „Sonnenhang“. Für die Bewohner der nördlich angrenzenden Wohngebäude gehen damit erhebliche Beeinträchtigungen einher. So ist absehbar, dass die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV und die schalltechnischen Orientierungswerte regelmäßig überschritten werden. Hieraus ergibt sich ein deutlicher Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1).

Insgesamt ergeben sich bei Planfall 1b „nord“ ca. 610 möglicherweise vom Lärm betroffene Wohngebäude. Davon liegen rund 310 Gebäude innerhalb des engeren Lärmkorridors. Bei Planfall 1b „süd“ sind ungefähr 670 Wohnhäuser betroffen, wobei etwa 330 Gebäude innerhalb des engeren Lärmkorridors liegen.

Weitere Auswirkungen im Streckenabschnitt zwischen Geisenhausen und Münchsdorf ergeben sich in Bezug auf das Thema Erholung. Die geplante Trasse verläuft zwar nicht unmittelbar durch das landschaftliche Vorbehaltsgebiet 23 und den regionalen Grünzug 10 (Vilstäler) sondern nur parallel zu diesen. Nichtsdestotrotz besitzt der Talraum der kleinen Vils wesentliche Bedeutung für die Frischluftversorgung sowie siedlungsgliedernde und Naherholungsfunktionen (vgl. RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)). Durch die Errichtung eines zu-

sätzlichen Straßenkörpers und der daraus resultierenden Verkehrszunahme, werden diese Funktionen eingeschränkt.

Das wird unter anderem auch anhand den bestehenden Radwege deutlich: Die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Geisenhausen und Altfraunhofen wird bislang nicht nur von Ortsansässigen zu Erholungszwecken genutzt, sondern ist auch im Bayernnetz für Radler als Teilabschnitt des „Isar-Vils-Radweges“ gelistet. Durch den partiellen Ausbau dieser Gemeindeverbindungsstraße zu einer Bundesstraße ist deren Nutzung als Radweg nicht mehr möglich. Das bestehende Radwegenetz soll jedoch erhalten und bedarfsgerecht ergänzt werden (vgl. LEP 4.4 (G)). Aus diesem Grund ist sicherzustellen, dass der betroffene Radweg auch während der Bauzeit durchgängig benutzt werden kann und in seiner Attraktivität erhalten wird. Sollte eine temporäre oder dauerhafte Verlagerung des Weges erforderlich sein, ist ein Ersatzwegekonzept zu erarbeiten (vgl. Maßgabe A. II. 4.7).

Zusätzliche Auswirkungen ergeben sich bei den beiden Untervarianten der Planfälle 1b und 1c. Während Untervariante „nord“ die Waldgebiete entlang des Moorloher Grabens sowie des Lausbaches durchschneidet und damit wichtige Naherholungsgebiete für die Bewohner von Holzhauseln, Moorloh sowie des Neubaugebietes „Sonnenhang“ beeinträchtigt, quert Untervariante „süd“ den zwischen Altfraunhofen und dem Neubaugebiet bestehenden Fußweg. Im Anhörungsverfahren haben zahlreiche Bürger die Bedeutung dieses Weges für die Grundschüler hervorgehoben.

Zwischenfazit

In der Gesamtschau entspricht Planfall 1b mit der Untervariante „nord“ nicht in vollem Umfang den Erfordernissen der Raumordnung für das Schutzgut Mensch (Wohnen und Erholung). Es verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange, der jedoch durch entsprechende Maßgaben noch reduzierbar ist. Dieses Ergebnis wird mit dem entsprechenden Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

Der Planfall 1b mit der Untervariante „süd“ entspricht nicht den Erfordernissen der Raumordnung in diesem Bereich. Die Beeinträchtigungen sind so hoch, dass sie mit den raumordnerischen Erfordernissen nicht in Einklang gebracht werden können.

6.2 Schutzgut Luft und Klima

6.2.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E I. 6.2.1 für Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Schutzgutes Luft und Klima gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1b.

6.2.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

In Bezug auf das Schutzgut Luft und Klima durchschneiden alle drei Planfälle zunächst den regionalen Grünzug 6 (Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten). Diesem sind neben der „Gliederung der Siedlungsräume“ und der „Erholungsvorsorge“ auch die „Verbesserung des Bioklimas“ als Freiraumfunktion zugeordnet (vgl. LEP 7.1.4 Abs. 1 (Z), RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)). Hierunter fällt nicht zuletzt auch die Sicherung eines ausreichenden Luftaustauschs. Da der Erhalt und die Entwicklung der Freiraumfunktionen im regionalen Grünzug Priorität vor konkurrierenden Raumnutzungsansprüchen hat, sind hier beeinträchtigende Planungen und Maßnahmen unzulässig (vgl. LEP 7.1.4 Z). Die Freihaltung von Beeinträchtigungen durch Bebauung ist im regionalen Grünzug vordringlich. Dementsprechend ist der regionalen Grünzug grundsätzlich von weiterer planmäßiger und größerer Bebauung freizuhalten (vgl. RP 13 B I 2.1.2.2 (B)). Für die geplante Ost-Süd-Umfahrung von Landshut sind im Bereich des regionalen Grünzugs eine Brücke über die Isar mit entsprechenden Dammschüttungen zur Auf- und Abfahrt am nördlichen und südlichen Flussufer, eine Brücke zur Querung der LAs 14, sowie entweder ein langer Damm (Variante A) oder eine lange Talbrücke (Variante B) mit jeweils nachgeordneten Tunnelbauwerken vorgesehen. Hieraus ergeben sich zum Teil erhebliche Beeinträchtigungen der Freiraumfunktionen des regionalen Grünzugs (vgl. RP 13 B I 2.1.2.1 Abs. 1 (Z) & RP 13 B I 2.1.2.1 Abs. 2 (G)). In besonderem Maße trifft dies, je nach gewählter Variante, auf die Querung der Isarhangleite zu (s.u.). Da im Regionalplan 13 jedoch bereits eine mögliche Durchschneidung des regionalen Grünzugs durch die Trasse der B 15neu berücksichtigt ist, werden diese Beeinträchtigungen relativiert. Nichtsdestotrotz sollten die erforderlichen Bauwerke so klimaschonend wie möglich gestaltet werden. Der geplante ca. 1 km lange und bis zu 20 m hohe Damm zur Querung der Isarhangleite (Variante A) würde die natürliche Lüftung des Talraumes deutlich behindern und zur Bildung von Kälteseen beitragen. Um ein gesundes Klima im Siedlungsbereich zu erhalten und Luftverunreinigungen abzubauen, muss jedoch ein möglichst ungehinderter Luftaustausch mit der freien Landschaft gewährleistet werden. Hierfür ist der Talraum der Isar als klimarelevante Freifläche von weiterer Bebauung möglichst freizuhalten (vgl. LEP 1.3.2 (B)). Vor diesem Hintergrund erscheint die lange Talbrücke zur Überwindung des Höhenunterschieds (Variante B) deutlich günstiger. Das Bauwerk soll, gestützt auf 6 Pfeilern mit einem Abstand von jeweils 70 m, den Talraum auf einer Länge von ca. 500 m überspannen. Obwohl für den Beginn der Brücke ein Damm mit einer Höhe von ca. 15 m erforderlich ist, bleibt der Talraum dennoch visuell offener und erfährt eine geringere Überprägung als bei Variante A.

Im weiteren Trassenverlauf sind bei allen drei Planfällen vor allem kleinklimatische Veränderungen zu erwarten: So können durch die geplanten Dammschüttungen im tertiären Hügelland vereinzelt Kaltluftschneisen unterbrochen werden, was in den Mulden zu Temperaturrückgang führt. Darüber hinaus können die geplanten Abgrabungen den Kaltluftabfluss weiter modifizieren. Hier werden im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens bei entsprechender Notwendigkeit evtl. Beweissicherungsmaßnahmen erforderlich.

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Zwischen Frauenberg und Gammel tangieren bzw. durchschneiden die Planfälle 1a und 1b mehrere, unterschiedlich große Waldflächen. Hierzu zählen das Gernholz, das Frauenholz und das Feichtner Holz. Nach dem Bayerischen Landesplanungsgesetz sollen Wälder unter anderem in ihrer Funktion für das Klima erhalten und soweit erforderlich verbessert werden (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Sätze 1 und 6). Der Verlust von Waldflächen ist daher so gering wie möglich zu halten. Die Funktionalität der verbleibenden Waldflächen ist durch weitere Trassenoptimierungen im Detail möglichst weitgehend zu sichern (vgl. Maßgaben A. II. 8.6 & A.II. 8.7).

Streckenabschnitt Gammel (B 299) – Geisenhausen (B 299); Planfall 1b

Im weiteren Verlauf werden zwischen Gammel und Geisenhausen noch weitere Waldflächen tangiert. Neben dem Obermeierforst sind hier auch das Obergruber Holz, der Allkofner Forst sowie die Waldflächen nordwestlich und südöstlich von Armansberg betroffen. Da auch hier der landesplanerische Grundsatz, wonach die Wälder u.a. in ihrer Funktion für das Klima erhalten werden sollen (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 6), einschlägig ist, ergeben sich gewisse Beeinträchtigungen für das Schutzgut Luft und Klima. Aufgrund des verhältnismäßig geringen Eingriffs sind diese jedoch nicht zu hoch zu gewichten.

Streckenabschnitt Geisenhausen (B 299) – Münchsdorf (B 15); Planfälle 1b & 1c

Ab Geisenhausen wird der Planfall 1b dann bis Münchsdorf durch das Tal der kleinen Vils geführt. Dabei tangiert er zunächst die Waldfläche nordwestlich von Geisenhausen. Untervariante „nord“ durchschneidet den Wald nördlich und westlich von Holzhäuseln auf einer Länge von ca. 1,5 km. Untervariante „süd“ hingegen tangiert letztere nur randlich und ist deshalb günstiger zu bewerten.

Zwischenfazit

Planfall 1b tangiert oder durchschneidet mehrere klimarelevante Waldgebiete. Er entspricht deshalb nicht in vollem Umfang den raumbezogenen fachlichen Erfordernissen des Schutzgutes Luft und Klima, lässt sich jedoch unter Berücksichtigung der Maßgaben raumordnerisch verträglich gestalten.

6.3. Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete

6.3.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E I. 6.3.1 für Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange der Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1b.

6.3.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

Der erste Streckenabschnitt, der für alle drei Planfälle gleich ist, quert das Isartal von Nord nach Süd. Dabei werden auf beiden Seiten des Flusses landwirtschaftliche Flächen, geschützte Biotopstrukturen sowie die Damm- und Ufervegetation bzw. der Auwald durchschnitten. Letzterer ist auch Teil des vom Regionalplan Landshut festgesetzten landschaftlichen Vorbehaltsgebietes 18 (vgl. LEP 7.1.2 & RP 13 B I 2.1.1.1) und wirkt im ansonsten sehr waldarmen Talraum der Isar landschaftsprägend. Er ist Erholungsraum für die Bevölkerung aus den größeren Siedlungseinheiten (v.a. Landshut, Ergolding & Essenbach), aber auch Lebensraum für gefährdete Tier- und Pflanzenarten. Durch seine ausgleichende Wirkung trägt er zur Verbesserung des Klimas bei (vgl. Kapitel E. II. 6.2) und schützt die wertvollen Grundwasservorkommen in den Quartärschottern (vgl. Kapitel E. II. 6.4). Der Wald kann den von ihm zu wahren Funktionen allerdings nur dann gerecht werden, wenn diese von ausreichend großen und zusammenhängenden Flächen ausgehen (vgl. RP 13 B I 1.3). Um den Auwald also nicht nur als landschaftsprägendes Element zu bewahren, sollen Verkehrswege so schonend wie möglich in die Landschaft eingebunden werden (vgl. LEP 1.1.3, RP 13 B I 1.2 (G) & RP 13 B I 1.3 Abs. 3 (G)) (vgl. Maßgabe A. II. 1.1). Die Trasse der B 15neu wird zunächst mit einer Brücke über die Isar und über etwa die Hälfte des Auwaldes geführt, bevor sie dann auf einem Damm weiter Richtung Süden verläuft. Der Auwald wird hiervon zwar negativ berührt, allerdings kann durch die partielle Überbrückung seine Durchgängigkeit – wenn auch nur durch niedrigere Gewächse – erhalten bleiben. Bestehende Frischluftschneisen werden somit nicht komplett unterbrochen und können auch weiterhin zur Verbesserung des Klimas beitragen. Ferner ermöglicht das geplante Brückenbauwerk auch noch zu einem späteren Zeitpunkt die Realisierung des 10-Punkte-Programms für die Landshuter Isar des Wasserwirtschaftsamtes. Dieses sieht unter anderem eine Rückverlagerung des Isardeiches vor, um so den östlichen Auwald für den Hochwasserrückhalt zu öffnen (vgl. LEP 7.1.5 (G)) (vgl. Kapitel E. II. 6.4). Wie die untere Naturschutzbehörde hervorhebt, ist der für den Eingriff in den Auwald vorgesehene Ausgleich bei Aumühle bislang noch nicht gesichert. Grundsätzlich sind die unvermeidbaren Waldrodungen durch funktional wirksame Ersatzaufforstungen auszugleichen. Diese sollen möglichst ortsnah und in direktem Zusammenhang zu den bestehenden Isar-Auwäldern erfolgen (vgl. Maßgabe A. II. 8.8). Darüber hinaus sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Landschaftspflegerischen Begleitplan zu präzisieren und nach Art und Umfang in enger Absprache mit den Naturschutzbehörden abzustimmen und festzusetzen (vgl. Maßgabe A. II. 1.2).

Im weiteren Trassenverlauf wird die B 15neu zunächst über die LAs 14 und dann über die Isarhangleite geführt. Dabei durchquert sie das landschaftliche Vorbehaltsgebiet 19 auf einer Länge von ca. 1,2 km (vgl. RP 13 B I 2.1.1.1) und das Natura-2000-Gebiet „Leiten der Unteren Isar“ an seiner schmalsten Stelle. Letzteres stellt den Kernbereich einer regionalen Biotopverbundachse dar. In ihm sind streng geschützte Lebensraumtypen (u.a. Waldmeister-Buchenwald sowie Schlucht- und Hangmischwald) nachgewiesen. Der Schutz dieser trassennahen Biotopflächen vor allen direkten und indirekten Beeinträchtigungen ist während der Bauphase soweit wie möglich sicherzustellen. Außerdem ist dem Biotopschutz auch durch zeitliche Festlegung geeigneter Bauphasen Rechnung zu tragen (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 7, LEP 7.1.6 & RP 13 B I 1.4 Abs. 2 (G)) (vgl. Maßgabe A. II. 1.3). Wie im Bereich des Auwaldes sind die unvermeidbaren Waldrodungen auch hier durch mög-

lichst ortsnahe und in direktem Zusammenhang zum verbleibenden Baumbestand stehende Ersatzaufforstungen auszugleichen (vgl. Maßgabe A. II. 8.8).

Der gesamte Bereich zwischen Ohu und Frauenberg ist außerdem Teil des regionalen Grünzuges 6 (Isarauen östlich Landshut mit südlichen Isarleiten) (vgl. LEP 7.1.4 i.V.m. RP 13 B I 2.1.2.3). Die Auswirkungen des Straßenbauprojektes auf diese Bereiche hängen sehr stark von der gewählten Variante zur Querung der Isarhangleite ab:

- Bei Variante A soll die Straße zunächst über einen langsam ansteigenden Damm an das FFH-Gebiet herangeführt werden. Dieses soll dann zum großen Teil mit einer ca. 40 m langen Brücke überquert werden, bevor schließlich ein Geländeeinschnitt notwendig wird, der jedoch mittels einer ca. 50 m langen Grünbrücke überspannt werden soll.
- Bei Variante B ist dagegen eine ca. 500 m lange Talbrücke vorgesehen, die das FFH-Gebiet Pfeilerfrei überbrücken soll.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmendaten hätte die Variante A mit ihrer breiten und langen Dammschüttung deutlich negativere Auswirkungen auf das Landschaftsbild und das Bioklima als Variante B. Sie würde nicht nur die Sichtbeziehungen im Isartal unterbrechen, sondern auch den Frischlufttransport entlang des Flusses einschränken. Darüber hinaus würden sowohl die offene Landschaft als auch der Lebensraum verschiedener Tier- und Pflanzenarten durchschnitten (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Satz 10 & BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1). Im Falle von Variante B hingegen bliebe der Talraum deutlich offener und die Wanderbewegungen der vorkommenden Tiere würden deutlich weniger unterbrochen. Nichtsdestotrotz stellen der Damm zur Auffahrt auf die lange Talbrücke sowie die Kappung der Bäume im Bereich der Isarleite negative Eingriffe dar. Zur Sicherung dieses hochwertigen Landschaftsraumes sind deshalb funktional wirksame Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu ergreifen. Diese Forderung wird auch von mehreren Fachstellen hervorgebracht (vgl. Maßgaben A. II. 1.4 und A. II. 1.5).

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Im Streckenabschnitt zwischen Frauenberg und Gammel verläuft die Trasse dann in südwestliche Richtung und durchschneidet dabei offene Bereiche des tertiären Hügellandes sowie einzelne Waldflächen und kartierte Biotope. Der Bereich ist außerdem Lebensraum verschiedener Tierarten (u.a. Fledermaus, Haselmaus).

Vor dem Hintergrund, dass der Freiraum erhalten und eine weitere Zerschneidung der offenen Landschaft so weit wie möglich vermieden werden sollen (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 2 Sätze 9 & 10), fallen hier vor allem die Streckenführung durch topographisch stark bewegtes Gelände sowie die damit verbundenen zahlreichen Aufschüttungen und Abgrabungen negativ ins Gewicht. Sie blockieren bislang bestehende Sichtachsen in der freien Landschaft, zerschneiden landwirtschaftliche Nutzflächen auf breiter Basis und stellen für manche Tierarten ein unüberwindbares Hindernis dar. Die vorgesehenen Brückenbauwerke sind deshalb so zu konzipieren, dass die Funktion der Niederungen und Fließgewässer als Lebensraum und Ausbreitungsweg

für Tier- und Pflanzenarten in möglichst vollem Umfang gewahrt bleibt (vgl. Maßgabe A. II. 1.6).

Außerdem tangiert der Planfall 1b auf diesem Streckenabschnitt auch kleinere Waldflächen und durchschneidet das Gernholz sowie das Frauenholz bzw. das Feichtner Holz. Dies lässt sich in weiten Teilen auch nicht anders lösen, da die nahe Wohnbevölkerung vor den zukünftigen Lärmimmissionen zu schützen ist (vgl. Kapitel E. II. 6.1) und deshalb die Straße im maximal möglichen Abstand zur nächsten Wohnbebauung geführt werden soll. Zugleich soll nach dem Regionalplan 13 jedoch der Wald in der waldärmsten Region Bayerns erhalten werden (RP 13 B I 1.3 Abs. 1 (Z) & RP 13 B I 1.3 Abs. 2 (G)). Der sich hieraus ergebende Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung wird insofern minimiert, als dass alle genannten Flächen orthogonal und auf kürzestem Weg durchschnitten werden. Nichtsdestotrotz sind in einzelnen Bereichen weitere Maßnahmen zur Reduzierung des Eingriffs in die genannten Waldbestände notwendig (vgl. Maßgaben A. II. 8.6 - A. II. 8.8).

Streckenabschnitt Gammel (B 299) – Geisenhausen (B 299), Planfall 1b

Wie oben bereits dargestellt folgt der Streckenabschnitt zwischen Gammel und Geisenhausen dem Verlauf der bestehenden B 299. Diese soll im Zuge der Ost-Süd-Umfahrung von Landshut auf vier Spuren erweitert werden. Damit werden zwar keine zusätzlichen Bereiche der offenen Landschaft zerschnitten (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 2 Sätze 9 & 10), es ergeben sich allerdings trotzdem Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete. Diese bestehen hauptsächlich in der Rodung weiterer Waldflächen. So müssen im Zuge der Fahrbahnverbreiterung die Ränder des Obermeierforst, des Obergruber Holz bzw. des Allkofener Forst und weiterer kleinerer Waldgebiete beseitigt werden. Da der Wald nicht nur Lebensraum wildlebender Tiere ist, sondern auch Funktionen für Klima (Kapitel E. II. 6.2), Natur- und Wasserhaushalt (Kapitel E. II. 6.4) sowie für die Erholung (Kapitel E. II. 6.1) erfüllt, werden diese durch die vorgelegte Planung weiter eingeschränkt. Insgesamt handelt es sich jedoch um einen verhältnismäßig geringen Eingriff in einem Bereich, der ohnehin schon von Landschaftseinschnitten und Verkehrslärm vorbelastet ist. Insofern ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer deutlich nachteiligen Veränderung des Gleichgewichts des Naturhaushaltes kommt (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 4).

Streckenabschnitt Geisenhausen (B 299) – Münchsdorf (B 15); Planfälle 1b & 1c

Etwas anders verhält es sich im Streckenabschnitt zwischen Geisenhausen und Münchsdorf. Hier wird der Planfall 1b durch das Tal der kleinen Vils geführt. Der Bereich ist durch mehrerer Kleinsiedlungen, Einzelhöfe und ausgedehnte landwirtschaftliche Flächen geprägt. Bislang wird der nördliche Talraum lediglich durch die Gemeindeverbindungsstraße zwischen Geisenhausen und Altfrauenhofen durchzogen. Dies würde sich mit dem Bau der B 15 neu ändern. Die Straße soll von Nordosten her kommend in den Talbereich der kleinen Vils geführt werden, zwischen Hörlkam und Eging mehr oder weniger parallel zum Gewässer verlaufen und dann Moorloh und das Neubaugebiet „Sonnenhang“ entweder im Norden (Untervariante „nord“) oder im Süden (Untervariante „süd“) umgehen. Hieraus ergeben sich nachteilige Auswirkungen auf die Kultur- und Naturlandschaft des Tals der kleinen Vils und damit

letztlich auch auf die Vielfalt, Eigenart und Schönheit der bayerischen Landschaft im gesamten (vgl. Bay LplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 6 Sätze 1 & 2). Diese Auswirkungen können zumindest in dem Bereich, in dem die B 15neu nahezu deckungsgleich mit der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße ist, teilweise relativiert werden. Allerdings ist auch für den restlichen Streckenabschnitt darauf zu achten, dass die Naturgüter sparsam und schonend in Anspruch genommen werden (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 3) (vgl. Maßgabe A. II. 1.7). Nicht zuletzt aus diesem Grund sollte geprüft werden, ob die Trasse der B 15neu – zumindest über eine Teilstrecke – mit anderen Infrastruktureinrichtungen gebündelt werden kann (vgl. LEP 7.1.3 Abs. 1 (G)). Dies könnte z.B. im Falle der 380kV-Vierfachleitung der Bereich zwischen Maulberg/Kuglberg und Hörlikam sein (vgl. Maßgabe A. II. 10.1).

Das Tal der kleinen Vils ist darüber hinaus vom Regionalplan 13 als landschaftliches Vorbehaltsgebiet 23 sowie als regionaler Grünzug 10 (Vilstäler) festgesetzt (vgl. RP 13 B I 2.1.1.1 (Z) & RP 13 B I 2.1.2.3 (Z)). Der Gewässerkörper an sich unterliegt als ausgewiesenes FFH-Gebiet europäischen Naturschutzbestimmungen. Da die Trasse der B 15neu außerhalb dieser Bereiche und nur in Höhe von Vils für ca. 1,2 km in direkter Nachbarschaft zu diesen verläuft, ergeben sich keine direkten Auswirkungen auf die verschiedenen Gebiete. Allerdings weisen mehrere Bürger der Gemeinde Altfraunhofen auf eine bestehende Graureiherkolonie bei Eging hin oder betonen, dass in der kleinen Vils Bestände der Bachmuschel und der Gemeinen Teichmuschel nachgewiesen wurden. In Bezug auf die Ableitung des auf dem Straßenkörper anfallenden Niederschlagswassers ist darauf zu achten, dass dieses nicht ungehindert in die kleine Vils gelangen kann. Vielmehr sind ausreichend dimensionierte Wasserrückhaltebecken auf der gewässerabgewandten Seite zu errichten (vgl. Kapitel E. II. 6.4).

Die beiden Untervarianten („nord“ bzw. „süd“) des Planfalls 1b haben zwar jeweils unterschiedliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen, sind insgesamt aber ähnlich zu beurteilen: So wird bei Untervariante „nord“ der Wald im Norden und Westen von Moorloh auf einer Länge von ca. 1,6 km durchschnitten und damit in seiner Funktion für Klima, Natur- und Wasserhaushalt sowie für die Erholung eingeschränkt (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 6). Unvermeidbare Waldrodungen sind hier durch funktional wirksame Ersatzaufforstungen auszugleichen. Sie sollten möglichst ortsnah und in direktem Zusammenhang zum verbleibenden Baumbestand ausgeglichen werden (vgl. Maßgabe A. II. 8.8). Bei Untervarianten „süd“ hingegen wird auf mindestens 1,5 km Länge die bislang noch offene, bäuerlich geprägte Landschaft östlich von Moorloh zerschnitten und dauerhaft überbaut (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 2 Sätze 9 & 10).

Zwischenfazit

In der Gesamtschau entspricht der Planfall 1b nicht in vollem Umfang den raumbezogenen fachlichen Erfordernissen der Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete. Es verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange, der mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen ist.

6.4 **Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer, Grundwasser, Hochwasserschutz)**

6.4.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 6.4.1 für Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Schutzgutes Wasser gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1b.

6.4.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt A 92 – Frauenberg; Planfälle 1a, 1b & 1c

In diesem Abschnitt quert die geplante B 15neu zunächst den Längenmühlbach. Da die B 15neu hier noch durch eine Grundwasserwanne geführt wird und damit tiefer liegt als das Gewässer, soll letzteres nach aktuellem Planungsstand umgeleitet und weiter südlich unter der (dann oberflächlich verlaufenden) Straße hindurchgeführt werden. In diesem Zusammenhang ist eine offene, möglichst frei fließende Gewässerführung zu bevorzugen (vgl. Maßgabe A. II. 2.1).

In den daran anschließenden, vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebieten des Sendlbachs bzw. des Feldbachs ist eine Dammschüttung als Auffahrt auf die geplante Isarbrücke vorgesehen. Dieser Bereich stellt den natürlichen Rückhalteraum der genannten Gewässer dar. Aus diesem Grund muss hier die Bodennutzung grundsätzlich auf die Erfordernisse des Hochwasserschutzes ausgerichtet und die natürliche Speicherfähigkeit der Böden ausgenutzt werden (vgl. RP 13 B VIII 3.2 (G)). Da die Trasse jedoch nur durch den östlichen Randbereich der beiden vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiete geführt wird und dort auch bei einem 100-jährlichen Hochwasser nur ein geringer Anstieg des Wasserspiegels zu erwarten ist, ergeben sich nur geringe Auswirkungen auf den Hochwasserschutz. Nichtsdestotrotz ist für die Dammschüttung der Brückenauffahrt ein Retentionsflächenausgleich zu schaffen (vgl. Maßgabe A. II. 2.2).

Die Isarbrücke mit einer geplanten Länge von ca. 400 m soll den Fluss mit seinem Überschwemmungsgebiet sowie einen Teil des Auwaldes im Bereich Untere Au überspannen. Für diesen Bereich strebt das 10-Punkte-Programm für die Landshuter Isar des Wasserwirtschaftsamtes Landshut eine Verlegung des Isardeiches an, um so den östlichen Auwald für den Hochwasserrückhalt zu öffnen (vgl. <http://www.wwa-la.bayern.de>). Da die geplante Brücke den Auwald etwa bis zur Hälfte seiner gesamten Breite überspannt, wäre eine nachträgliche Deichverlegung weiterhin möglich. Insofern ergeben sich hier keine zusätzlichen Beeinträchtigungen (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 8).

Im weiteren Verlauf wird die Straße dann auf einem Damm durch den Auwald geführt. Zwar ist durch die Inanspruchnahme dieses Naturraumes für technische Infrastruktur noch keine starke Beeinträchtigung der Funktionen des Wassers zu erwarten (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 1 & LEP 7.2.1 G). Allerdings stellt die geplante Baumaßnahme doch einen erheblichen Eingriff in den Auwald dar. Aus diesem Grund sollte auch bei der weiteren Ausgleichsmaßnahmenplanung das o.g. 10-Punkte-Programm für die Landshuter Isar berücksichtigt werden (vgl. Maßgabe A. II. 2.3).

Darüber hinaus befinden sich im Umfeld dieses Abschnitts auch die beiden Vorranggebiete für die Wasserversorgung T56 Wolfsteinerau sowie T64 Ohu. Ziel dieser Vorranggebiete für die Wasserversorgung ist es, die schützende Grundwasserüberdeckung vor gravierenden Beeinträchtigungen zu bewahren und andere besondere Risiken für die öffentliche Wasserversorgung zu vermeiden (vgl. LEP 7.2.4 (Z) & RP 13 B VIII 1.4 (Z)). Der geplante Straßenneubau wird in jeweils mindestens 400 m Entfernung an diesen Vorranggebieten vorbeigeführt. Insofern ist zwar keine direkte Beeinträchtigung der Vorranggebiete für die Wasserversorgung zu erwarten. Allerdings können sich für das Vorranggebiet T56 trotzdem indirekte negative Wirkungen ergeben. So kann es vor allem durch den Weiterbau der Grundwasserwanne im Bereich Ohu zu einer Absenkung des tertiären Druckwasserspiegels kommen. Beim Erreichen einer negativen Potenzialdifferenz zwischen oberem und unterem Grundwasserspiegel ist dann eine Zusickerung von oberflächennahem, stofflich höher belastetem Grundwasser in den tieferen Aquifer möglich.

Dasselbe gilt für die beiden Wasserschutzgebiete „Ohu“ und „Wolfsteinerau“. Die geplante Trasse verläuft zwar in ausreichender Entfernung zu deren jeweiligen Schutzzonen (W I-III), allerdings ist durch den Weiterbau der Grundwasserwanne bei Ohu auch hier ein Eindringen von stärker verunreinigtem Wasser in den tieferen Aquifer möglich (s.o.). Darüber hinaus steht für das Wasserschutzgebiet Wolfsteinerau derzeit ein Verfahren zur Neuausweisung an. Gemäß dem aktuellen Planungsstand werden sich die verschiedenen Schutzzonen künftig weiter nach Westen erstrecken. Der Trassenverlauf befindet sich dann in ca. 1,2 km Entfernung im Zustrom des neuen Trinkwasserschutzgebietes. Angesichts der Tatsache dass die Ressource Grundwasser im Interesse einer flächendeckenden Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit qualitativ hochwertigem Wasser auch in Zukunft erhalten werden soll und der Schutzfunktion der Böden sowie der darunter liegenden Schichten als Puffer oder Filter für das Grundwasser dabei eine besondere Bedeutung zukommt, gilt es in beiden Fällen die Absenkung des Druckwasserspiegels durch geeignete Maßnahmen zu minimieren (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 5 & LEP 7.2.2 G). Der Zweckverband zur Wasserversorgung der Isar-Gruppe 1 fordert in diesem Zusammenhang ein Grundwassermonitoring analog zu jenem beim Bau der Grundwasserwanne im Bauabschnitt „Ergoldsbach bis Essenbach (A 92)“ (vgl. Maßgabe A. II. 2.4).

Ferner ergibt sich durch den neu zu errichtenden Straßenkörper eine veränderte Akkumulation des Niederschlagswassers. Letzteres fällt auf der Asphaltdecke an, fließt entsprechend der Straßenneigung ab und muss dann gemäß den technischen Vorgaben behandelt werden. Grundsätzlich kann durch eine Versickerung über die belebte Oberbodenzone der natürliche Wasserhaushalt durch Grundwasserneubildung erhalten und Abflusserhöhungen im Gewässer vermieden werden (RV 13 B VIII 4.2 (G)): Bei der Straßenentwässerung der B 15neu ist allerdings genau darauf zu achten, dass eine Grundwassergefährdung, insbesondere des quartären Grundwassers im Zustrom zu den Brunnen „Wolfsteinerau“, ausgeschlossen wird (vgl. Maßgabe A. II. 2.5).

Streckenabschnitt Frauenberg – Gammel (B 299); Planfälle 1a & 1b

Nach Querung der Isarhangleite schwenken die Planfälle 1a und 1b südlich von Frauenberg nach Südwesten ab und folgen bis zum Anschluss an die B 299 bei Gammel demselben Verlauf. Da im tertiären Hügelland in der Regel kein sickerungsfähiger Untergrund vorliegt, sind im weiteren Verlauf der

B 15 neu in entsprechenden Bereichen Regenrückhalteeinrichtungen vorzusehen (vgl. Maßgabe A. II. 2.6).

In diesem Streckenabschnitt werden der Wildgraben und der Eichengraben jeweils mit einer Brücke gequert, wohingegen der Vogener Graben unter einer dort geplanten Dammschüttung hindurch geführt werden soll. Jedes dieser Gewässer 3. Ordnung besitzt ein Überschwemmungsgebiet für den fachlich maßgeblichen Fall eines 100-jährlichen Ereignisses. Auch wenn es sich dabei um verhältnismäßig wenig bzw. kleine Einzugsgebiete handelt und diese eher in ihrem Oberlauf betroffen sind, wird durch die geplante Straße dennoch die natürliche Rückhalte- und Speicherfähigkeit der Landschaft beeinträchtigt (vgl. LEP 7.2.5 G). Vor dem Hintergrund eines auch in Zukunft bestehenden und durch den Klimawandel weiter zunehmenden Hochwasserrisikos muss dem Verlust von Flächen, die Wasser speichern und wieder abgeben können, Einhalt geboten bzw. ein Ausgleich geschaffen werden (vgl. BayLPIG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 8). Dies gilt insbesondere im Bereich der Ortschaft Attenkofen, wo die bestehenden Hochwasserrückhaltebecken zum Schutz des Schweinbachtals nicht beeinträchtigt werden dürfen (vgl. Maßgabe A. II. 2.7).

Streckenabschnitt Gammel (B 299) – Geisenhausen (B 299); Planfall 1b

Bei Gammel schwenkt Planfall 1b dann Richtung Süden ab und folgt bis kurz vor Geisenhausen dem Verlauf der B 299. In diesem Bereich soll die bestehende Bundesstraße vierspurig ausgebaut werden. Da hier die meisten Gewässer parallel zur Straße verlaufen, ergeben sich nur geringe Beeinträchtigungen durch einen weiteren Ausbau. Es werden lediglich die oberen Zuläufe des Vogener Grabens, des Altenbacher Grabens sowie des Feigenbaches tangiert. Vor dem Hintergrund eines auch in Zukunft bestehenden und durch den Klimawandel weiter zunehmenden Hochwasserrisikos muss allerdings auch in diesem Bereich dem Verlust von Flächen, die Wasser speichern und wieder abgeben können, Einhalt geboten bzw. ein Ausgleich geschaffen werden (vgl. BayLPIG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 8) (vgl. Maßgabe A. II. 2.2).

Streckenabschnitt Geisenhausen (B 299) – Münchsdorf (B 15); Planfälle 1b & 1c

Eine größere Bedeutung kommt diesem raumordnerischen Erfordernis im weiteren Verlauf des Planfalls 1b zu: Nordwestlich von Geisenhausen schwenkt dieser nämlich Richtung Südwesten ab und verläuft dann bis zum Anschluss an die B 15 bei Münchsdorf durch das Tal der kleinen Vils. Dabei werden mehrere Gräben und Bäche in ihrem Unterlauf, kurz vor der Mündung in die kleine Vils, gequert. Während der Feigenbach dabei mit einer Brücke überspannt werden soll, sind für den Hörlkammer Graben, den Narrenstetter Graben, den Mantelkammer Graben, den Deisinger Graben, den Moorloher Graben und den Lausbach jeweils Dammschüttungen vorgesehen. Insofern ist vor allem bei den letztgenannten Gewässern darauf zu achten, dass entweder keine Beeinträchtigung des Hochwasserabflusses erfolgt (größere Durchlassbauwerke/ Brücken) oder die Situation aktiv genutzt wird, um an den Gewässern Rückhalt zu ermöglichen. Dafür wären entsprechende technische Anlagen erforderlich, die den technischen Vorgaben von Hochwasserrückhaltebecken hinsichtlich Drosselung, Entlastung, etc. gerecht werden. Dies trifft in besonderem Maße auf die stärker gefährdeten Bereiche am Dessinger Graben, am Moorloher Graben sowie am Lausbach zu (vgl. Maßgabe A. II. 2.1).

Darüber hinaus verläuft der Planfall 1b in einem Abschnitt von mindestens 5 km in direkter räumlicher Nachbarschaft zur kleinen Vils und ihrem vorläufig gesicherten Überschwemmungsgebiet. Entsprechend gering ist das Gefälle zwischen Fahrbahn und Gewässeroberfläche. Damit das anfallende Niederschlagswasser mit den von der Straße aufgenommenen Verunreinigungen nicht auf direktem Wege in die kleine Vils gelangt, müssen die Straßenneigung entsprechend angepasst und Regenrückhaltebecken, auf der dem Fluss abgewendeten Straßenseite, errichtet werden. Ein Eingriff in das Überschwemmungsgebiet der kleinen Vils ist zu vermeiden bzw. muss nachgewiesen werden, dass kein Nachteil Dritter entsteht (vgl. Maßgabe A. II. 2.6).

Zwischenfazit

In der Gesamtschau entspricht der Planfall 1b nicht in vollem Umfang den raumbezogenen fachlichen Erfordernissen des Schutzgutes Wasser, lässt sich jedoch unter Berücksichtigung der Maßgaben raumordnerisch verträglich gestalten.

7. Sonstige raumbezogene fachliche Belange

7.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 7. für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die sonstigen raumbezogenen fachlichen Belange gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1b.

7.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Im gesamten Trassenverlauf der geplanten Straße kommt es zu Überschneidungen und Querungen mit anderen Infrastrukturlinien. Hierzu gehören Straßen, landwirtschaftliche Wege, Bahnlinien, Rad- und Wanderwege, Energieleitungen, Telekommunikationsverbindungen sowie Wasserver- und -entsorgungsleitungen. Zahlreiche dieser Querungen sind in den Unterlagen des Projektträgers bereits berücksichtigt und in einer für das Raumordnungsverfahren ausreichenden Tiefe beschrieben. Die Anhörung im Verfahren selbst hat die Querung dieser Infrastrukturlinien bestätigt und den Verlauf weiterer solcher Linien aufgezeigt. Hierzu zählt beispielsweise auch die geplante 380-kV-Hochspannungsleitung zwischen Altheim und St. Peter. Dadurch ausgelöste Störungen sollen entsprechend den einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung vermieden oder zumindest in ihren Auswirkungen minimiert werden (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Sätze 1 & 4 BayLplG). Ferner darf das Vorhaben dem kostengünstigen Um- und Ausbau der Energieinfrastruktur nicht im Wege stehen (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 Satz 1 BayLplG). Aus diesem Grund muss während der gesamten Bauzeit die Funktionsfähigkeit aller Infrastrukturverbindungen aufrechterhalten werden. Nach Abschluss der Baumaßnahme muss die volle Funktionsfähigkeit der Infrastrukturlinien wieder hergestellt werden (vgl. Maßgabe A. II. 9.1). Des Weiteren ist der Ausbau der genannten Hochspannungsleitung bei der weiteren Planung zu berücksichtigen (vgl. Maßgabe A. II. 9.2). Sofern im Rahmen des Raumordnungsverfahrens genauere Bestandspläne von Seiten der Träger öffentlicher Belange übermittelt wurden, werden diese an den Vorhabenträger übermittelt. Die detaillierte Lösung der einzelnen Querungen bleibt dann jedoch dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Zwischenfazit

Zusammenfassend entspricht der Planfall 1b weitgehend den sonstigen raumbezogenen fachlichen Erfordernissen der Raumordnung. Es verbleibt ein gewisser Rest beeinträchtigter Belange, der jedoch durch Maßgaben weitgehend reduziert werden kann. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

III. Raumordnerische Bewertung des Planfalls 1c

1. Raumstrukturelle, überfachliche Belange

1.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 1.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen überfachlichen Belange gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1c.

1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Eine gleichwertige und nachhaltige Entwicklung sind wesentliche Leitlinien der bayerischen Raumentwicklung. Dies verlangt eine integrative Berücksichtigung vielfältiger Raumnutzungsansprüche und eine entsprechende Ausgestaltung der räumlichen Strukturen. Dabei spielen sowohl ökonomische, als auch ökologische, soziale und kulturelle Aspekte eine Rolle. Es gilt, raumstrukturelle Stärken zu erhalten und auszubauen, Schwächen zu mildern und vorhandene Defizite abzubauen. Dies ist der wesentliche Auftrag der Festlegungen des BayLplG, LEP und RP 13 (vgl. BayLplG Art 6 Abs. 2 Nr. 1, LEP 1.1.1 Abs. 1, LEP 1.1.2 Abs. 1, RP 13 A I 1, RP 13 A II 1).

Die Verkehrsinfrastruktur bildet räumliche Verflechtungen ab, gestaltet und verändert diese aber auch. Leistungsfähige und umweltgerechte Verkehrswege sind entscheidende Voraussetzungen für eine nachhaltige Raumentwicklung. Sie gewährleisten die notwendige Mobilität für Wirtschaft und Gesellschaft. Dafür ist ein funktionsfähiges Gesamtverkehrssystem sicherzustellen. Ziel ist es hierbei, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen so gering wie möglich zu halten. Aus diesem Grund müssen beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur die umweltfreundlicheren Verkehrsträger Schiene und Wasser künftig mehr berücksichtigt werden, damit sie in die Lage versetzt werden, nicht nur der steigenden Verkehrsentwicklung Rechnung zu tragen, sondern auch Anteile der anderen Verkehrsträger zu übernehmen. In der Fläche ist aber nach wie vor – und das wird sich absehbar auch nicht wesentlich verändern – die Straße der wichtigste und leistungsfähigste Teil der Verkehrsinfrastruktur. Daher kann auch der Bau von (Umgehungs-) Straßen einen Beitrag leisten, die verkehrsbedingten Umweltbelastungen zu reduzieren. So können durch die Vermeidung von Ortsdurchfahrten insbesondere die dort lebenden Menschen entlastet werden (Immissionen, Lärm) und durch eine Verflüssigung des Verkehrs der Schadstoffausstoß allgemein reduziert werden.

In Niederbayern und speziell im Raum Landshut kommt der Isarachse als Wirtschaftsstandort, Verkehrsraum und Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung eine herausragende Rolle zu. Raumstrukturell betrachtet ist das Gebiet, in dem das gegenständliche Vorhaben verwirklicht werden soll, in Teilen dem „ländlichen Raum mit Verdichtungsansätzen“ (Stadt Landshut und die Ge-

meinden Ergolding und Altdorf) bzw. dem „allgemeinen ländlichen Raum“ zugeordnet (vgl. Anhang 2 zum LEP). Das Oberzentrum Landshut ist mit den Hauptorten der Nachbargemeinden Altdorf (Unterzentrum), Ergolding (Unterzentrum) und Kumhausen eng verwoben und bildet hier einen gemeinsamen Siedlungs- und Versorgungsbereich. In diesem Bereich trifft auch eine Reihe von wichtigen Bandinfrastrukturen aufeinander und bilden einen Knotenpunkt im Netz. Nicht zuletzt aufgrund der zentralen Lage übernimmt dieser Raum eine Mittelpunktfunktion in der Planungsregion Landshut und ist – bisher – der einzige oberzentrale Raum in der Planungsregion.²¹ Aus der Mittelpunktfunktion heraus lässt sich auch erklären, dass ein Großteil der Verkehre im Raum Landshut sog. Ziel- und Quellverkehre sind. Der großräumige Durchgangsverkehr wird - auch nach der Fertigstellung der B 15neu bis zur A 92 - nur einen kleineren Teil der gesamten Verkehrsmenge im Raum Landshut ausmachen (vgl. Unterlage 22 zum ROV).

Neben der Isarachse ist aber auch das „Hinterland“ mit seinen zentralen Orten für die raumstrukturelle Entwicklung von besonderer Bedeutung. Insbesondere das Mittelzentrum Vilsbiburg hat sich zu einem wirtschaftlichen Zentrum entwickelt, für das eine gute verkehrliche Erreichbarkeit und Anbindung an die Wirtschaftsräume außerhalb der Region unabdingbar ist. So bietet die Stadt Vilsbiburg bei gut 11.000 Einwohnern beinahe 8.000 Arbeitsplätze für sozialversicherungspflichtig beschäftigte Arbeitnehmer (2014). Die bedeutende Rolle als Wirtschaftsstandort zeigt sich auch darin, dass Vilsbiburg ein positives Pendlersaldo aufweist. Ein „Einpendlerüberschuss“ von mehr als 3.100 Arbeitnehmern ist für eine Stadt dieser Größenordnung außergewöhnlich hoch.²²

Der Planfall 1c entspricht in weiten Teilen der Trasse, die bereits in den 1970er Jahren raumordnerisch beurteilt wurde. Von der „Landshut-fernen“ Linienführung profitieren insbesondere das Unterzentrum Geisenhausen und das Mittelzentrum Vilsbiburg. Die Erreichbarkeit der A 92 wird sich deutlich verbessern, da dann von Geisenhausen bis zur Autobahn eine durchgängige Überholstrecke vorhanden wäre. Dies wird sich auch durch Reisezeitgewinne in diese Richtung bemerkbar machen. Aber auch die Leistungsfähigkeit der B 299 Richtung Oberzentrum Landshut wird dadurch erhöht, dass der weiträumige Verkehr nicht mehr auf der B 299 geführt wird. Die B 299 ist in diesem Bereich – insbesondere auch zu Tageszeiten mit erhöhtem Pendlerverkehr – hoch belastet. Hinsichtlich der Verbesserung der Anbindung an das Bundesfernstraßennetz und der damit einher gehenden Verbesserung der Standortattraktivität kann der Planfall 1c daher eine nicht unerhebliche Wirkung entfalten (vgl. RP 13 B VII 3.2). Dies trifft insbesondere auch auf die östlichen und südöstlichen Teilräume der Region Landshut zu, die nach RP 13 A II 2 bevorzugt entwickelt werden sollen. Wirtschaftsstrukturelle Impulse, die auf einer Verbesserung der Anbindung an das Bundesfernstraßennetz basieren, sind im Falle der Realisierung von Planfall 1c zu erwarten, da diese Räume eine verbesserte infrastrukturelle Anbindung erhalten werden.

Auch die Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen, die in den im Raum vorhandenen zentralen Orten für die Bürger zur Verfügung stehen, wird sich teilweise verbessern. Vor allem die im Osten von Landshut gelegenen Einrichtungen (z.B. Hochschule, Sparkassenakademie usw.) sind von Norden und Süden her besser zu erreichen. Auch das in Essenbach neu geplante Land-

²¹ Im Zuge der Fortschreibung des LEP Bayern soll auch Dingolfing zum Oberzentrum aufgestuft werden.

²² Quelle: Bayerisches Landesamt für Statistik, Statistik kommunal 2015

ratsamt kann über die B 15neu mit der Realisierung des Planfalls 1c aus dem südlichen Landkreis gut erreicht werden. Der Planfall 1c kann gerade hier besonders deutliche Vorteile aufweisen (vgl. LEP 2.2.5 Abs. 1 Spiegelstrich 2).

Die Region Landshut weist grundsätzlich eine gut ausgebaute (Verkehrs-) Infrastruktur auf. Ein Manko im Raum Landshut ist jedoch, dass es relativ wenige Möglichkeiten zur Querung der Isar gibt. Mit einer zusätzlichen Isarüberquerung im Zuge der B 15neu können die Nord-Süd-Mobilität in der Region verbessert und die bestehenden Querungen der Isar, die sich beinahe ausschließlich im Stadtgebiet von Landshut befinden, entlastet werden. Dies wird zu einer Stärkung des ländlichen Raums insgesamt und zu einer Verbesserung der Standortvoraussetzungen für die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere im Stadt-Umlandbereich von Landshut beitragen (vgl. LEP 2.2.5 Abs. 1 Spiegelstrich 1 und 3).

Im Umfeld des bereits realisierten Teils der B 15neu ist zu beobachten, dass sich Betriebe - z.B. im Bereich Schierling - neu angesiedelt und zu einer wirtschaftlichen Belebung beigetragen haben. Ähnliche Entwicklungen sind auch im Bereich der B 15neu, der hier zu beurteilen ist, denkbar. Nach hiesiger Einschätzung kommen neben dem Bereich der geplanten Anschlussstelle an die LAs 14²³ auch der Bereich der Anschlussstelle an die St 2045 bei Adlkofen in Frage (vgl. RP 13 A I 2). Andererseits werden die Entwicklungsmöglichkeiten des bestehenden Gewerbegebietes von Geisenhausen etwas eingeschränkt. In der Summe sind die Auswirkungen auf RP 13 A I 2 bei dieser Variante aber deutlich positiv einzuschätzen.

Da bei Entscheidungen zur Raumnutzung – wie oben bereits dargestellt - unterschiedliche Belange gleichrangig eingestellt und ihre Wechselwirkungen beachtet werden müssen, soll bereits unter überfachlichen Gesichtspunkten eine erste Bewertung der ökologischen und sozialen Auswirkungen des Planfalls 1c erfolgen.

Die Realisierung des Planfalls 1c bringt vor allem im Osten der Stadt Landshut verkehrliche Entlastungswirkungen mit sich. Dieser Bereich profitiert von diesem Planfall am meisten (siehe hierzu Kapitel E. III. 2). Allerdings ist diese Trassenführung auch mit erheblichen Nachteilen verbunden.

Alle Planfälle verlaufen im Bereich der Isaraue und der Isarleite durch ökologisch und landschaftlich besonders sensible Bereiche. Der Bau der B 15neu wird dort nicht unerhebliche Eingriffe mit sich bringen, die sich aber hinsichtlich der Planfälle nicht unterscheiden.

Der Planfall 1c ist zwischen Frauenberg und der B 299 mit vergleichsweise geringeren topographischen Eingriffen verbunden. Aber auch hier sind für die Linienführung Dämme und Einschnitte notwendig, allerdings haben diese nicht den Umfang wie die anderen Planfälle (vgl. RP 13 A II 1). Im Bereich bis zur B 299 verläuft die Trasse durch eine landschaftlich wenig empfindliche Gegend, die bisher weitgehend frei von Vorbelastungen ist. Es sind zwar negative Auswirkungen auf verschiedene Schutzgüter (Landschaft, Erholung, Boden) zu erwarten, die ins Gewicht fallen (vgl. LEP 2.2.5 Abs. 1) und später noch im Detail dargestellt werden. Die Beeinträchtigungen sind aber in der Relation zu den anderen Planfällen hier geringer.

²³ Dieser Standort käme aber erst dann für eine gewerbliche Entwicklung in Frage, wenn die geplante Änderung des LEP 3.3 Rechtskraft erlangt hat.

Im Bereich des Vilstales halten sich die Auswirkungen auf die sozialen und ökologischen Aspekte in Grenzen. Dennoch ist hier eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion gegeben, die aber im Vergleich zum Planfall 1a raumordnerisch betrachtet geringer ausfällt.

Zwischenfazit

Der Planfall 1c steht in weiten Teilen mit den überfachlichen Erfordernissen der Raumordnung in Einklang. Dies setzt aber voraus, dass verschiedene Maßgaben insbesondere zur Ökologie erfüllt werden.

2. Raumbezogene fachliche Belange des Verkehrs

2.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 2.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Verkehrs gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1c.

2.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

- **Allgemeine Bedeutung des Vorhabens für die fachlichen Belange des Verkehrs**

Die unter Kapitel E. II. 2.2 für den Planfall 1b geschilderte allgemeine Bedeutung des Vorhabens für die fachlichen Belange des Verkehrs trifft in vollem Umfang auch auf den Planfall 1c zu.

- **Der verkehrliche Bedarf des Vorhabens**

Der unter Kapitel E. II. 2.2 für den Planfall 1b geschilderte verkehrliche Bedarf des Vorhabens trifft in vollem Umfang auch auf den Planfall 1c zu.

- **Bewertung des Planfalls 1c**

Wie sich aus den vom Vorhabenträger genannten Zielen ergibt, werden mit der Ost-Süd-Umfahrung von Landshut im Zuge der B 15neu verschiedene Maßstabsebenen angesprochen. Dies sind zum einen verkehrliche Ziele im Gesamtverlauf der B 15neu – also großräumige Aspekte - und zum anderen regionale bzw. lokale Ziele, die kleinräumige Aspekte in den Fokus stellen. Es liegt in der Natur der Sache, dass die großräumigen Ziele nur dann vollständig erreicht werden können, wenn die B 15neu im Gesamtzusammenhang realisiert wird.

Vom Trassenverlauf des Planfalls 1c direkt betroffen sind das Oberzentrum Landshut, die Unterzentren Essenbach und Geisenhausen und die nicht-zentralen Gemeinden Adlkofen, Altfraunhofen, Kumhausen und Vilsheim. Die Trassenführung ist in weiten Teilen beinahe identisch mit dem „alten Raumordnungskorridor“ aus den 1970er Jahren und verläuft am weitesten von der Stadt Landshut entfernt. Schon hieraus ergibt sich, dass bei diesem Planfall regionale bzw. großräumige Zielsetzungen im Vordergrund stehen.

Die im Verkehrsgutachten prognostizierte Entlastungswirkung von 45.900 Kfz*km pro Tag im Stadtgebiet von Landshut ist aber auf einem mit der Variante 1b vergleichbaren Niveau. Bemerkenswert ist, dass der Westen von Landshut von dieser Variante in einem höheren Maß profitiert als die „Versatzlösung“ (Planfall 1b). Der größte Entlastungseffekt wird sich aber im Bereich der B 299/Konrad-Adenauer-Straße ergeben.²⁴

Ein weiterer – eher kleinräumig bedeutsamer - Aspekt ist die verbesserte Erreichbarkeit von (zentralörtlichen) Einrichtungen mit hohem Besucher- bzw. Verkehrsaufkommen. Im Osten von Landshut befinden sich z.B. verschiedene Aus- und Fortbildungseinrichtungen, die Hochschule und das Messengelände. Aufgrund des neuen Isarübergangs und der Verknüpfung der B 15neu mit der LAs 14 können diese Einrichtungen zukünftig auch von Osten besser erreicht werden, ohne dass längere Ortsdurchfahrten erforderlich werden. Eine Differenzierung der unterschiedlichen Planfälle ist diesbezüglich aber nicht möglich, da sie diesen Aspekt gleichmäßig gut erfüllen.

Die in den Planunterlagen vergleichend dargestellte Zeitersparnis für bestimmte Streckenverbindungen kann als weiteres Indiz für die verkehrliche Wirkung der einzelnen Planfälle Verwendung finden. Die Relation Essenbach-Münchsdorf ist beim Planfall 1c ca. 22 km lang, die Relation Essenbach-Geisenhausen ca. 13 km. Für die Verbindung Essenbach-Münchsdorf können beim Planfall 1c Reisezeitgewinne von 46%, bei der Verbindung Essenbach-Geisenhausen von 55% erzielt werden. Der gemittelte Reisezeitgewinn dieser Variante liegt mit 51% damit im Variantenvergleich über der Variante 1a (48%) und Variante 1b (45%).

Die Erfordernisse der Raumordnung zum Verkehr stellen die oben angesprochenen großräumigen Aspekte in den Vordergrund. Während die kleinräumigen Ziele in den Planunterlagen vergleichend dargestellt wurden und eine entsprechende Bewertung zulassen, ist die großräumige Wirkung der B 15neu nur sehr allgemein beschrieben. Dies ist wohl auch dem Umstand geschuldet, dass der zu beurteilende Abschnitt zwar verkehrswirksam ist, aber letztlich nur einen verhältnismäßig kurzen Teilabschnitt für die – langfristig verfolgte – Verbindung zwischen der A 92 über die A 94 zur A 8 darstellt. Um den Erfordernissen des Landesentwicklungsprogramms (vgl. LEP 4.1.2 Abs. 1, LEP 4.2 Abs. 1) und des Regionalplans Landshut (vgl. RP 13 B VII 3.1, RP 13 B V 1.4 Abs. 1) voll gerecht zu werden, kann die Planung daher nur ein weiterer Baustein für eine zusätzliche großräumige Nord-Süd-Verbindung innerhalb Bayerns sein.²⁵ Eine großräumig wirksame Verbesserung der Anbindung der Regionen wird aber nur dann voll zum Tragen kommen, wenn eine Weiterführung der B 15neu Richtung Süden zeitnah in Angriff genommen wird. Hierfür sieht der Bundesverkehrswegeplan derzeit einen „weiteren Bedarf mit Planungsrecht“ vor. Der Weiterbau der B 15neu ist Voraussetzung für die volle Erreichung der raumordnerischen Zielvorgaben zur Anbindung der Regionen an das Autobahnnetz (vgl. RP 13 B VII 3.1).

Gleichwohl leistet auch das gegenständliche Vorhaben einen (Teil-) Beitrag zur Verbesserung der Einbindung Bayerns und der Region Landshut in das nationale Verkehrsnetz und setzt den schon realisierten bzw. in Bau

²⁴ Die Entlastungswirkungen werden beim Schutzgut Mensch (E. III. 6.1) abermals zu thematisieren sein.

²⁵ Die Weiterführung der B 15neu südlich der Umfahrung Landshut ist im gültigen Bundesverkehrswegeplan bis nach Rosenheim im sog. weiteren Bedarf mit Planungsrecht enthalten.

befindlichen Teil der B 15neu zwischen der A 93 und der A 92 sinnvoll fort (vgl. LEP 4.1.2 Abs. 1).

Das Projektziel, den südlichen Landkreis Landshut an das Fernstraßennetz leistungsfähig anzubinden, kann der Planfall 1c am besten erfüllen. Hinzu kommt, dass beim Planfall 1c insgesamt 5 Knotenpunkte vorgesehen sind, die eine Verknüpfung der B 15neu mit dem überregionalen und regionalen Verkehrsnetz erlauben. Damit werden sich auch die „Flächenerschließung“ und die Einbindung in das regionale Verkehrsnetz positiv im Hinblick auf LEP 4.1.2 Abs. 2 und RP 13 B VII 3.2 auswirken.

Auch eine Verbesserung der Erschließung des südostbayerischen Wirtschaftsraumes kann sich erst dann vollständig einstellen, wenn die B 15neu über die jetzt geplante Südumfahrung von Landshut hinausgeht. Für den südostbayerischen Wirtschaftsraum ist insbesondere der „Ostkorridor“ relevant. Vor diesem Hintergrund bringt der Planfall 1c deutliche Verbesserungen mit sich, wie sich an den Reisezeitgewinnen für die Verbindung Geisenhausen-Essenbach ablesen lässt. Der Planfall 1c leistet damit einen erheblichen Beitrag zum Abbau der Standorthemmnisse der wirtschaftsnahen Infrastruktur, insbesondere bei der verkehrlichen Anbindung der strukturschwächeren östlichen und südlichen Teilbereichen der Region Landshut (vgl. RP 13 B V 1.4 Abs. 1).

Zu einem leistungsfähigen Straßennetz gehört auch, dass es möglichst gefahrlos und sicher genutzt werden kann. Gradienten und Kurvenradien spielen hier eine ebenso große Rolle wie die Funktionalität und Begreifbarkeit von Knoten. Im Verlauf des Planfalls 1c ist die Verknüpfung von B 299 und B 15neu diesbezüglich eine besondere Herausforderung. Der in den Unterlagen vorgeschlagene Knotenpunkt bei Geisenhausen (K 5) kann vor diesem Hintergrund noch nicht voll überzeugen (Auffahrlösung über die LA 8 insbesondere für die Verkehre, die Richtung Westen auf die B 15neu auffahren wollen). Im Rahmen der Detailplanung ist daher nochmals zu prüfen, wie dieser Knoten optimiert werden kann (vgl. Maßgabe A. III. 4.1).

Die Ost-Süd-Umfahrung von Landshut ist im Bundesverkehrswegeplan im sog. „vordringlichen Bedarf“ enthalten und wird auch im Zusammenhang geplant. Die Verwirklichung der Maßnahme ist in mehreren Bauabschnitten bzw. Ausbaustufen vorgesehen. Ihre prognostizierte Wirkung in Stadt und Landkreis Landshut wird die Maßnahme erst dann entfalten können, wenn sie durchgehend fertig gestellt ist (vgl. Maßgabe A. III. 4.2).

Bereits in Kapitel E. II. 2.2 zum Planfall 1b wurde das Problem der Verkehrszunahme in Geisenhausen und Altfraunhofen thematisiert, falls die Vilstalspange erst nach dem vierspurigen Bau der B 15neu zwischen Essenbach und Geisenhausen realisiert werden würde. Nach der vorliegenden Verkehrsprognose wird diese Mehrbelastung beim Planfall 1c in den Ortsdurchfahrten von Geisenhausen und Altfraunhofen höher liegen als beim Planfall 1b und durchgängig mehr als 3.000 Kfz/24 h betragen. Damit ist die Beachtung und Umsetzung der Maßgabe A. III. 4.3 beim Planfall 1c sogar von noch größerer Bedeutung.

Ferner sind während der Bauphase auch hier Ausweichverkehre zu erwarten, die das nachgeordnete Straßennetz und die dort gelegenen Ortsdurchfahrten zusätzlich belasten werden. Es sind daher (verkehrslenkende) Maßnahmen erforderlich, um diese Ausweichverkehre möglichst gering zu halten (vgl. Maßgabe A. II. 4.4).

Der Planfall 1c quert in seinem Verlauf mehrere Bahnstrecken. Im Bundesverkehrswegeplan sind die ABS München–Mühldorf–Freilassing und die ABS Landshut-Plattling als Vorhaben des potenziellen Bedarfs, die in den vordringlichen Bedarf aufsteigen können, enthalten. Der Nachweis, dass diese Projekte die Kriterien für die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf erfüllen und damit in den vordringlichen Bedarf aufgenommen werden können, ist nach hiesiger Kenntnis noch nicht erfüllt. Dennoch ist der geplante Ausbau dieser Bahnstrecken (Elektrifizierung, 2-gleisiger Ausbau) bei der Detailplanung der B 15neu zu berücksichtigen, um einen Konflikt mit RP 13 B VII 2.3.1 Abs. 1 zu vermeiden (vgl. Maßgabe A. III. 4.5).

Der Planfall 1c berührt in einigen Streckenabschnitten das überörtliche und örtliche Radwegenetz. Der Isarradweg und der Isar-Vils-Radweg sind Teil des Bayernnetzes für Radler und erfreuen sich einer hohen Beliebtheit. Es gilt daher, sowohl diese touristischen als auch die örtlichen Radwegeverbindungen zu erhalten (vgl. LEP 4.4 Abs. 1 und RP 13 B V 2.3.7 Abs. 1). Der Isarradweg verläuft im Bereich der Dämme beidseits der Isar und wird vom geplanten Brückenbauwerk voll überspannt. Insofern dürfte sich in der Betriebsphase keine Beeinträchtigung desselben ergeben. In der Bauphase ist darauf zu achten, dass er durchgängig attraktiv bleibt (vgl. Maßgabe A. III. 4.6). Im Bereich des Vilstals nutzt der Planfall 1c teilweise den Trassenkorridor der bestehenden Gemeindeverbindungsstraße, auf der auch der Isar-Vils-Radweg verläuft. Diese Radwegeverbindung gilt es zu erhalten. Wenn eine Radwegeverbindung auf der künftigen Bundesstraße hinsichtlich der Verkehrssicherheit nicht vertretbar ist, ist ein Radweg neu zu bauen. Im Bereich des Knotenpunktes K4 bei Hachelstuhl ist im Rahmen der Detailplanung darauf zu achten, dass die bestehenden Radwege erhalten und verkehrssicher ausgestaltet werden (vgl. Maßgabe A. III. 4.6).

Zwischenfazit

Der Planfall 1c kann hinsichtlich der verkehrlichen Belange Wirkungen vor allem auf der regionalen Ebene (Anbindung an das Fernstraßennetz) entfalten. Aber auch der Osten von Landshut profitiert hier insbesondere im Bereich der häufig überlasteten Kasernenknoten, der Konrad-Adenauer-Straße und dem weiteren Verlauf der B 299 nach Ergolding.

3. Raumbezogene fachliche Belange der gewerblichen Wirtschaft

3.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E I. 3.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange der gewerblichen Wirtschaft gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1c.

3.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die für den Planfall 1a bewerteten Auswirkungen des Vorhabens auf die fachlichen Belange der gewerblichen Wirtschaft sind – mit Ausnahme des Aspekts der Rohstoffsicherung – auch für den Planfall 1c anzuführen (vgl. Kapitel E. I. 3.2).

4. Raumbezogene fachliche Belange des Siedlungswesens und der Denkmalpflege

4.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 4.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Siedlungswesens gelten in vollem Umfang auch als Maßstab für die Beurteilung des Planfalls 1c.

4.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Die Trasse des Planfalls 1c verläuft nach Frauenberg Richtung Süden. Ab Adlkofen ist die Streckenführung für einige Kilometer im Wesentlichen identisch mit dem Trassenkorridor der Planung aus den 1970er Jahren. Im Bereich von Oberfimbach verläuft er nun weiter im Westen und trifft nördlich von Geisenhausen auf den Kreuzungspunkt mit der B 299. Ab der B 299 ist der Verlauf identisch mit dem Planfall 1b (siehe Kapitel E. II. 4).

Streckenabschnitt Frauenberg – Geisenhausen (B 299); Planfall 1c

Der Planfall 1c führt im Bereich von Adlkofen an eine größere Siedlungseinheit heran. Die geplante Anschlussstelle an die St 2045 liegt rund 300 m vom nächsten Wohngebiet entfernt. Eine weitere wohnbauliche Entwicklung in Richtung der Trasse ist – zumindest derzeit – nicht geplant. Der Schwerpunkt der Siedlungsentwicklung der stark wachsenden Gemeinde liegt im Osten des Hauptortes (Baugebiete „Adlkofen Nord“, „An der Aignerstraße“ und „Roßberg“).²⁶ Eine wesentliche Beeinträchtigung der siedlungsstrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten von Adlkofen und die damit verbundenen Konflikte mit RP 13 A II 1 sind daher als eher gering einzuschätzen.

Im weiteren Verlauf sind jedoch eine Reihe von Einzelanwesen oder Siedlungssplitter vorhanden, die recht nahe an der Trasse liegen. Die Beeinträchtigung durch den zu erwartenden Verkehrslärm wird in Kapitel E. III. 6.1 diskutiert.

Der Planfall 1c verläuft in den meisten Streckenabschnitten durch ein vergleichsweise weniger bewegtes Gelände. Es ist ein überwiegend ländlicher, stark ackerbaulich geprägter Raum. Die hohe Bewirtschaftungsintensität hat dazu geführt, dass Kulturlandschaftselemente meist nur noch kleinflächig anzutreffen sind. Dennoch beeinträchtigen die daraus resultierenden technische Bauwerke, Dämme und Einschnitte die land- und forstwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Abs. 1) (vgl. Kapitel E. III. 5). Zwischen Frauenberg und der B 299 sind Konfliktlagen mit Boden- und Baudenkmalern eher weniger zu erwarten. Im Bereich südlich von Birnkofen sind kleinere Verdachtsflächen vorhanden (vgl. Maßgaben A. III. 7.3 & A. III. 7.4).

Im weiteren Verlauf ist der Planfall 1c trassengleich mit dem Planfall 1b (siehe Kapitel E. II. 4).

²⁶ Zwischen 2010 und 2015 hat die Bevölkerung um 5,9% zugenommen. Das Landesamt für Statistik geht von einem Bevölkerungswachstum von 2014 bis 2028 von 7,9% aus (Quelle: Demographie-Spiegel). Der Prognosewert für das Jahr 2015 wurde aber bereits um 100 Einwohner übertroffen.

Zwischenfazit

Im Hinblick auf die derzeit vorgesehene Lage des Planfalls 1c ist eine Einschränkung einer raumordnerisch sinnvollen städtebaulichen Entwicklung im Bereich von Ohu zu erwarten. Darüber hinaus wird die gewerbliche Entwicklungsmöglichkeit von Geisenhausen durch die Trassenführung nicht unerheblich eingeschränkt, was in der Gesamtabwägung entsprechend zu gewichten ist. Aufgrund des etwas größeren Abstandes der Trasse zu den im Westen von Adlkofen gelegenen Wohngebieten und den schwerpunktmäßig im Osten des Ortes gelegenen Entwicklungsoptionen wird keine raumordnerisch bedeutsame Einschränkung der siedlungsstrukturellen Entwicklung der Gemeinde gesehen.

Im Bereich von Altfraunhofen wirft die Untervariante „süd“ allerdings erhebliche Probleme auf. Die raumordnerisch bedeutsame Verschlechterung für die siedlungsstrukturelle Entwicklung von Altfraunhofen ist in der Gesamtabwägung mit entsprechendem Gewicht einzustellen.

5. Raumbezogene fachliche Belange von Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und der Jagd

5.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 5.1 für Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und der Jagd gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1c.

5.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

- Landwirtschaft

Für den Straßenkörper der B 15neu und die angrenzenden Böschungen werden bei Planfall 1c auf einer Gesamtlänge von 23 km ca. 78 („Untervariante „nord“) bzw. 81 ha (Untervariante „süd“) landwirtschaftliche Fläche beansprucht. Nach der landwirtschaftlichen Standortkartierung der bayerischen Landesanstalt für Landwirtschaft (LSK) entfallen davon etwa 64 ha auf Flächen mit günstigen Erzeugungsbedingungen. Darüber hinaus werden weitere Flächen für die Anpassung des nachgeordneten Straßen- und Wegenetzes sowie die Errichtung von Entwässerungsanlagen und die Schaffung ökologischer Ausgleichsflächen erforderlich. Ähnlich wie bei dem Planfall 1b werden die betroffenen Flächen auch hier bislang vor allem für den Ackerbau, die flächengebundene landwirtschaftliche Tierhaltung sowie den Feldgemüsebau genutzt. Die hieraus resultierenden Konflikte mit den Erfordernissen der Raumordnung sind mit jenen des Planfalls 1b weitestgehend vergleichbar. Im östlichen Bereich von Altfraunhofen wird bei Untervariante „süd“ mehr landwirtschaftliche Fläche als bei Untervariante „nord“ durchquert. Insofern sind auch für Planfall 1c mit den beiden Untervarianten die unter Kapitel E. II. 5.2 getroffenen Maßgaben einschlägig (vgl. Maßgaben A. III. 8.1 bis A. III. 8.9).

- Forstwirtschaft

Die Inanspruchnahme forstwirtschaftlicher Flächen durch den Straßenkörper der B 15neu beträgt bei Planfall 1c etwa 17 (Untervariante „nord“) bzw. 12 ha (Untervariante „süd“). Betroffen sind u.a. der Auwald im Isartal, der FFH-rechtlich geschützte Wald an der Hangleite, das Frauenholz bzw. Feichtner Holz sowie das Winkelholz und bei Untervariante „nord“ auch noch die Waldflächen nördlich sowie westlich von Moorloh. Im Gegensatz zu Planfall 1a wird die Trasse hier durch verhältnismäßig sanftes Relief geführt. Entsprechend geringer fallen auch die erforderlichen Trassenbreiten, Böschungflächen und Erdmassenbewegungen aus. Die Untervariante „nord“ ist aus forstwirtschaftlicher Sicht ungünstiger zu bewerten als Untervariante „süd“, da sie auf einer Länge von ca. 2 km zusätzliche Waldflächen durchschneidet. Grundsätzlich sind unvermeidbare Waldrodungen durch Ersatzaufforstungen auszugleichen. Dabei sollte auf eine möglichst eingriffsnah und in direktem Zusammenhang zu den betroffenen Waldflächen stehende Realisierung geachtet werden. Bei Planfall 1c gilt dies in besonderem Maße für den Auwald, den Wald an der Isarhangleite, das Winkel- bzw. Einsiedelholz sowie den Wald nördlich von Moorloh. Insgesamt sind bei Planfall 1c (mit beiden Untervarianten) jedoch dieselben Maßgaben wie bei Planfall 1b einschlägig (vgl. Maßgaben A. III. 8.1 bis A. III. 8.9).

- Fischerei

Für die Fischerei in Flüssen gibt es keine speziellen landesplanerischen Erfordernisse. Da diese jedoch eng mit den gewässer- bzw. fischökologischen Problemstellungen zusammenhängen, wird auf die Ausführungen unter E. III. 6.3 & E. III 6.4 verwiesen.

- Jagd

Die Beeinträchtigungen und Erschwernisse der Jagd durch den Planfall 1c sind mit jenen des Planfalls 1b vergleichbar. Insofern wird auf die Ausführungen und Maßgaben unter E. II. 5.2 verwiesen.

Zwischenfazit

Hinsichtlich der Belange der Land- und Forstwirtschaft sowie der Fischerei und der Jagd kann der Planfall 1c unter Berücksichtigung von Maßgaben mit den Erfordernissen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

6. Raumbezogene Belange der umweltrelevanten Schutzgüter

6.1 Schutzgut Mensch (Wohnen, Erholung)

6.1.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 6.1.1 für Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Schutzgutes

Mensch (Wohnen, Erholung) gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für Planfall 1c.

6.1.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Der Planfall 1c ist im Abschnitt „A 92 – Frauenberg“ identisch mit den Planfällen 1a und 1b und im Abschnitt „Geisenhausen (B 299) – Münchsdorf (B 15)“ identisch mit dem Planfall 1b. Insofern sind die unter E. II. 6.1.2 für diese Abschnitte getroffenen Aussagen und formulierten Maßgaben auch für den Planfall 1c einschlägig.

Streckenabschnitt Frauenberg – Geisenhausen (B 299); Planfall 1c

Aus der stadtfernen Trassenführung des Planfalls 1c ergeben sich in bestimmten Bereichen durchaus auch positive Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch. Vor allem für die Konrad-Adenauer-Straße wird eine Entlastung von bis zu 8.800 KfZ/24h erwartet. Damit einher geht auch eine entsprechende Reduzierung der Lärmemissionen. Nichtsdestotrotz werden im letzten Abschnitt des Planfalls 1c noch mehrere Siedlungen und Einzelhöfe tangiert, für die die Immissions- bzw. Orientierungswerte künftig nicht mehr eingehalten werden können. Hierzu zählen die Orte Wölfkofen, Läuterkofen, Engkofen, Günzkofen, Oberfimbach und Vogelsang sowie weitere Einzelhöfe. Würde man keine Lärmschutzmaßnahmen treffen, ergäben sich bei Planfall 1c „nord“ ca. 810 vom Lärm betroffene Wohngebäude. Davon würde bei etwa 330 Gebäuden der Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) überschritten. Bei Planfall 1c „süd“ wären ungefähr 870 Wohnhäuser betroffen und bei etwa 340 Gebäuden wäre der Immissionsgrenzwert überschritten. Aus diesem Grund sind in den betroffenen Bereichen mit entsprechend geeigneten Schutzmaßnahmen die Lärmbelastungen der Anwohner spürbar zu reduzieren (vgl. Maßgaben A. III. 3.1 & A. III. 3.2).

Weitere Auswirkungen im Streckenabschnitt zwischen Frauenberg und Geisenhausen ergeben sich in Bezug auf das Thema Erholung. Der Bereich ist zwar überwiegend durch landwirtschaftliche Flächen geprägt, allerdings werden die vorhandenen größeren Waldgebiete von der Bevölkerung auch zu Naherholungszwecken genutzt. Dies trifft vor allem auf das Fliegenholz und das Winkel- bzw. Einsiedelholz sowie das Asbacher Holz zu. Ähnliches gilt für die bestehenden Feldwege und Gemeindeverbindungsstraßen. Viele davon dienen den Freizeitsuchenden als Spazier-, Wander- oder Radwege. Mit der Realisierung des Straßenbauprojektes und den damit verbundenen Dammschüttungen ist deren Durchgängigkeit gefährdet. Den sich hieraus ergebende Konflikt mit den Erfordernissen der Raumordnung (LEP 4.4 & RP 13 B V 2.3.7 Abs. 1 (Z)) gilt es zu minimieren. Hierfür ist während der Bauzeit zumindest die eingeschränkte Funktionsfähigkeit der Erholungsinfrastrukturen soweit wie möglich zu erhalten. Nach Fertigstellung der Straßenbaumaßnahmen sind die Erholungsinfrastrukturen dann zumindest in der Qualität und Funktionsfähigkeit wie vor Beginn der Baumaßnahme voll wiederherzustellen (vgl. Maßgabe A. III. 4.6).

Zwischenfazit

Der Planfall 1c entspricht aufgrund der geschilderten Verlärmung einzelner Orte nicht in vollem Umfang den raumbezogenen fachlichen Erfordernissen

des Schutzgutes Mensch (Wohnen, Erholung). Diese Beeinträchtigungen können durch Maßgaben deutlich reduziert werden. Es verbleibt aber auch dann ein geringer Rest beeinträchtigter Belange, der mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen ist.

6.2 **Schutzgut Luft und Klima**

6.2.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 6.2.1 für Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Schutzgutes Luft und Klima gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für Planfall 1c.

6.2.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Der Planfall 1c ist im Abschnitt „A 92 – Frauenberg“ identisch mit den Planfällen 1a und 1b und im Abschnitt „Geisenhausen (B 299) – Münchsdorf (B 15)“ identisch mit dem Planfall 1b. Insofern sind die unter E. I. 6.2.2 sowie E. II. 6.2.2 für diese Abschnitte getroffenen Aussagen und formulierten Maßgaben auch für den Planfall 1c einschlägig.

Streckenabschnitt Frauenberg – Geisenhausen (B 299); Planfall 1c

Im Abschnitt zwischen Frauenberg und Geisenhausen werden noch mehrere, unterschiedlich große Waldflächen tangiert bzw. durchschnitten. Neben kleineren Waldflächen westlich von Adlkofen handelt es sich dabei auch um das Fliegenholz, eine Waldfläche südwestlich von Günzkofen sowie das Asbacher Holz. Besonders stark betroffen ist jedoch das Winkel- bzw. Einsiedelholz. Es wird auf ca. 1 km Länge quer durchschnitten. Nach dem Bayerischen Landesplanungsgesetz sollen Wälder unter anderem in ihrer Funktion für das Klima erhalten und soweit erforderlich verbessert werden (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 7 Sätze 1 und 6). Der Verlust von Waldflächen ist daher so gering wie möglich zu halten. Die Funktionalität der verbleibenden Waldflächen ist durch weitere Trassenoptimierungen im Detail möglichst weitgehend zu sichern (vgl. Maßgaben A. III. 8.6 & A. III. 8.7).

Zwischenfazit

Insgesamt werden bei Planfall 1c mehrere Waldgebiete tangiert oder durchschnitten. Der Planfall entspricht deshalb nicht in vollem Umfang den raumbezogenen fachlichen Erfordernissen des Schutzgutes Luft und Klima. Es verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange, der durch entsprechende Trassenoptimierungen noch reduziert werden kann. Dieses Ergebnis ist mit dem entsprechenden Gewicht in die Abwägung einzustellen.

6.3 Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete

6.3.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 6.3.1 für Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange der Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für Planfall 1c.

6.3.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Der Planfall 1c ist im Abschnitt „A 92 – Frauenberg“ identisch mit den Planfällen 1a und 1b und im Abschnitt „Geisenhausen (B 299) – Münchsdorf (B 15)“ identisch mit dem Planfall 1b. Insofern sind die unter E. I. 6.3.2 sowie E. II. 6.3.2 für diese Abschnitte getroffenen Aussagen und formulierten Maßgaben auch für den Planfall 1c einschlägig.

Streckenabschnitt Frauenberg – Geisenhausen (B 299); Planfall 1c

Der Streckenabschnitt zwischen Frauenberg und Geisenhausen ist dadurch gekennzeichnet, dass größere landwirtschaftliche Nutzflächen lediglich durch kleinere Ortschaften, Einzelhöfe, Waldflächen und Gemeindeverbindungsstraßen unterbrochen werden. Durch den Bau der vierspurigen B 15neu kommt es in diesem Bereich daher zu einer Zerschneidung der offenen Landschaft sowie einer nicht unerheblichen Flächeninanspruchnahme. Damit werden mehrere Grundsätze der Raumordnung bezüglich des Landschaftsbildes negativ berührt (vgl. BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 2 Sätze 9 & 10; BayLplG Art. 6 Abs. 2 Nr. 6 Sätze 1 & 2).

Hier ist anzumerken, dass dieser Streckenabschnitt aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung als weniger empfindlich für das Landschaftsbild einzustufen ist. Nach der UVS beansprucht der Planfall 1c die mit Abstand wenigsten herausragenden Landschaftsbereiche. Aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung in weiten Teilen dieses Streckenabschnittes sind auch die Herausforderungen hinsichtlich des Artenschutzes überschaubar.

Die empfindlichsten Bereiche sind die Waldflächen (z.B. Winkel-, Einsiedel- bzw. Asbacher Holz). Hier wird ein verhältnismäßig schmales Waldgebiet an seiner breitesten Stelle auf einer Länge von ca. 1,5 km quer durchschnitten. Um einen Konflikt mit dem regionalplanerischen Ziel zur Erhaltung des Waldes zu vermeiden, wäre deshalb zu prüfen, ob eine Verlegung der Trasse Richtung Norden in den schmalsten Bereich der Waldfläche realisierbar wäre (vgl. RP 13 B I 1.3 Abs. 1 (Z)) (vgl. Maßgabe A. III. 8.7). Außerdem könnte die Trasse dann, wie für den Streckenabschnitt Geisenhausen (B 299) - Münchsdorf (B 15) in Kapitel E. II 6.3 bereits angeregt, über eine gewisse Strecke mit der bestehenden 380kV-Vierfachleitung gebündelt werden. In jedem Fall sind Baumneupflanzungen, die für den Verlust der bestehenden Waldflächen notwendig werden, möglichst ortsnah und in direktem Zusammenhang zum verbleibenden Bestand umzusetzen (vgl. Maßgabe A. III. 8.8).

Zwischenfazit

In der Gesamtschau entspricht der Planfall 1c nicht in vollem Umfang den raumbezogenen fachlichen Erfordernissen der Schutzgüter Landschaft, Tiere und Pflanzen sowie Schutzgebiete. Es verbleibt ein Rest beeinträchtigter Belange, der mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung einzustellen ist.

6.4 Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer, Grundwasser, Hochwasserschutz)

6.4.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 6.4.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die raumbezogenen fachlichen Belange des Schutzgutes Wasser gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1c.

6.4.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Streckenabschnitt Frauenberg – Geisenhausen (B 299); Planfall 1c

Der Planfall 1c verläuft bis etwa auf Höhe Frauenberg auf der gleichen Trasse wie die Planfälle 1a und 1b. Danach wird er weiter Richtung Süden geführt, bevor er nordwestlich von Geisenhausen wieder auf den Verlauf des Planfalles 1b trifft und diesem weiter folgt. Insofern sind die unter E. II. 6.4.2 für die mit dem Planfall 1b getroffenen Aussagen auch für den Planfall 1c einschlägig.

In dem Bereich zwischen Frauenberg und Geisenhausen, der lediglich von Planfall 1c durchquert wird, ergeben sich darüber hinaus noch kleinere, zusätzliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser. So quert die geplante Straße neben dem Wolfsbach und dem Pfarrwiesgraben auch noch den Fimbach. Bei allen dreien ist derzeit eine Querung mittels Dammschüttung vorgesehen. Vor dem Hintergrund eines auch in Zukunft bestehenden und durch den Klimawandel weiter zunehmenden Hochwasserrisikos muss dem Verlust von Flächen, die Wasser speichern und wieder abgeben können, Einhalt geboten bzw. ein Ausgleich geschaffen werden (vgl. BayLPIG Art 6 Abs. 2 Nr. 7 Satz 8) (vgl. Maßgabe A. III. 2.7).

Zwischenfazit

In der Gesamtschau entspricht der Planfall 1c nicht in vollem Umfang den raumbezogenen fachlichen Erfordernissen des Schutzgutes Wasser, lässt sich jedoch unter Berücksichtigung der Maßgaben raumordnerisch verträglich gestalten.

7. Sonstige raumbezogene fachliche Belange

7.1 Erfordernisse der Raumordnung als Maßstab der Beurteilung

Die unter Kapitel E. I. 7.1 für den Planfall 1a dargestellten Erfordernisse der Raumordnung für die sonstigen raumbezogenen fachlichen Belange gelten in vollem Umfang auch als Maßstab der Beurteilung für den Planfall 1c.

7.2 Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Erfordernissen der Raumordnung

Im gesamten Trassenverlauf der geplanten Straße kommt es zu Überschneidungen und Querungen mit anderen Infrastrukturen. Hierzu gehören Straßen, landwirtschaftliche Wege, Bahnlinien, Rad- und Wanderwege, Energieleitungen, Telekommunikationsverbindungen sowie Wasserver- und -entsorgungsleitungen. Zahlreiche dieser Querungen sind in den Unterlagen des Projektträgers bereits berücksichtigt und in einer für das Raumordnungsverfahren ausreichenden Tiefe beschrieben. Die Anhörung im Verfahren selbst hat die Querung dieser Infrastrukturen bestätigt und den Verlauf weiterer solcher Linien aufgezeigt. Hierzu zählt beispielsweise auch die geplante 380-kV-Hochspannungsleitung zwischen Altheim und St. Peter. Dadurch ausgelöste Störungen sollen entsprechend den einschlägigen Erfordernissen der Raumordnung vermieden oder zumindest in ihren Auswirkungen minimiert werden (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 3 Sätze 1 & 4 BayLplG). Ferner darf das Vorhaben dem kostengünstigen Um- und Ausbau der Energieinfrastruktur nicht im Wege stehen (vgl. Art. 6 Abs. 2 Nr. 4 Satz 1 BayLplG). Aus diesem Grund muss während der gesamten Bauzeit die Funktionsfähigkeit aller Infrastrukturverbindungen aufrechterhalten werden. Nach Abschluss der Baumaßnahme muss die volle Funktionsfähigkeit der Infrastrukturen wiederhergestellt werden (vgl. Maßgabe A. III. 9.1). Des Weiteren ist der Ausbau der genannten Hochspannungsleitung bei der weiteren Planung zu berücksichtigen (vgl. Maßgabe A. III. 9.2). Sofern im Rahmen des Raumordnungsverfahrens genauere Bestandspläne von Seiten der Träger öffentlicher Belange übermittelt wurden, werden diese an den Vorhabenträger übermittelt. Die detaillierte Lösung der einzelnen Querungen bleibt dann jedoch dem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Zwischenfazit

Zusammenfassend entspricht Planfall 1c weitgehend den sonstigen raumbezogenen fachlichen Erfordernissen der Raumordnung. Es verbleibt ein gewisser Rest beeinträchtigter Belange, der jedoch durch Maßgaben weitgehend reduziert werden kann. Dieses Ergebnis wird mit entsprechendem Gewicht in die Gesamtabwägung eingestellt.

IV. Raumordnerische Zusammenfassung und Gesamtabwägung

1. Planfall 1a

Im Rahmen der raumordnerischen Zusammenfassung ergibt sich nach Bewertung aller von dem Vorhaben berührten Belange folgende Ausgangslage für die Beurteilung der Variante 1a:

In dem sich von Regensburg über Landshut bis nach Rosenheim erstreckenden Korridor stellt die Bundesstraße B 15 eine überregional bedeutsame Nord-Süd-Achse dar, die die Autobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8 miteinander verbindet. Mit dem Bau der B 15neu soll die bestehende Bundesstraße entlastet und die verkehrliche Erschließung Ostbayerns insgesamt verbessert werden. Das Straßenbauprojekt ist zwischen Regensburg und Ergoldsbach fertig gestellt und wird in absehbarer Zeit bei Essenbach an die A 92 angeschlossen. Mit dem Bau des nächsten Abschnitts soll die Bundesstraße um Landshut herumgeführt und südlich der Stadt sowohl an die B 299 als auch die B 15 angeschlossen werden.

Planfall 1a stellt dabei die stadtnäheste Variante dar. Nach Querung der Isar und der Hangleite wird er an Frauenberg vorbei über einen Anschluss an die B 299 bei Gammel, durch das Spitalholz und weitere Waldgebiete geführt bevor er schließlich bei Hachelstuhl an die B 15 angebunden wird.

Da die Trasse bei diesem Planfall durch topographisch sehr bewegtes Gelände verläuft, sind zahlreiche, großdimensionierte Abgrabungen, Aufschüttungen und technische Bauwerke erforderlich. Hieraus resultieren erheblich negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft. Zum Teil ergeben sich auf bislang sehr naturnahen Bereichen Einschnitte und Schneisen von bis zu 200 Metern Breite. Deutlich wird dies zum Beispiel an dem sogenannten „Overfly“, über den die B 299 an die vierspurige B 15neu angeschlossen werden soll.

Darüber hinaus werden auf einer Länge von etwa 2 Kilometern ausgedehnte Waldflächen südlich von Landshut durchschnitten. Der Bereich ist zum Einen Teil des Regionalen Grünzuges 4 (Salzdorfer Tal und angrenzendes Hügelland), der sehr wichtige Naherholungsfunktionen für das Oberzentrum Landshut erfüllt. Diese Funktion findet zum Anderen auch ihren Ausdruck im Wald funktionsplan, wo dieser Bereich als Wald mit besonderer Bedeutung für die Erholung (Stufe II) dargestellt ist. Eine großflächige Durchtrennung ist nicht zuletzt aufgrund des regionalplanerischen Ziels zur Erhaltung des Waldes äußerst problematisch.

Ein weiterer, zentraler Konfliktbereich ergibt sich aus der Durchschneidung zweier, vom Regionalplan der Region Landshut, ausgewiesenen Vorranggebiete für den Abbau von Bentonit (BE 48: Niederkam-Ost & BE 50: Walpersdorf). Neben der Tatsache, dass in diesen Vorranggebieten der Rohstoffgewinnung Vorrang gegenüber anderen Nutzungsansprüchen einzuräumen ist, sind in beiden Bereichen als Folgefunktionen Landwirtschaft, Forstwirtschaft und Biotopentwicklung vorgesehen.

Planfall 1a bringt aus raumstruktureller, überfachlicher Sicht nur geringe Vorteile mit sich. Die vorgeschlagene Trassenführung würde zwar einen zusätzlichen Isarübergang schaffen und die Erreichbarkeit der A 92 etwas verbessern. Zugleich würden jedoch die südlichen Umlandgemeinden von Landshut nur untergeordnet davon profitieren. Mit der stadtnahen Führung der Bundesstraße würden sich deren Verkehrsbeziehungen in Richtung Landshut nämlich kaum verändern. Darüber hinaus schneidet der Planfall 1a auch in Bezug auf potenzielle Ansiedlungsstandorte wirtschaftlicher Betriebe verhältnismäßig schlecht ab.

Aus verkehrlicher Sicht kann mit Planfall 1a zwar eine Entlastung auf lokaler Ebene, die sich insbesondere im Westen von Landshut auswirkt, erreicht werden. Im Osten der Stadt ist die Entlastungswirkung hingegen deutlich geringer und hat darüber hinaus auch kaum Auswirkungen auf den Großraum.

Bei Gegenüberstellung der für und gegen das Vorhaben sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den dem Vorhaben entgegenstehenden Gesichtspunkten

ein größeres Gewicht beizumessen ist als der Summe der für das Vorhaben sprechenden Aspekte. Entscheidend hierfür sind die Durchschneidung großer Waldgebiete, die enorme Umgestaltung und Veränderung der Landschaft und ihres Charakters in weiten Teilen des Plangebietes sowie die Durchschneidung von Vorranggebieten für die Gewinnung von Rohstoffen (Bentonit). Die wenigen und nicht deutlich genug für den Planfall 1a sprechenden Belange im verkehrsstrukturellen Bereich reichen nicht aus, um im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung die substanziell beeinträchtigten Belange von Erholung, Natur und Landschaft auszugleichen.

Der Bau der B 15neu, Ost-Süd-Umfahrung Landshut in Form des Planfalls 1a entspricht deshalb nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

2. Planfall 1b

Im Rahmen der raumordnerischen Zusammenfassung ergibt sich nach Bewertung aller von dem Vorhaben berührten Belange folgende Ausgangslage für die Beurteilung der Variante 1b:

In dem sich von Regensburg über Landshut bis nach Rosenheim erstreckenden Korridor stellt die Bundesstraße B 15 eine überregional bedeutsame Nord-Süd-Achse dar, die die Autobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8 miteinander verbindet. Mit dem Bau der B 15neu soll die bestehende Bundesstraße entlastet und die verkehrliche Erschließung Ostbayerns insgesamt verbessert werden. Das Straßenbauprojekt ist zwischen Regensburg und Ergoldsbach fertig gestellt und wird in absehbarer Zeit bei Essenbach an die A 92 angeschlossen. Mit dem Bau des nächsten Abschnitts soll die Bundesstraße um Landshut herumgeführt und südlich der Stadt sowohl an die B 299 als auch an die B 15 angeschlossen werden.

Bei Planfall 1b handelt es sich um eine sogenannte Versatzlösung. Nach Querung der Isar und ihrer Hangleite wird die Straße an Frauenberg vorbei zur B 299 geführt. Dort nimmt sie zwischen Gammel und Geisenhausen den Korridor der B 299 auf und soll auf vier Fahrsteifen ausgebaut werden. Nach einem längeren Abschnitt durch das Tal der kleinen Vils trifft die Straße bei Münchsdorf schließlich auf die B 15.

Der Planfall 1b verläuft in den ersten Streckenabschnitten durch topographisch anspruchsvolles Gelände. Vor allem in diesem Bereich, aber auch an mehreren anderen Stellen im weiteren Trassenverlauf sind deshalb Abgrabungen, Aufschüttungen und technische Bauwerke erforderlich. Diese sind zwar nicht so zahlreich und großdimensioniert wie bei Planfall 1a. Nichtsdestotrotz resultieren auch daraus negative Auswirkungen auf Natur und Landschaft.

Im mittleren Streckenabschnitt soll die B 15neu dann über einen sogenannten „Trompete“ mit der B 299 verknüpft werden und auf dieser in einem vierspurigen Ausbau bis Geisenhausen geführt werden. Diese Lösung ist mit einem technisch anspruchsvollen Bauwerk verbunden, das verhältnismäßig viel Fläche in Anspruch nimmt. Die Anbindung des nachgeordneten Straßennetzes ist dabei bislang noch unbefriedigend. Nicht ganz unproblematisch erscheint darüber hinaus auch die Phase des vierspurigen Ausbaus der B 299. Da eine Sperrung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung während der Bauarbeiten vermutlich nicht möglich ist, dürften sich in diesem Zeitraum größere verkehrliche und bauleistungsrechtliche Herausforderungen ergeben. Des Weiteren wird eine Befahrung des Straßenabschnitts mit landwirtschaftlichem Gerät nach dessen Ausbau nicht mehr möglich sein. Es wird daher ein zusätzlicher Erschließungsaufwand notwendig.

Nordwestlich von Geisenhausen wird der Planfall 1b dann über das kleine Vilstal an die bestehende B 15 angeschlossen. Wesentliche Konflikte in diesem Bereich stellen die Nähe zum Fließgewässer, die Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion sowie die Zerschneidung von Waldgebieten (Untervariante „nord“) bzw. die Durchtrennung von Wohngebieten im Bereich Altfraunhofen (Untervariante „süd“) dar.

Wegen der teilweise parallelen Trassenführung mit der B 299 bringt der Planfall 1b zwar nur eine relativ geringe zusätzliche Erschließungswirkung mit sich. Allerdings wird mit ihm ein neuer Isarübergang geschaffen und die Gemeinden entlang der bestehenden Bundesstraße können deutlich von dieser Streckenführung profitieren. Mit ihr wird nicht nur die Leistungsfähigkeit der B 299 in Richtung Landshut, sondern auch die Erreichbarkeit der A 92 deutlich verbessert. Darüber hinaus trägt der Planfall 1b mit der von Geisenhausen bis zur Autobahn durchgängigen Überholstrecke zu einer erhöhten Standortattraktivität der östlichen und südöstlichen Teilräume der Region Landshut bei.

Aus verkehrlicher Sicht sind außerdem die Entlastung der östlichen Stadtgebiete von Landshut sowie die verbesserte Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen positiv hervorzuheben. Hierzu zählt neben der Hochschule, der Sparkassenakademie und weiteren Einrichtungen im Osten Landshuts auch das in Essenbach neu geplante Landratsamt.

Bei Gegenüberstellung der für und gegen den Planfall 1b sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den für das Vorhaben sprechenden Belange ein größeres Gewicht beizumessen ist als den negativ berührten Gesichtspunkten. Entscheidend hierfür sind die zu erwartenden positiven Auswirkungen des Planfalls 1b auf die überfachlichen sowie wirtschafts- und verkehrsstrukturellen Belange. Diese überwiegen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung die zweifelsohne beeinträchtigten Belange von Natur und Landschaft sowie Land- und Forstwirtschaft, da die Beeinträchtigung dieser Belange durch die festgelegten Maßgaben noch spürbar reduziert werden kann.

Der Bau der B 15neu, Ost-Süd-Umfahrung Landshut in Form des Planfalls 1b entspricht somit den Erfordernissen der Raumordnung.

3. Planfall 1c

Im Rahmen der raumordnerischen Zusammenfassung ergibt sich nach Bewertung aller von dem Vorhaben berührten Belange folgende Ausgangslage für die Beurteilung des Planfalls 1c:

In dem sich von Regensburg über Landshut bis nach Rosenheim erstreckenden Korridor stellt die Bundesstraße B 15 eine überregional bedeutsame Nord-Süd-Achse dar, die die Autobahnen A 93, A 92, A 94 und A 8 miteinander verbindet. Mit dem Bau der B 15neu soll die bereits bestehende Bundesstraße entlastet und die verkehrliche Erschließung Ostbayerns insgesamt verbessert werden. Das Straßenbauprojekt ist zwischen Regensburg und Ergoldsbach bereits fertig gestellt und wird in absehbarer Zeit bei Essenbach an die A 92 angeschlossen. Mit dem Bau des nächsten Abschnitts soll die Bundesstraße um Landshut herumgeführt und südlich der Stadt sowohl an die B 299 als auch an die B 15 angeschlossen werden.

Bei dem Planfall 1c handelt es sich um die stadtfernste Lösung. Sie folgt in weiten Teilen der Raumordnungstrasse aus den 1970er Jahren. Nach Querung der Isar

und der Hangleite wird sie in südliche Richtung bis an die B 299 bei Geisenhausen geführt. Nach einem längeren Abschnitt durch das Tal der kleinen Vils trifft die Straße bei Münchsdorf schließlich auf die B 15.

Insgesamt verläuft der Planfall 1c - nach der Isarleite - durch ein landschaftlich wenig empfindliches Gebiet. Dämme und Einschnitte sind zwar auch hier an verschiedenen Stellen notwendig, allerdings ist deren Anzahl und Dimension weniger raumbedeutsam. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist vor allem die großflächige Durchschneidung des Winkel- bzw. Einsiedelholzes bei Geisenhausen als ungünstig zu bewerten.

Trotz der räumlichen Nähe der Trasse zum Hauptort der Gemeinde Adlkofen und den sich hieraus ergebenden erhöhten Immissionsschutzanforderungen trifft der Planfall 1c auf verhältnismäßig wenige Raumwiderstände.

Der Planfall 1c soll in seiner Gänze neu errichtet werden. Eine Parallelführung mit bereits bestehenden Bundesstraßen ist nicht vorgesehen. Insofern kann die B 15neu ohne größere verkehrlichen oder bauleistungsrechtliche Herausforderungen errichtet werden. Die Auswirkungen auf das nachgeordnete Straßennetz bleiben während der Bauphase auf ein Minimum begrenzt.

Der Planfall 1c schafft einen neuen Isarübergang und die Gemeinden entlang der Bundesstraße können deutlich von der Streckenführung profitieren. Mit ihr wird die Erreichbarkeit der A 92 deutlich verbessert und die Standortattraktivität der östlichen und südöstlichen Teilräume der Region Landshut erhöht.

Aus verkehrlicher Sicht sind außerdem die Entlastung der östlichen Stadtgebiete von Landshut sowie die verbesserte Erreichbarkeit der zentralörtlichen Einrichtungen positiv hervorzuheben. Hierzu zählt neben der Hochschule, der Sparkassenakademie und weiteren Einrichtungen im Osten Landshuts auch das in Esenbach neu geplante Landratsamt.

Bei Gegenüberstellung der für und gegen Planfall 1c sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den für das Vorhaben sprechenden Belangen ein größeres Gewicht beizumessen ist als den negativ berührten Gesichtspunkten. Entscheidend hierfür sind die zu erwartenden positiven Auswirkungen des Planfalls 1c auf die überfachlichen sowie wirtschafts- und verkehrsstrukturellen Belange. Diese überwiegen im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung die zweifelsohne beeinträchtigten Belange von Natur und Landschaft sowie Land- und Forstwirtschaft, da die Beeinträchtigung dieser Belange durch die festgelegten Maßgaben noch spürbar reduziert werden kann.

Der Bau der B 15neu, Ost-Süd-Umfahrung Landshut in Form des Planfalls 1c entspricht somit den Erfordernissen der Raumordnung.

4. Technische Varianten und Untervarianten bei Altfraunhofen

Technische Varianten

Alle drei Planfälle queren südlich der LAs 14 an der gleichen Stelle die Isarhangleite. Dabei muss zunächst auf einer Länge von ca. 80 m ein Höhenunterschied von etwa 30 m und nach Eisgrub auf einer Länge von ca. 1.200 m noch einmal ein Höhenunterschied von 80 m überwunden werden. Neben diesem topographischen Aspekt stellt vor allem auch die Querung des direkt in der Leite befindlichen FFH-Gebietes „Leiten der Unteren Isar“ eine Herausforderung dar.

Variante A

Variante A sieht die Errichtung eines Damms im Isartal mit einer maximalen Höhe von ca. 20 m vor. Dieser soll im Bereich des FFH-Gebietes in ein ca. 40 m langes Brückenbauwerk übergehen, bevor die Straße dann von einer Grünbrücke überspannt wird. In weiteren Verlauf sind in Höhe von Eisgrub und Frauenberg außerdem zwei Tunnelbauwerke erforderlich.

Für die Aufschüttung des Damms im Isartal wird ein größerer Bereich dauerhaft überbaut. Hiervon sind nicht nur die direkt unter der Fahrbahn liegenden, sondern auch die seitlich daran angrenzenden Flächen betroffen. Sie können zukünftig nicht mehr landwirtschaftlich genutzt werden.

Ferner bringt der bis zu 20 m hohe Damm eine trennende Wirkung in weiten Teilen des Talraums mit sich, beeinträchtigt den natürlichen Luftaustausch und trägt zur Bildung von Kälteseen bei. Um ein gesundes Klima im Siedlungsbereich zu erhalten und Luftverunreinigungen abzubauen, muss jedoch ein möglichst ungehinderter Luftaustausch mit der freien Landschaft gewährleistet sein. Noch deutlich schwerer wiegt die visuelle Barriere des Damms in dem von Ost nach West offenen Talraum. Das Landschaftserleben würde vollständig verändert und überformt.

Außerdem wird bei dieser Variante auch der obere Bereich des FFH-Gebietes stark beeinträchtigt. Da es nicht in seiner Gänze überbrückt werden kann, muss ein Teil des Geländes abgegraben werden. Die hieraus resultierende Zerschneidung soll durch eine Grünbrücke abgemildert werden. Letztere muss jedoch erst gebaut und anschließend bepflanzt werden. Eine Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes des Schutzgebietes ist nur mit einer erheblichen zeitlichen Verzögerung möglich.

Die Variante A entspricht deshalb nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

Variante B

Bei der Variante B wird die Straße im Bereich Dirnau zunächst auf einem Damm geführt und geht dann südlich der LAs 14 in eine lange Talbrücke über. Das Bauwerk soll, gestützt auf 6 Pfeilern mit einem Abstand von jeweils 70 m, den Talraum sowie das FFH-Gebiet auf einer Länge von insgesamt 500 m überspannen und schließlich bei Frauenberg durch einen ca. 380 m langen Tunnel geführt werden. Zwar werden auch bei dieser technischen Variante die direkt unter der Fahrbahn liegenden Flächen zumindest punktuell überbaut und damit der landwirtschaftlichen Nutzung dauerhaft entzogen. Allerdings können die seitlich angrenzenden Flächen geschont und die bestehenden Wegeverbindungen erhalten werden.

Darüber hinaus bleibt der Talraum visuell offener und erfährt zugleich eine geringere bauliche Überprägung als bei Variante A. Da unter der Brücke und zwischen den Pfeilern ein ungehinderter Luftaustausch möglich ist, wäre noch zu prüfen, ob das Bauwerk zu Lasten des nördlich angrenzenden Dammes um ein weiteres Brückenfeld erweitert werden kann.

Bei dieser Variante wird das FFH-Gebiet auf seiner ganzen Breite pfeilerfrei überbrückt. Im obersten Bereich muss zwar die Vegetation regelmäßig zurückge-

schnitten oder durch niedrigwachsende Pflanzen ersetzt werden, zugleich ergeben sich jedoch keine direkten baulichen Eingriffe in das Schutzgebiet.

Die Variante B entspricht damit den Erfordernissen der Raumordnung.

Untervarianten bei Altfraunhofen

Für die beiden Untervarianten der Planfälle 1b und 1c in der Gemeinde Altfraunhofen ergibt sich folgendes Gesamtbild:

Untervariante „nord“

Die Untervariante „nord“ wird ab Eging zunächst über landwirtschaftliche Flächen Richtung Nordwesten geführt und umfährt dann die Gemeindeteile Holzhäuseln und Moorloh sowie das Neubaugebiet „Sonnenhang“. Dabei durchschneidet sie die angrenzenden Waldflächen auf einer Länge von ca. 1,5 km und wird schließlich bei Münchsdorf an die bestehende B 15 angeschlossen.

Bei dieser Untervariante fallen vor allem die Durchschneidung der genannten Waldflächen sowie die damit einhergehende Beeinträchtigung der Naherholungsfunktion (v.a. im Bereich des Lausbachs) negativ ins Gewicht. Zugleich können mit dieser Streckenführung jedoch der räumliche Zusammenhang der Gemeinde Altfraunhofen gewahrt bleiben und die nördlichen Wohngebiete vor zusätzlichen Lärmimmissionen geschützt werden.

Insgesamt ist den für diese Untervariante sprechenden Gesichtspunkten ein etwas höheres Gewicht beizumessen als den entgegenstehenden Belangen. Die Untervariante „nord“ bei Altfraunhofen entspricht deshalb den Erfordernissen der Raumordnung.

Untervariante „süd“

Die Untervariante „süd“ verläuft ab Eging zunächst über landwirtschaftliche Flächen Richtung Westen. Im Siedlungszusammenhang der Gemeinde Altfraunhofen wird dann eine Lücke zwischen Moorloh und dem Gewerbegebiet Galgenfeld genutzt bevor die Untervariante das Neubaugebiet „Sonnenhang“ im Süden umfährt und bei Münchsdorf an die bestehende B 15 anschließt.

Bei dieser Untervariante stellt die Durchquerung des Siedlungszusammenhangs von Altfraunhofen einen großen Konfliktpunkt dar. Zum einen ergeben sich aus der Errichtung der B 15neu in den gerade einmal 100 m breiten Korridoren zwischen Moorloh und dem Gewerbegebiet Galgenfeld sowie zwischen dem Neubaugebiet „Sonnenhang“ und der Hofstelle „Lausbach“ erhebliche Lärmbeeinträchtigungen für die angrenzende Wohnbevölkerung. Zum anderen hat der Gemeinderat im März 2017 den Beschluss zur Aufstellung eines Bebauungsplans gefasst, mit dem der Süden von Moorloh einer wohnbaulichen Nutzung zugeführt werden soll.

Obwohl mit dieser Untervariante keine Waldflächen durchschnitten werden unterbricht sie dennoch die zwischen dem Neubaugebiet „Sonnenhang“ und dem Hauptort Altfraunhofen bestehende Wegeverbindung und wirkt sich damit nachteilig auf die Erholungsfunktion aus.

Bei Gegenüberstellung der für und gegen die Untervariante „süd“ sprechenden Gesichtspunkte ergibt sich, dass den dagegen sprechenden Belangen ein größeres Gewicht beizumessen ist als den dafürsprechenden Gesichtspunkten. Die Untervariante „süd“ bei Altfraunhofen entspricht deshalb nicht den Erfordernissen der Raumordnung.

F. Abschließende Hinweise

1. Die Grundlage für die landesplanerische Beurteilung bilden die vom Projektträger vorgelegten Unterlagen, die Stellungnahmen der am Verfahren Beteiligten sowie eigene ermittelte Tatsachen.
2. Die landesplanerische Beurteilung schließt die Überprüfung des Vorhabens auf seine Verträglichkeit mit den raumbedeutsamen und überörtlichen Belangen des Umweltschutzes entsprechend des Planungsstandes ein.
3. Soweit Prüfungsaufträge angeregt werden (Lage, Variante, technische Ausführung), entbindet dies den Vorhabenträger nicht davon, eine eigene Planungsentscheidung zu treffen.
4. 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 Maßnahmen der Mitteilungspflicht gemäß Art. 30 BayLplG.
5. Die landesplanerische Beurteilung gilt nur solange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern. Die Entscheidung über die Frage der Änderung der Grundlagen trifft die Regierung von Niederbayern als höhere Landesplanungsbehörde.
6. Der Projektträger wird gebeten, der Regierung von Niederbayern als höherer Landesplanungsbehörde den Beginn der Verwirklichung des Vorhabens, etwaige Änderungen sowie jede nicht nur vorübergehende Unterbrechung der Ausführung mitzuteilen und sie zu gegebener Zeit von der Fertigstellung unter Beigabe eines Lageplanes mit Eintragungen der ausgeführten Anlagen zu unterrichten.
7. Die landesplanerische Beurteilung ist kostenfrei.
8. Die in diesem Raumordnungsverfahren übermittelten Stellungnahmen, Hinweise und Detailunterlagen stehen für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren zur Verfügung.
9. Die am Raumordnungsverfahren beteiligten Kommunen und öffentlichen Stellen werden von der Regierung von Niederbayern über den Ausgang des Verfahrens informiert.
10. Die am Raumordnungsverfahren beteiligten Kommunen werden gebeten, die Öffentlichkeit durch ortsübliche Bekanntmachung darüber zu informieren, dass die landesplanerische Beurteilung auf den Internet-Seiten der Regierung von Niederbayern (www.regierung.niederbayern.bayern.de) ins Internet eingestellt wird. Die Gemeinden erhalten hierzu ein separates Schreiben.

Landshut, den 08.02.2018



Rainer Haselbeck
Regierungspräsident