

An die
Regierung von Oberbayern

80534 München

Ihr Zeichen 32.4345.4-FS44-001

vom 10.04.2006

Unser Zeichen West2006/md

vom 10.06.2006

**Neubau der Kreisstraße FS 44 neu – Westtangente Freising
Planfeststellung nach Art. 36 ff. BayStrWG iVm Art. 72 ff. BayVwVfG
- Anhörungsverfahren
hier: Stellungnahme und Einwendung des Bund Naturschutz in Bayern e.V. (BN)**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Beteiligung als anerkannter Naturschutzverband an o.g. Verfahren und nehmen wie folgt Stellung. Ferner ist unsere Stellungnahme auch eine Einwendung im Sinne der direkt anwendbaren EU-Richtlinie 2003/35.

Der Bund Naturschutz lehnt die Planung der Westtangente Freising ab.

Sie besitzt unserer Ansicht nach erhebliche und nicht ausgleichbare Nachteile in Bezug auf die Belastung eines gewachsenen Ortsteiles mit Lärm und Schadstoffimmissionen, hat erhebliche und nicht ausgleichbare Eingriffe in Natur und Landschaft, verstößt gegen die Bestimmungen der FFH-Richtlinie (92/43 EWG) und der Vogelschutzrichtlinie, reduziert den Erholungswert von Bereichen mit hervorragender Eignung für die stadtnahe Erholung und hat erhebliche Nachteile auf das Lokalklima und die Frischluftzufuhr der Freisinger Innenstadt. Sie greift in bedeutende Grundwasservorkommen ein und beeinträchtigt ein Trinkwasserschutzgebiet.

Hinzu kommen sehr hohe Kosten, die letztlich von den Freisinger Bürgern zu tragen sind und damit die Entwicklung der Stadt in anderen Bereichen behindern.

Demgegenüber steht eine verhältnismäßig geringe Entlastung von nur kurzen Straßenabschnitten und eine unzureichende Prüfung von Alternativen. Aus diesen Gründen weist die vorliegende Planung gravierende Abwägungsfehler auf.

Begründung:

1. Fehlende Planrechtfertigung

1.1 Zweifel an den Prognosen der Verkehrsströme, ihrer Herkunft und der erwarteten Entlastungen für die Johannisstraße/Saarstraße

Es wird für die Altstadt und den Innenstadtbereich keine echte spürbare Entlastung geben. Mindestens 70% des prognostizierten Verkehrs in der Innenstadt und auf den geplanten Tangenten ist sogenannter Ziel- und Quellverkehr, d.h. diese KfZ fahren sowie so in die Stadt hinein.

Auf der Bürgerversammlung in Vötting (5.2.03) bestätigte Prof. Kurzak, dass die Entlastung nur gering ist (max. 10 – 12,4 % auf der Saar-, Vöttinger und Johannisstraße, den Hauptzielstraßen). Manche etwas entlastete Straßen wie die Kammergasse oder Wippenhauser Straße werden schnell wieder mit Verkehr voll laufen. Auf die geringe Entlastung der Innenstadt wies Kurzak bereits 1997 hin.

Prof. Kurzak: Auf der Thalhauser Straße wird ca. 20 % mehr Verkehr auf Freising zurollen, knapp 2000 Fahrzeuge pro Tag. Man kann davon ausgehen, dass ein beträchtlicher Teil davon Schwerlastverkehr ist. Wieso diese Zahlen bei den aktuellen Planunterlagen wieder geändert wurden, ist nicht nachvollziehbar und lässt Zweifel an der Genauigkeit der Prognose erwarten. Selbst wenn die Vöttinger Straße zu 35 % entlastet werden würde, rechtfertigt dies keinen Neubau, da diese Straße nicht überlastet ist.

1.2 Falsche Widmung der Straße, da sie in erheblichen Maße überörtlichen Verkehr anzieht.

Durch die Zunahme des überregionalen Verkehrs aus der Richtung Allershausen/BAB A 9, insbesondere von Schwerlastverkehr (Laut Gutachten Kurzak: Auf der Thalhauser Straße wird ca. 20 % mehr Verkehr auf Freising zurollen, knapp 2000 Fahrzeuge pro Tag.) erhöht sich die Gesamtsumme der Belastung. Insbesondere der Schwerlastverkehr wird zu einem beträchtlichen Teil von der Nürnberger Autobahn mit Zielort Deggendorfer Autobahn und Flughafenumfeld die Westtangente nutzen. Verstärkt wird dieser Effekt durch die LKW-Maut und die Umgehung der Autobahn. Dieser Aspekt wurde in der Planung nicht ausreichend berücksichtigt. Mit dem Neubau der B 301 dürfte sich der relative Anteil überregionalen Verkehrs auf der Westtangente erhöhen. In der Begründung für die Westtangente wird u.a. die Erschließung des Gutachtens genannt.

1.3 Falsche Berücksichtigung der B301 neu, Ostumfahrung von Freising

Die beiden Umfahrungen von Freising sind konkurrierende Planungen, die beide Verkehr aus dem Norden von Freising mit Zielpunkt Flughafen(-umfeld) und München, sprich BAB Deggendorf-München aufnehmen sollen bzw aus der Innenstadt ableiten sollen.

Zwar wurde in den Planungen darauf hingewiesen, dass dies geschehen sei, jedoch sind diese Begründungen wenig schlüssig. So ist nicht anzunehmen, dass der Verkehr auf der B 301 von Norden kommend den längeren und ampelreicheren Weg zur Autobahn oder den Flughafen nehmen wird. Mit dem Neubau der B 301 entfällt ein beträchtlicher Teil der Begründung für die Westtangente (mit dieser Begründung beteiligte sich auch der Kreis an den Planungen). Gleichzeitig erhöht sich damit der relative Anteil überregionalen Verkehrs aus Richtung Allershausen.

1.4 Ungenügende Berücksichtigung von Alternativen -Nullvariante

Die Alternativenprüfung der Nullvariante wurde zwar abgehandelt, aber die Aussagen sind nicht immer nachvollziehbar. Insbesondere wurden Alternativen zur Verkehrsentslastung nicht ausreichend berücksichtigt. Eine umfassende Alternativenprüfung wäre auch durch die Betroffenheit von Schutzgebieten bzw. Arten der Vogelschutzrichtlinie und der Anhänge II und IV der FFH-Richtlinie geboten.

Die Beurteilung der möglichen Entlastung durch den ÖPNV fußt auf Zahlenmaterial, das ca. zehn Jahre alt ist.

Die Entlastungsprognosen für die Westtangente basieren auf Maximalwerten, demgegenüber werden die Alternativen mit Durchschnittswerten belegt.

Das Projekt Westtangente, als Planung in den 70 Jahren angesiedelt, soll als Großprojekt, dieses Problem vermindern oder gar beseitigen. Die gesamtstädtischen Entlastungszahlen von nur ca. 10% sprechen hier jedoch eine andere Sprache. Eine objektive Gegenüberstellung von Kosten und Nutzen dieser Planung sind ernüchternd.

In der Bürgerversammlung in Vötting bezifferte der Verkehrsgutachter Prof. Kurzak den möglichen Entlastungseffekt durch einen Ausbau des ÖPNV in Freising mit ca. 10 %, also die gleiche Größenordnung wie die prognostizierte Entlastung nur einzelner Straßen durch die Westtangente. Wieso diese Zahlen bei den aktuellen Planunterlagen wieder geändert wurden, ist nicht nachvollziehbar und lässt Zweifel an der Genauigkeit der Prognose erwarten. So verwundert es, dass Kosten für den Grunderwerb durch notwendigen Kreuzungsbau bei einer Nullvariante als Nachteil der Nullvariante gewertet wird wenn die Alternative ein extrem aufwendiges Tunnelbauwerk und 8 bis 12 Brückenbauwerke vorsieht.

Ein generelles Problem von Umgehungsstraßen ist die Tatsache, dass lediglich eine Verlagerung des Verkehrs, nicht jedoch eine Verminderung statt findet. Oftmals wird durch Umgehungsstraßen sogar eine Zunahme des Verkehrs bewirkt. Eine Verkehrsreduktion kann nur durch den Umstieg vom Kfz auf alternative Verkehrsmittel oder die bessere Auslastung von Kfz erreicht werden. Insbesondere der hohe innerstädtische Ziel- und Quellverkehr der Stadt Freising lassen den Nutzen der Westtangente und damit deren planerische Voraussetzung sehr fragwürdig erscheinen.

Folgende Alternativen wurden nicht oder nicht ausreichend berücksichtigt:

Stärkung, Ausbau des ÖPNV

Bedingung: zuverlässig, pünktlich, gute Verbindungen, sicher, sauber und preiswert

Ausgangslage:

Stadtbus Freising	1993	1,6 Mio
	2003	3,0 Mio
	Entwicklungsmöglichkeit	5-6 Mio

Spezifische Nachfrage:

	Fahrten pro Einwohner und Jahr
Freising	68
Lindau	124
Passau	148
Bamberg	156

Fazit: der ÖPNV hat in Freising noch ausreichen Potential, d.h. der Stadtbus wäre in der Lage, durchaus einen deutlich höheren Stellenwert einzunehmen und zur Verkehrsentslastung im gesamten Stadtgebiet beizutragen. Wer also auf das Auto angewiesen ist, träge dann in Freising weniger Staus an.

Die Aussage des Verkehrsplaners, dass dies bei vergleichbaren Kommunen „nur“ ca. 10 % Entlastung bringt, würde für Freising durchaus eine hinreichende Entlastung bringen. Wieso ein Ausbau des ÖPNV in Freising nicht möglich sei, ist nicht nachvollziehbar.

Ausbau des Rad- und Fußgängeretzes (nicht motorisierter Verkehr)

Das Fahrrad ist gerade innerorts das optimale Verkehrsmittel. Ein Großteil aller Fahrten beginnt und endet innerhalb eines Ortes. Das Fahrrad ist schnell, flexibel, kostengünstig, ökologisch, leise, sportlich und gesund.

Der Radverkehr in Freising stellt einen hohen Anteil am Verkehrsgesamtaufkommen dar. Ein geschlossenes Radwegenetz besteht bis dato nicht. Für die Förderung des Radverkehrs und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit ist ein geschlossenes Radwegenetz jedoch unumgänglich.

Für Freising existiert bereits ein Radwegekonzept (beschlossen vom Stadtrat im Jahr 2002) das noch nicht umgesetzt wurde.

Weitere Anreize, den Kfz-Verkehr zu minimieren

Darunter fallen alle Maßnahmen, die insgesamt dazu geeignet sind, den Individualverkehr zu vermindern. Die Stadt soll hierzu Vorschläge erarbeiten und den Firmen/Schulen etc. zu unterbreiten sowie auf eine Umsetzung hinwirken. Z.B.:

- „Semestertickets“

Die Studierenden der Hochschulen zahlen bei ihrer Einschreibung oder Rückmeldung einen Semesterbeitrag, in dem der Preis für das Semesterticket bereits enthalten ist. So ist sichergestellt, dass jeder Studierende automatisch mit dem Studentenausweis eine Berechtigung zur Nutzung aller Verkehrsmittel des Verkehrsverbundes erwirbt.

- „Job-Tickets“

(Info: Im Jahr 1989 beschloss die Signal Versicherung, ihr Hauptverwaltungsgebäude in der Dortmunder Innenstadt zu erweitern. Im Rahmen dieses Bauvorhabens waren gemäß der Richtlinien der Landesbauordnung, die Ausweisung von 154 neuen Stellplätzen erforderlich. Um die Innenstadt Dortmunds vom Individualverkehr zu entlasten, hat die Stadt von einer Ausnahmeregelung in der Landesbauordnung Gebrauch gemacht und dem Unternehmen vorgeschlagen, auf 44 Stellplätze zu verzichten. Voraussetzung für diese Ablösung war, dass die Signal die eingesparten Kosten dazu einsetzt, ihre Mitarbeiter zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu bewegen. Gemäß dem Kontingent wurden so 44 Mitarbeiter, die sich vertraglich verpflichteten, zukünftig nicht mehr mit dem PKW zur Arbeit zu kommen, die Kosten für Fahrkarten des Verkehrsverbundes erstattet. Das Modell der Signal Versicherung hat bundesweit für Aufsehen gesorgt und vielerorts Denkanstöße für die Überarbeitung der Stellplatzrichtlinien gegeben.)

- Werksbusse (im Verbund mit mehreren ortsansässigen Firmen)
- Bildung von Fahrgemeinschaften

Zitat: Prof. Günter Halbritter, Institut für Technikfolgenabschätzung und Systemanalyse in Karlsruhe (SZ 05.11.02): „Sollten aber in jedem Fahrzeug zwei Leute sitzen (momentan fahren die meisten Menschen allein zur Arbeit) würde sich die Fahrzeit im Berufsverkehr um ein Drittel reduzieren“. Intelligente Internet-Plattformen könnten eingerichtet werden, um Fahrgemeinschaften kurzfristig zu organisieren.

Stadtplanung/Standortplanung

- Quartiersbezogene Einkaufsmöglichkeiten (Grundversorgung), Dezentralisierung (z.B. keine weitere Konzentration nach Lerchenfeld)
- Nutzungsmischung
- Erhalt wertvoller Naherholungsgebiete

- Verbesserung des Wohnumfeldes, Verkehrsberuhigung in Wohngebieten, es darf nicht mehr sein, dass vielen Eltern es schlichtweg zu gefährlich ist, den Nachwuchs unbeaufsichtigt zum Radfahren oder Spielen nach draußen zu lassen

2. Zusätzliche Lärm- und Schadstoffbelastungen

Die Westtangente bringt nur eine Verkehrsverlagerung, aber keine Reduzierung des Gesamtverkehrs in Freising. Durch die Zunahme des überregionalen Verkehrs aus der Richtung Allershausen/BAB A 9, insbesondere von Schwerlastverkehr erhöht sich die Gesamtsumme der Belastung. Insbesondere der Schwerlastverkehr wird zu einem beträchtlichen Teil von der Nürnberger Autobahn mit Zielort Deggendorfer Autobahn und Flughafenumfeld die Westtangente nutzen. Verstärkt wird dieser Effekt durch die LKW-Maut und die Umgehung der Autobahn. Dieser Aspekt wurde in der Planung nicht ausreichend berücksichtigt.

Konkret bestätigt das auch Prof. Kurzak: Auf der Thalhauser Straße wird ca. 20 % mehr Verkehr auf Freising zurollen, knapp 2000 Fahrzeuge pro Tag. Man kann davon ausgehen, dass ein beträchtlicher Teil davon Schwerlastverkehr ist. Weshalb in den Unterlagen Kurzak „nur“ mehr von einer Zunahme von 7 auf 9 % ausgeht ist nicht nachvollziehbar und lässt abermals Zweifel an der Qualität des Verkehrs-Gutachtens. Dieser wird zum weit überwiegenden Teil erst mit der Westtangente nach Freising aufkommen.

Denn aktuell ist die Stadtdurchfahrt für LKW nicht attraktiv. Nachdem die Nürnberger Autobahn chronisch überlastet ist, Allershausen eine Umgehung bekommen soll und die LKW-Maut kommt, wird die beträchtliche Abkürzung von der Nürnberger Autobahn zum Flughafen und zur Deggendorfer Autobahn sehr attraktiv.

Die Folge: Die Westtangente als Entlastungsstraße für den Schwerlastverkehr der Nürnberger Autobahn. Die überregionale Bedeutung der Westtangente hat ja bereits das Verwaltungsgericht bei der Ablehnung der ersten Planung bestätigt. In der Begründung für die Westtangente wird u.a. die Erschließung des Flughafens genannt.

3. Beeinträchtigung Landschaftsbild

Die Westtangente bedeutet in jedem Fall eine erhebliche Zerstörung an Landschaft, die hier besonders reizvoll und prägend für Freising ist. Zwei Meter Straßendamm und fünf Meter Lärmschutzwall im Moos bilden in der flachen Landschaft einen bedrohlichen Wall, der das typische Stadtbild von Freising aus dieser Richtung völlig zerstört.

4. Beeinträchtigung Naherholung

Die Tangente wirkt wie ein Sperrriegel für eines der wichtigsten Naherholungsgebiete von Freising, wozu nicht nur der Vöttinger Weiher, sondern die ganze anschließende Mooslandschaft mit weiteren Badeweihern zählt.

5. Beeinträchtigung Grundwasser und Trinkwassergewinnungsanlage

Wichtige Ressourcen wie große Mengen Grundwasser, Trinkwasser und wasserspeichernder Torfboden werden beschrieben, aber nicht ausreichend gewürdigt. Es bestehen erhebliche Zweifel, dass erhebliche Auswirkungen vermieden werden können.

6. Beeinträchtigung Lokalklima, Kaltluftentstehungsgebiet und ein Frischluftzug, der weit in die Innenstadt hinein reicht, werden beeinträchtigt oder sogar völlig zerstört wie bei der Frischluft zu befürchten ist. Der Aussage der Umweltverträglichkeit, dass im Plangebiet keine Kaltluftabflussbahnen vorhanden sind, wird widersprochen. Die Aussage ist völlig unverständlich.

Es ist offensichtlich, dass das Vöttinger Moos ein Kaltluftentstehungsgebiet ist, dass entlang der Moosach düsenartig bis in die Innenstadt geleitet wird. Das zeigt sich schon an den Nebelentstehungsgebieten.

Auch die Aussage, dass durch eine Straße das Lokalklima kaum und nur indirekt beeinträchtigt werden kann und deshalb keine Bearbeitung erfolgt, ist bei einem in voller Länge quer zum Luftstrom stehendem großen Straßendamm nicht nachvollziehbar und wird als Planungsmangel kritisiert.

7. Verstoß gegen Schutzbestimmungen nach Arten- und Naturschutzrecht

Nicht ausgleichbare Eingriffe in Flora und Fauna

- **Vogelschlag und erhebliche Kollisionen mit Vögeln:** Es ist davon auszugehen, dass die Trasse insbesondere im aufgedämmten, deutlich über Geländeoberkante liegenden Teil ein hohes Risiko des Vogelschlages besitzt.
- entsprechende Kollisionen mit **Fledermäusen und Insekten** sind wahrscheinlich.
- **Erhebliche Barrierewirkung für Groß- und Kleinsäuger sowie Reptilien, Amphibien, Laufkäfer, Heuschrecken, Libellen etc.** Die Trasse schneidet mehrere natürliche Wanderachsen der Fauna ab; noch dazu in Dammlage und mit Lärmschutzwand. Dadurch ergibt sich eine erhebliche und wohl nicht ausgleichbare Beeinträchtigung.
- **Störung der Arten durch Lärm**
- **Erhebliche Bau- und anlagenbedingte Flächeninanspruchnahmen** für Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Libellen, Heuschrecken u.a. (darunter auch streng geschützte Arten).
- Beeinträchtigungen der Gewässerqualität und damit des Lebensraums von Fischen, Libellen (z.B. Gebänderte Prachtlibelle) u.a.. Hierbei sind nicht einmal alle betroffenen Artengruppen untersucht, beispielsweise fehlt eine Untersuchung der **Fischfauna in den überquerten Wasserläufen.**

Die negativen Auswirkungen sollen durch **Vermeidungsmaßnahmen** reduziert werden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist jedoch in Zweifel zu ziehen.

Damit sind die Eingriffe in Flora und Fauna (darunter auch streng geschützte Arten) bei Realisierung der Planung nicht vermeidbar oder ausgleichbar. Sie sind durch Realisierung von Alternativen („Nullvariante“) vermeidbar und daher nach Art. 6 Bay-NatSchG zu unterlassen.

Nicht ausgleichbare Eingriffe in Biotope, Verstoß gegen Art. 13d BayNatSchG

Die Planung bedeutet eine bau- und anlagebedingte Zerstörung und Beeinträchtigung der Lebensraumfunktionen von Biotopen in erheblichem Umfang, darunter auch nach Art. 13 Bay-NatSchG geschützte Biotopflächen, wie in den Planmunterlagen zur Umweltverträglichkeit selbst dargelegt.

Flächen nach Art. 13d BayNatSchG unterliegen dem Beseitigungsverbot und dem Verbot der Beeinträchtigung. Nicht ausgleichbare Eingriffe in diese Bestände sind abzuleh-

nen und nicht genehmigungsfähig, da keine Ausnahmetatbestände (überwiegende Gründe des Gemeinwohls können kaum angeführt werden, da erhebliche Teile der Bevölkerung stärker belastet werden und somit eine eindeutige Entscheidung bzw. Definition des Allgemeinwohls kaum nachvollziehbar möglich sein dürfte) vorliegen.

Die Eingriffe in die teilweise nach Art. 13d BayNatSchG geschützten Biotop sind bei Realisierung der Planung weder vermeidbar noch ausgleichbar. Die Ausnahmetatbestände liegen nicht vor, die Eingriffe sind durch Realisierung von Alternativen (s.o.) vermeidbar, und daher nach Art. 6 und Art. 13d BayNatSchG zu unterlassen.

Unzureichende Prüfung und Beurteilung der Auswirkung auf streng geschützte Arten, Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen

Die Fachbeiträge zum strengen und besonderen Artenschutzrecht nach Bundesnaturschutzrecht stellen die negativen Auswirkungen auf die streng geschützten Arten teilweise nicht umfassend genug dar.

Bei den **Säugetern, Vögeln, Reptilien, Amphibien und zahlreichen Insektengruppen** wird die Barrierewirkung und Kollisionsgefahr deutlich unterschätzt (s.o.). Speziell zu den streng geschützten Arten ist festzustellen, dass viele Arten wie der Sperber, Schwarzspecht, Kiebitz, Eisvogel oder alle vorkommenden Fledermausarten als „*kollisionsgefährdet*“ eingestuft werden müssen. Dazu kommen teilweise noch erhebliche Lebensraum-Verluste auch durch die Bauphase (z.B. Fische, Vögel).

Bei der Gruppe der **Libellen, Fischen und Wasserinsekten** sind baubedingte Auswirkungen nicht auszuschließen sind. Länger anhaltende Verschmutzung des Gewässers (Sedimenteintrag, Trübung wie es durch die Verlegung der Moosach nicht vermeidbar ist) führt zu Beeinträchtigungen der Larvenstadien gewässerabwärts.

Erhebliche Lebensraumbeeinträchtigungen treten auch für **streng geschützte Reptilien- und Amphibienarten** auf. Im unmittelbaren Trassenbereich leben gute Populationen des Grasfrosches und des Seefrosches sowie die gefährdete Ringelnatter mit guten Reproduktionserfolgen.

Einige Arten im Bereich des Querungsbereiches der Moosach wurden nicht berücksichtigt: Schwarzspecht, Wasserralle (beides wahrscheinliche Brutvögel), Gänsesäger, Schnatterente, Zwergtaucher, Kolbenente (regelmäßige Wintergäste), Sperber, Ringelnatter (Rote Liste Bayern „Gefährdet“), Rohrschwirl, Teichrohrsänger u.a. Insoweit ist die vorliegende Untersuchung mangelhaft.

Insgesamt ist somit festzustellen, dass in zahlreichen Fällen der **Verbotstatbestand nach § 42 Abs. 1 Nr. 1 und 3 BNatSchG** durch Individuenverluste, Zerstörung von Nahrungshabitaten und Störung von Individuen erfüllt ist. Weiterhin sind bei einigen Vogelarten die **Verbotstatbestände nach Art. 5 VS-RL** durch Kollisionsverluste und Störungen gegeben.

Die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände sind somit weder vermeidbar noch ausgleichbar. Zudem liegen Befreiungstatbestände weder nach BNatSchG noch nach FFH-RL vor. Weder stellt der Verzicht auf die Planung eine unbeabsichtigte Härte dar, noch ist die Abweichung mit den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege vereinbar noch liegen überwiegende Gründe des Gemeinwohls bzw. zwingende alternativlose Gründe des überwie-

genden öffentlichen Interesses vor, da nämlich die vorliegende Planung unzureichend begründet und keineswegs alternativlos ist.

8. Verstoß gegen die Bestimmungen der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie

Die Aussagen, dass hier erhebliche Beeinträchtigungen mit Sicherheit auszuschließen sind, ist falsch. Es wurden nicht berücksichtigt oder falsch dargestellt:

- Ca. 200 m westlich der Trasse und im Bereich westlich des Vöttinger Weihers brüdet eine Kolonie des Kiebitzes. Es handelt sich also nicht nur um ein Nahrungsgebiet. Er ist hier nicht nur Nahrungsgast. Die verwendeten Daten sind mit 10 Jahren offenbar zu alt. Die auf Dammlage geführte Trasse mit Überführung des Feldweges ist durchaus geeignet, erhebliche Auswirkungen auf den Kiebitz zu haben. Es ist eine Teilpopulation der Gesamtpopulation im SPA-Gebiet.

- Die Wachtel brüdet unmittelbar im Trassenbereich zwischen Vötting und dem Vöttinger Weiher. Die wurde nicht berücksichtigt. Ihr Erhaltungszustand wurde mit „C“ generell zu niedrig eingestuft.

- Der Weißstorch als Art des Anhangs I wurde 2004, 2005 und 2006 zur Zug- und zur Brutzeit im Bereich der Trasse längere Zeit beobachtet (Fotobelege vorhanden). Zumindest nutzt er den Trassenbereich als Rast- und Nahrungshabitat; eine zukünftige Ansiedelung ist nicht auszuschließen.

- Die Unfallgefahr für diese Vögel (insbesondere für den Kiebitz) mit direkten Tierverlusten wurde ignoriert und kann erheblich im S. der FFH-RL sein.

- Der Biber als Art des Anhangs II besiedelt mittlerweile die Moosach bis weit über die Querungsstelle hinaus. Eine Beeinträchtigung ist somit gegeben.

- Es fehlen Aussagen zu den vorkommenden Fledermäusen (z.B. Abendsegler, Anhang IV).

- Die sehr hohe Wahrscheinlichkeit anzunehmenden Beeinträchtigungen der Fische des Anhangs II (hier: Mühlkoppe, Schlammpeizger, möglicherweise auch Steinbeißer) wurden nicht berücksichtigt.

- Es wurde nicht geprüft, wie sich die starken baulichen Eingriffe in die Moosach stromabwärts auswirken, wo die Moosach dann ein wichtiger Lebensraum im FFH-Gebiet Isarauen ist. Gerade bei Flüssen war eine wichtige Forderung an Bayern, die ungenügende Kohärenz der FFH-Gebiete zu verbessern, insbesondere bei den Fließgewässern. Die durch die Planung gegebene Störung wurde nicht berücksichtigt. Es handelt sich um eine Zerschneidung und Trennung für den Zusammenhalt von Tier- und Pflanzenarten; besonders schwerwiegend, da entlang einer zentralen Leitlinie.

- Zu berücksichtigen ist auch, dass die Dammlage der Straße mit Lärmschutzwand in dem ebenen Gelände die negativen Auswirkungen verstärkt.

- In der Summationprüfung mit anderen Plänen und Projekten wurde die Transrapid-Planung nicht berücksichtigt.

Es ist deshalb zwingend eine FFH-Verträglichkeitsprüfung durchzuführen! In der Summe ist zwingend anzunehmen, dass erhebliche Beeinträchtigungen vorliegen, die einer Genehmigung widersprechen.