

Regierung von Oberbayern

80534 München

801-8257-1/94

vom 03/09/02

FS-VE-Marzlinger Spange

25/10/02

**Raumordnungsverfahren für die Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München – Marzlinger Spange, Pullinger Spange, Neufahrner Kurve –
- Einleitung des Verfahrens -**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bund Naturschutz (BN) bedankt sich für die Beteiligung an o.g. Verfahren gemäß § 60 BNatSchG. Wir nehmen wie folgt Stellung:

Der BN lehnt das geplante Projekt „Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München“ ab.

1. Fehlende Prognosen:

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens werden keinerlei Angaben über das erwartete Verkehrsaufkommen aus dem ostbayerischen Raum gemacht. Dies ist entlarvend. Nach Berechnungen des BN sind im Durchschnitt pro Zug nur 5 – 10 Fluggäste zu erwarten! Basis der Berechnung sind folgende Zahlen: 23,6 Millionen Fluggäste im Jahr 2001 (wird 2002 auch nicht annähernd erreicht werden) und 27 % Transit bzw. 73 % Originäraufkommen (Quelle: Flughafen München GmbH). Gemäß dem Gutachten „Der Flughafen München und sein Umland – Grundlagenermittlung für einen Dialog, Teil 2, Verkehrsgutachten kommen 86 % der Quelleinsteiger aus Bayern. 5,5 % der bayerischen Fluggäste kommen aus Niederbayern, 3,6 % aus der Oberpfalz und 0,9 % aus Oberfranken. Demnach kommen aus den drei ostbayerischen Regierungsbezirken 10 % der bayerischen Fluggäste, also 1,48 Millionen pro Jahr bzw. pro Tag und eine Richtung 2030 Personen! Bei 30 Zügen pro

Tag und eine Richtung steht pro Zug ein durchschnittliches Gesamtpotential von nur knapp 68 Personen zur Verfügung (Bei 100 % Benutzung des ÖV!)! Nachdem mehrere Landkreise (z. B. Cham, Kelheim, Regensburg oder Rottal-Inn) fernab der einschlägigen Schienenverbindungen liegen und auch nur ein verhältnismäßig geringer Teil der mit der Bahn erschlossenen Bevölkerung auf diese umsteigen werden ist mit einem Aufkommen von durchschnittlich 10 oder weniger Personen pro Zug zu rechnen!

Aus diesen Zahlen ergibt sich, dass es für das Projekt „Schienenanbindung Ostbayerns an den Flughafen München“ keinerlei Rechtfertigung gibt. Selbst bei einer Verdoppelung des Fluggastaufkommens ergibt sich für eine eigenständige Schienenanbindung keine Rechtfertigung. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung wurde ebenfalls nicht vorgelegt, Angaben zu den zu erwartenden Baukosten fehlen ebenfalls.

2. Fehlendes Verkehrskonzept:

Einzigste Aussage zur zukünftigen Bedienung der Strecke ist die Angabe, dass ca. 30 Zugpaare auf der Strecke verkehren sollen. Ein schlüssiges Verkehrskonzept wurde nicht vorgelegt. Aussagen zu Fahrzeiten, Taktfrequenzen, welche Städte Ostbayerns direkt angebunden werden, ob nur der Raum Hof-Regensburg oder Passau-Plattling angebunden wird, fehlen vollständig. Ebenso fehlen Aussagen, mit welchem Zugmaterial und mit welcher Sitzplatzkapazität die Anbindung erfolgen soll.

3. Eingriffe in den Naturhaushalt:

Die Isarauen zwischen München und Landshut sind das größte zusammenhängende Auwaldgebiet in Bayern. Konsequenterweise ist dieses Gebiet mehrfach nach nationalen wie internationalen Vorschriften geschützt. Die Isarauen sind als FFH-Schutzgebiet Bestandteil des europäischen Netzes „Natura 2000“, sie sind durchgängig Bannwald, teilweise Landschafts- bzw. Naturschutzgebiet und regionaler Grünzug. Die Eingriffe in diese nationalen wie internationalen Schutzgebiete wären gigantisch. Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie ist mehr als dürftig. Es wurde noch nicht einmal die vorhandene Literatur ausgewertet. Eigenständige Erhebungen von Tier- und Pflanzenbeständen wurden offensichtlich nicht durchgeführt. Folgende Beispiele sollen dies verdeutlichen: Für den Auwald der durch die Marzlinger Spange zerstört werden soll werden ganze drei (!) Vogelarten aufgeführt: Bunt- und Schwarzspecht sowie Waldlaubsänger. Tatsächlich kommen im Untersuchungskorridor deutlich über 50 Brutvogelarten und mindestens die gleiche Anzahl an Durchzüglern bzw. Wintergästen vor. Unter den Brutvogelarten befindet sich eine erhebliche Anzahl von gefährdeten Arten der bayerischen bzw. deutschen Roten Liste. Dies sind z.B.: Zwergtaucher, Gänsesäger, Wespenbussard, Sperber, Habicht, Baumfalke, Eisvogel, Grau-, Grün- und Kleinspecht, Halsbandschnäpper (RL 1 BRD), Gartenrotschwanz und Neuntöter. Das für die Bäche im Untersuchungsgebiet nur 4 Fischarten genannt werden zeugt ebenfalls von der miserablen Qualität der UVS! Ein Anruf bei den zuständigen Fischereivereinen hätte genügt, um einen Überblick über die hohe

Fischartenvielfalt in der Isar und ihren Nebengewässern zu bekommen. Eine erhebliche Anzahl von Arten der Roten Liste, aber auch des Anhangs 2 der FFH-Richtlinie kommen im Untersuchungsgebiet vor. Dazu gehören z.B.: Huchen, Äsche, Barbe, Bachforelle, Schmerle oder Koppe um nur einige zu nennen.

Die Darstellung des Naturschutzgebietes „Isarauen zwischen Hangenham und Moosburg“ in den Karten wurde versäumt!

Die „Marzlinger Spange“ und die „Pullinger Spange“ würden zu einer erheblichen Verschlechterung des Zustandes des FFH-Gebietes Isarauen führen. Die Eingriffe in den Naturhaushalt wären nicht ausgleichbar! Die „Marzlinger Spange“ würde darüber hinaus Niedermoorlebensräume im Bereich Eittinger Moos zerstören und durch die Vielzahl an Kunstbauten (z.B. Isarbrücke, Autobahnbrücke, Einschnitte und Tunnel) das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen. Die „Pullinger Spange“ würde neben den Eingriffen ins Landschaftsbild (z.B. Isarbrücke, Kreuzungsbereich A 92) auch das beliebte Freisinger Naherholungsgebiet „Pullinger Weiher“ beeinträchtigen. Auch die Neufahrner Kurve stellt durch ihre gigantischen Kunstbauten einen nicht hinnehmbaren Eingriff in das Landschaftsbild der Münchner Schotterebene dar.

4. Benachteiligung des Landkreises Freising bei der Anbindung an den Schienenverkehr:

Durch die vorgelegten Varianten würde die Schienenverkehrserschließung des Landkreises Freising erheblich leiden. Durch die Marzlinger Spange würden zukünftig die Züge von Ostbayern über den Flughafen nach München Hbf. geführt werden. Freising würde damit eine deutlich schlechtere Anbindung Richtung München und Landshut erhalten. Die Aussage, dass bei der Anbindung über Pulling bzw. Neufahrn eigene Züge eingesetzt werden muss Angesichts des geringen Aufkommens entschieden bezweifelt werden. Es besteht Anlass zu der Befürchtung, dass die momentan verkehrenden Züge über den Kopfbahnhof Flughafen geführt werden und sich dadurch die Fahrzeit nach München erheblich verlängert. Durch alle drei Varianten würde der Nahverkehr im Raum Freising erheblich geschädigt.

5. Weitere Varianten:

Den Mitgliedern des Kreistages Freising wurde für die Sitzung am 17. Oktober 2002 eine Karte zur Verfügung gestellt, in der 2 weitere Trassenvarianten dargestellt werden. Bei der Variante 4 (Autobahnvariante) würde am Kreuzungspunkt mit der A 92 ausgeschleift und die Strecke südlich der A 92 bis zum Kreuzungspunkt der A 92 mit der Flughafentangente Ost geführt. Bei der 5. Variante, ein Vorschlag des Wirtschaftsministeriums, würde die neue Schienenanbindung bereits im Stadtgebiet von Landshut abzweigen (Münchnerau), südlich der A 92 durch die Isarauen beim Echinger Stausee (NSG und Vogelschutzgebiet gemäß „Natura 2000“) geführt und dann parallel zum Mittleren Isarkanal Richtung Flughafen verlaufen.

Neben den zu erwartenden Eingriffen in den Naturhaushalt (z.B. Isarauen im Raum Landshut oder NSG und FFH-Gebiet „Viehlassmoos“ im Landkreis Erding) würden diese Varianten ebenfalls die Versorgung der Bevölkerung im Landkreis mit Schienenverkehrsdienstleistungen erheblich verschlechtern und werden deshalb – auch wenn sie noch nicht Gegenstand des Verfahrens sind – vom BN ebenfalls abgelehnt.

6. Lärmauswirkungen:

Für Marzling, Riegerau, Eittinger Moos, Pulling oder Neufahrn sind, je nachdem welche Variante realisiert würde, auch erhebliche zusätzliche Lärmbelastungen zu erwarten.

7. Alternative:

Vom Bahnhof Freisinger verkehrt die Buslinie 635 bereits fast ganztägig im 20-Minuten-Takt zum Flughafen (66 Buspaare pro Tag). Damit steht bereits heute eine hervorragende Verbindung vom Bahnhof Freising zum Flughafen zur Verfügung. Zur Verbesserung der Anbindung Ostbayerns schlagen wir eine Verdichtung der Taktfrequenz zwischen Landshut und Freising (heute 46 Zugpaare pro Werktag) und den Ausbau des Freisinger Bahnhofs vor. Durch einen entsprechenden Umbau kann ein wesentlich bequemerer Umsteigen auf den Bus erreicht werden: Es werden Möglichkeiten durch eine entsprechende Untertunnelungen geschaffen, dass die Busse zukünftig am gleichen Bahnsteig halten können wie die Züge. Damit würde der Umsteigevorgang wesentlich vereinfacht, die Benutzung des Aufzuges bzw. der Treppen für die Unterführung entfällt dadurch.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Christian Magerl
Regionalreferent
1. Vorsitzender der Kreisgruppe Freising

Dr. Renate Poeschel
1. Vorsitzende der Kreisgruppe Erding