



Regionaler
Planungsverband München
Uhlandstraße 5
80336 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
Bitte bei Antwort angeben Unser Aktenzeichen 24.2			
Tel. (089) 21 76 - 2752	Fax (089) 21 76 - 2858	Zimmer 4417	München, 16.09.05
Ihr/e Ansprechpartner/in: Gerhard Winter Gerhard.winter@reg-ob.bayern.de			

**Planfeststellungsverfahren für einen Containerbahnhof Feldkirchen;
Hier: Vereinfachtes Raumordnungsverfahren der Regierung von Oberbayern**

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

1. Verfahren:

Die CLM Container Logistics München GmbH beantragte als Vorhabensträger für den Bau eines Containerbahnhofs in Feldkirchen mit Schreiben vom 17.06.05 bei der Regierung von Oberbayern ein Planfeststellungsverfahren. Da gemäß novelliertem BayLplG vom 01.01.05 für die in der Raumordnungsverordnung bestimmten Vorhaben, wenn diese konkret und von überörtlicher Raumbedeutung sind, ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist (vgl. Art. 21 BayLplG), hat die höhere Landesplanungsbehörde der Regierung von Oberbayern am 06.09.05 entschieden, ein vereinfachtes Raumordnungsverfahren gem. Art. 23 BayLplG durchzuführen. Hierfür werden die raumordnerisch relevanten Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens herangezogen. Beteiligter ist auch der Regionale Planungsverband München.

2. Vorhaben:

Die CLM Container Logistics München GmbH plant in der Gemeinde Feldkirchen unmittelbar nördlich des S-Bahnhofs Feldkirchen und westlich des Heimstettener Sees (vgl. Anlage 1) die Errichtung eines Containerbahnhofs. Die Grundstücke mit Anschluss an die Gleisanlagen der Bahn sind dem Bahnbetrieb gewidmet und gehören der Vivico, einer Tochter der Bundeseisenbahn. Mit dem neuen Containerbahnhof Feldkirchen sollen den In- und Exporteuren in Bayern bessere Anbindungen und Verknüpfungen an den Weltmarkt per Schiene ermöglicht und zusätzliche Umschlagkapazitäten zum vorhandenen Containerbahnhof München-Riem geschaffen werden. München-Riem sei in den attraktiven Bedienungszeiten voll ausgelastet und könne privaten Unternehmen nur noch zwischen 22 Uhr und 03 Uhr zusätzliche Kapazitäten zur Verfügung stellen.

Der geplante Bau des Containerbahnhofs gliedert sich in eine Containerumschlaganlage und ein Containerdepot und soll auf einer Grundfläche von 48.000 m² errichtet werden. Auf dem Containerbahnhof sollen täglich 4 Ganzzüge umgeschlagen werden können. Das Bedienungskonzept sieht vor, die Ganzzüge (680 m) in München-Ost oder München-Laim in Halbzüge zu trennen. Die 8 Halbzüge würden zwischen 06 Uhr und 11 Uhr am Containerbahnhof eintreffen und zwischen 16 Uhr und 20 Uhr wieder Richtung München-Ost abfahren. Zum Umstellen der Halbzüge von den Abstellgleisen auf die Umschlaggleise ist Rangierverkehr erforderlich.

Die straßenseitige Anbindung des Containerbahnhofs soll über die Straße „Am Kiesgrund“ (siehe Anlagen 1 und 2) erfolgen. Pro Tag soll der Containerbahnhof von 150 LKW angefahren werden (300 Fahrbewegungen).

Nördlich des Plangebietes liegen eine Kiesabbaufäche sowie ein Fertigbetonwerk. Der Betrieb des Werkes sei mit dem Containerbahnhof vereinbar. Westlich der Straße „Am Kiesgrund“ liegt das Feldkirchener Gewerbegebiet Nordost mit der Spedition Dachser und der Raiffeisen.

3. Regionalplanerische Bewertung:

3.1. Makrostandort

Grundsätzlich steht die Errichtung eines Containerbahnhofs im weiteren Umfeld des - und in Ergänzung zum bestehenden Containerbahnhof München-Riem mit dem dezentralen Güterverkehrszentren-Konzept München, welches vom Regionalen Planungsverband München mitgetragen wurde und wird in Einklang. Im Rahmen der Inzell-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ soll dieses dezentrale Güterverkehrszentren-Konzept weiterentwickelt werden. Auch ist aus verkehrlicher Sicht der weitere Ausbau der Schnittstellen Schiene-Straße und die Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene ausdrücklich zu begrüßen (vgl. insbesondere: 16. Änderung des RP 14 B V G 1.5, G 3.3.1, Z 3.3.2, Z 3.3.3 und Z 3.3.4).

3.2. Mikrostandort

Das Plangebiet für den Containerbahnhof liegt unmittelbar nördlich des S-Bahnhofs Feldkirchen, in einem im Regionalplan München ausgewiesenen „Bereich, der für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommt“ (vgl. RP 14 Karte 2 Siedlung und Versorgung bzw. Anlage 3). Der Lenkung der Siedlungsentwicklung in diese Bereiche kommt aus regionalplanerischer Sicht besonderes Gewicht zu (vgl. RP 14 B II Z 2.3). In den „Bereichen, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen“, soll eine verstärkte Siedlungstätigkeit bevorzugt an Haltepunkten des schienengebundenen Personenverkehrs stattfinden (vgl. RP 14 B II G 3.2). Aufgrund der besonderen Standortqualitäten ist der S-Bahn-Haltepunkt Feldkirchen im Regionalplan München als „geeigneter Haltepunkt des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) an dem eine, über die bestehende Siedlungsgebiete hinausreichende stärkere Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll“, ausgewiesen, da hier u.a. im fußläufigen Einzugsbereich noch Flächenpotenzial für die Siedlungsentwicklung besteht (vgl. RP 14 B II Z 3.3). Die Möglichkeiten einer verdichteten Bauweise sollen hier ausgeschöpft werden. Im Stadt- und Umlandbereich München soll dabei besonders dem dringenden Wohnbedarf Rechnung getragen werden (vgl. RP 14 B II zu Z 3.3). Die Ausweisung von Feldkirchen als „geeigneten Haltepunkt, an dem eine über die bestehende Siedlungsgebiete hinausreichende stärkere Siedlungsentwicklung konzentriert werden soll“, ist, ohne zeitliche Festlegung für die Realisierung, eine siedlungsökonomische Zielvorgabe für die gemeindliche Planung. Die Aktivierung der Fläche für die Siedlungsentwicklung ist hierbei in Abhängigkeit von der augenblicklichen Nutzung sowie der Flächenverfügbarkeit auch als mittel- bis langfristiger Beitrag für eine nachhaltige Regionalentwicklung zu sehen.

Der geplante Containerbahnhof, unmittelbar nördlich an den S-Bahn-Haltepunkt Feldkirchen angrenzend, steht im Konflikt zu o.g. regionalplanerischen Festlegungen. Ein Containerbahnhof ist eine sehr flächenextensive verkehrliche Anlage und steht damit im Gegensatz zum regionalplanerischem Erfordernis einer konzentrierten, möglichst verdichteten Siedlungsentwicklung im Umfeld der SPNV-Halte. Zwar ist mit der Abgrenzung der „Bereiche, die für die Siedlungsentwicklung besonders in Betracht kommen“, nicht die regionalplanerische Zielsetzung verbunden, dass der gesamte Bereich in absehbarer Zeit besiedelt werden soll, jedoch würde eine zu RP 14 B II Z 3.3 zielkonforme Realisierung des geplanten Containerbahnhofs voraussetzen, dass damit zumindest die Möglichkeit verbliebe, im Sinne dieses Ziels im Umfeld des S-Bahnhaltes über die bestehenden Siedlungsgebiete hinaus Siedlungsentwicklung, und zwar vorzugsweise Wohnsiedlungsentwicklung, zu betreiben. Diese Möglichkeit bliebe jedoch, bei der geplanten Konzeption und Anbindung des Containerbahnhofs (vgl.

Anlage 2), allenfalls noch auf S-Bahn fernen Flächen. Dies steht im Widerspruch zur eigentlichen Intension des Ziels.

4. Zusammenfassung

Aus verkehrlicher Sicht, ist ein Containerbahnhof in Ergänzung zum bestehenden Angebot in München-Riem grundsätzlich zu begrüßen. Ein Standort im östlichen Stadt- und Umlandbereich, im weiteren Umfeld des bestehenden Containerbahnhofs, passt in das dezentrale Konzept von Güterverkehrszentren der Landeshauptstadt München.

Allerdings stehen Mikrostandort und Konzeption des geplanten Containerbahnhofs im Konflikt zum regionalplanerischen Erfordernis, an den Haltepunkten des schienengebundenen Verkehrs Siedlungsentwicklung zu konzentrieren. Insbesondere mit der geplanten verkehrlichen Anbindung des Containerbahnhofs von Westen würde das gesamte S-Bahnhof nahe Siedlungsflächenpotenzial Feldkirchens einer Regionalplan konformen Nutzung entzogen.

Gegen das geplante Vorhaben sind daher regionalplanerische Bedenken anzumelden.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Winter