



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Christian Hierneis BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 08.06.2022

### Föhringer Ring I

Der Planfeststellungsbeschluss zum Föhringer Ring liegt 18 Jahre zurück. Trotz veränderter Rahmenbedingungen soll der Föhringer Ring ausgebaut werden.

#### Vorbemerkung

Mit „Fläche des Aumeisters“ ist immer gemeint: Pachtfläche des „Aumeister Restaurant & Biergarten im Englischen Garten“ zwischen Durchlass des Garchinger Mühlbachs und Durchlass des Schwabinger Bachs / Oberstjägermeisterbachs.

Die Staatsregierung wird gefragt:

- |     |  |   |
|-----|--|---|
| 1.1 | Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Ausbau des Föhringer Rings (bitte für jede einzelne Bauphase, also für „Isarbrücke Süd“, „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ einzeln aufzählen)? .....                   | 3 |
| 1.2 | Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der Baumaßnahmen (bitte für jede Bauphase einzeln aufzählen)? .....   | 4 |
| 1.3 | Wann ist bei den einzelnen Bauabschnitten/Bauphasen jeweils mit Baubeginn und -fertigstellung zu rechnen? .....  | 4 |
| 2.1 | Wie hoch sind die aktuell prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings mit allen vier Bauphasen? .....   | 4 |
| 2.2 | Von wem werden die Kosten getragen (z. B. Freistaat, Landeshauptstadt München, Gemeinde Unterföhring etc., bitte jeweils die Höhe der getragenen Kosten aufzählen)? .....  | 5 |
| 2.3 | Welche Beschlüsse zur Kostenbeteiligung gibt es bisher (bitte die Höhe der beschlossenen Kostenbeteiligung nennen)? .....  | 5 |
| 3.1 | Warum hat der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 trotz veränderter politischer und tatsächlicher Rahmenbedingungen immer noch Gültigkeit für eine so eingreifende Maßnahme 18 Jahre später? .....                      | 5 |
| 3.2 | Aus welchen politischen Gründen soll der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 trotz veränderter politischer und tatsächlicher Rahmenbedingungen auch bei rechtlicher Gültigkeit tatsächlich noch umgesetzt werden? ..... | 5 |

---

3.3	Warum wurde der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 bisher nicht umgesetzt? .....	5
4.1	Aus welchen Gründen wird eine zweite Tektur benötigt? .....	6
4.2	Von wem wurde die zweite Tektur beauftragt? .....	6
4.3	Welche Änderungen in den Planungen gibt es aktuell gegenüber den ursprünglichen Planungen (Planfeststellungsbeschluss, erste Tektur etc.)? .....	6
5.1	Wie hat sich das Verkehrsaufkommen zwischen 2015 und 2021 entwickelt (bitte für jedes Jahr einzeln aufzählen)? .....	6
5.2	Sind die Prognosen für 2010 (42 000 Fahrzeuge), für 2015 (46 500 Fahrzeuge) und für 2025 (75 000 Fahrzeuge) jemals überprüft worden, um festzustellen, ob diese mit den Tatsachen übereinstimmen (bitte Zeitpunkt der Überprüfung und mit der Überprüfung beauftragtes Unternehmen nennen)? .....	7
5.3	Zu welchem Ergebnis kamen die Überprüfungen der Prognosen (bitte konkrete Zahlen nennen)? .....	7
6.1	Wie differenziert wurden die Verkehrsdaten ursprünglich und bei der Überprüfung erhoben und interpretiert (z. B. Berufsverkehr/Nichtberufsverkehr, Wochentage/Wochenenden, Ferienzeiten etc.)? .....	7
6.2	Inwiefern fließen neue Entwicklungen (die aktuelle Verkehrssituation, die in München beschlossene Verkehrswende, verstärkter Umstieg auf Homeoffice und veränderte Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger) in die Planung ein? .....	8
6.3	Mit welchen Ergebnissen? .....	8
7.1	Wird eine eigene Busspur eingerichtet? .....	8
7.2	Welche Alternativen zum Ausbau des Föhringer Rings durch Erhöhung und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sind geplant? .....	8
7.3	Welche Maßnahmen zur besseren Anbindung des „Aumeisters“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind geplant? .....	9
8.1	Warum werden Ausgleichsflächen in Baierbrunn, Brunnthäl und Marzling und nicht in geringerer Entfernung vom Eingriff angelegt, von der die durch den Eingriff belastete Stadtbevölkerung profitieren könnte? .....	9
8.2	Ist in Baierbrunn, Brunnthäl und Marzling ein unmittelbarer räumlicher Zusammenhang mit dem Eingriff gegeben? .....	9
8.3	Falls es sich um den gleichen Naturraum handelt, welchen Umgriff hat dieser Naturraum (bitte Bezeichnung des Naturraums angeben)? .....	10
	Hinweise des Landtagsamts .....	11

# Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr**

vom 10.07.2022

**1.1 Wie ist der aktuelle Planungsstand beim Ausbau des Föhringer Rings (bitte für jede einzelne Bauphase, also für „Isarbrücke Süd“, „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ einzeln aufzählen)?**

Als erster Teil der Baumaßnahme erfolgte in den Jahren 2009/2010 der Ersatzneubau der Brücke (BW 1/2a) der Staatsstraße (St) 2053 über die St 2088 und der dazugehörenden temporären Behelfsbrücke (BW 1/2b).

Im Jahr 2018 wurden die Planungen fortgesetzt. Der Bau der südlichen Herzog-Heinrich-Brücke (Isarbrücke Süd) soll vorgezogen werden, da die neue Brücke für die Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit zwingend benötigt wird.

Im Zuge der Bauvorbereitung der Bauphase „Isarbrücke Süd“ hat sich gezeigt, dass die bauzeitliche Zuwegung und die erforderlichen bauzeitlichen Zustände in den planfestgestellten Unterlagen aus dem Jahr 2004 nicht ausreichend berücksichtigt wurden. Dafür ist die (vorübergehende) Inanspruchnahme zusätzlicher Flächen erforderlich. Darüber hinaus ist aus artenschutzrechtlichen Gründen eine Fledermausschutzeinrichtung in Form einer fünf Meter hohen Kollisionsschutzwand auf der Südseite der Herzog-Heinrich-Brücke vorzusehen. Um die notwendigen Änderungen planrechtlich abzusichern, wurde die Planung dahingehend überarbeitet und die zweite Tektur zur Planfeststellung am 28.05.2021 beantragt. Die Antragsunterlagen sind im Internetauftritt des Staatlichen Bauamts Freising unter [www.stbafs.bayern.de](http://www.stbafs.bayern.de)<sup>1</sup> abrufbar. Die Regierung von Oberbayern prüft derzeit die Einwendungen Dritter und die Stellungnahmen des Staatlichen Bauamts.

Bei den Planungen zu den Bauabschnitten „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ hat sich gezeigt, dass eine Instandsetzung bzw. Verbreiterung der bestehenden Bauwerke aufgrund des voranschreitenden Alters der Bauwerke nicht mehr sinnvoll ist und stattdessen Ersatzneubauten notwendig sind. Die zum Zeitpunkt des Feststellungsentwurfs gültigen Richtlinien für die Straßenplanung wurden zwischenzeitlich durch neue Richtlinien ersetzt. Von der planfestgestellten Planung soll jedoch nur in einem erforderlichen Mindestmaß abgewichen werden, um daraus entstehende Betroffenheiten soweit möglich zu vermeiden.

Der Ersatzneubau der Bauwerke bedingt eine Änderung des Querschnitts. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit und zur Erleichterung zukünftiger Unterhaltungsarbeiten wird für jede Richtungsfahrbahn ein Teilbauwerk mit eigener Mittelkappe und eigener Schutzeinrichtung hergestellt. Statt der planfestgestellten Mittelstreifenbreite von 2,0 m wurde deshalb eine Mittelstreifenbreite von 2,5 m gewählt. Um den Eingriff in Natur und Landschaft möglichst gering zu halten, wird die Achse im Bereich der Bauwerke um etwa 1 m in Richtung der nördlich parallel laufenden Güterbahnlinie (weg vom Aumeister) verschoben.

Änderungen im Naturschutzrecht (Artenschutz, v. a. Fledermäuse) müssen bei den Planungen berücksichtigt werden, des Weiteren ist eine Ausgleichsbilanzierung

<sup>1</sup> <https://stbafs.bayern.de/strassenbau/planfeststellungen/aktuell/p2/index.html>

für alle in Anspruch genommenen Flächen nach den Vorgaben der Bayerischen Kompensationsverordnung (KompV) notwendig. Die Überarbeitung des Landschaftspflegerischen Begleitplans führt daher zu zusätzlichen Vermeidungs-, Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen und daher zu zusätzlichen Ingenieurbauwerken wie Kollisionsschutzwänden und -zäunen sowie zu zusätzlichen Betroffenheiten durch den erhöhten Ausgleichsbedarf.

Durch eine aktualisierte Sparten erkundung und zwischenzeitlich geänderten Sparten trassen ergeben sich zusätzlich notwendige Spartenanpassungsmaßnahmen und daher geänderte Betroffenheiten bei den Sparten trägern und von den Maßnahmen betroffenen Grundstückseigentümern.

Die Planunterlagen für die Bauphasen „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ werden derzeit entsprechend überarbeitet, um anschließend eine dritte Tektur zur Planfeststellung beantragen zu können.

### **1.2 Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der Baumaßnahmen (bitte für jede Bauphase einzeln aufzählen)?**

Als erster Teil der Baumaßnahme erfolgte in den Jahren 2009/2010 der Ersatzneubau der Brücke der St 2053 über die St 2088 und der dazugehörigen temporären Behelfsbrücke.

In der Vorbereitung der Bauphase „Isarbrücke Süd“ wurden bereits die Baustelleneinrichtungsfäche sowie weitere für die Zuwegung zur Brücke notwendigen Bereiche gerodet. Diese Flächen liegen alle im Bereich des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses. Eine Zufahrtsrampe (Y-Rampe) zur Baustelleneinrichtungsfäche westlich der Isar wurde hergestellt. Einzelne Versorgungsleitungen wurden verlegt.

Für die Bauphasen „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ wurde noch nicht mit dem Bau begonnen.

### **1.3 Wann ist bei den einzelnen Bauabschnitten/Bauphasen jeweils mit Baubeginn und -fertigstellung zu rechnen?**

Die Weiterführung der Bauarbeiten „Isarbrücke Süd“ ist maßgeblich vom Vorliegen des bestandskräftigen Planänderungsbeschlusses der zweiten Tektur abhängig.

Baubeginn und -fertigstellung der Bauabschnitte „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ sind vom Vorliegen des bestandskräftigen Planänderungsbeschlusses der dritten Tektur abhängig.

### **2.1 Wie hoch sind die aktuell prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings mit allen vier Bauphasen?**

Da die technische Planung für die Bauabschnitte „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ noch nicht abgeschlossen ist, ist eine Fortschreibung der Kostenberechnung durch das Staatliche Bauamt Freising noch nicht erfolgt. Gegenüber den Kosten aus dem Jahr 2017 rechnet das Staatliche Bauamt Freising insbesondere aufgrund von Planänderungen, aktuell teils bestehenden Lieferschwierigkeiten bei Baumaterialien und seither eingetretenen Baupreissteigerungen mit deutlich höheren Kosten.

**2.2 Von wem werden die Kosten getragen (z. B. Freistaat, Landeshauptstadt München, Gemeinde Unterföhring etc., bitte jeweils die Höhe der getragenen Kosten aufzählen)?**

Die Kostentragung wurde in der Vereinbarung über den vierstreifigen Ausbau des Föhringer Rings vom 05.09.2017 zwischen dem Freistaat, der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Unterföhring festgelegt. Danach trägt der Freistaat die Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings, aufgrund der besonderen Interessenlage der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Unterföhring an der Maßnahme beteiligen sich beide Kommunen jeweils mit einem pauschalen und in der Höhe unveränderlichen Kostenbeitrag von 5 Mio. Euro.

**2.3 Welche Beschlüsse zur Kostenbeteiligung gibt es bisher (bitte die Höhe der beschlossenen Kostenbeteiligung nennen)?**

Der Gemeinderat der Gemeinde Unterföhring am 22.06.2017 und die Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München am 26.07.2017 haben sich für eine Kostenbeteiligung in Form eines einmaligen Interessenbeitrags in Höhe von jeweils 5 Mio. Euro ausgesprochen.

**3.1 Warum hat der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 trotz veränderter politischer und tatsächlicher Rahmenbedingungen immer noch Gültigkeit für eine so eingreifende Maßnahme 18 Jahre später?**

Der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 trat nach Art. 75 Abs. 4 Bayerisches Verwaltungsverfahrensgesetz (BayVwVfG) nicht außer Kraft, da mit der Durchführung des Plans innerhalb von fünf Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit mit dem Ersatzneubau des Überführungsbauwerks der St 2053 über die St 2088 begonnen wurde.

**3.2 Aus welchen politischen Gründen soll der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 trotz veränderter politischer und tatsächlicher Rahmenbedingungen auch bei rechtlicher Gültigkeit tatsächlich noch umgesetzt werden?**

Die Notwendigkeit der Weiterführung des vierstreifigen Ausbaus besteht in Anbetracht der stetig weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Münchner Norden weiterhin.

**3.3 Warum wurde der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2004 bisher nicht umgesetzt?**

Die ursprüngliche Planung sah einen gemeinschaftlichen Ausbau des Föhringer Rings und der Nordostverbindung durch die Landeshauptstadt München und den Freistaat vor. Im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München wurde der Ausbau des Föhringer Rings allerdings im Jahr 2006 von einer geplanten Maßnahme zu einer optionalen Maßnahme heruntergestuft und im Jahr 2008 wieder als geplante Maßnahme höhergestuft. Durch den Ersatzneubau der Brücke der St 2053 über die St 2088 in den Jahren 2009/2010 durch den Freistaat wurde mit der Umsetzung des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2004 begonnen. Eine Realisierung der Gesamtmaßnahme war zu diesem Zeitpunkt nicht möglich, da die Landeshauptstadt München die Entscheidung über den vierspurigen Ausbau des Föhringer Rings zu-

nächst auf nach der Eröffnung des Richard-Strauss-Tunnels vertagt hatte. Später wurde der Ausbau von der Durchführung der Olympischen Winterspiele 2018 abhängig gemacht. Nachdem München nicht den Zuschlag für die Winterspiele bekommen hatte, hat die Landeshauptstadt München erst 2017 für den Ausbau des Föhringer Rings gestimmt. Die Vereinbarung zwischen dem Freistaat, der Landeshauptstadt und der Gemeinde Unterföhring über den vierstreifigen Ausbau des Föhringer Rings wurde am 05.09.2017 unterschrieben.

#### **4.1 Aus welchen Gründen wird eine zweite Tektur benötigt?**

Es wird auf die Antwort zu Ziffer 1.1 unter „Isarbrücke Süd“ verwiesen.

#### **4.2 Von wem wurde die zweite Tektur beauftragt?**

Das für die Umsetzung des Projekts zuständige Staatliche Bauamt Freising hat die zweite Tektur bei der Regierung von Oberbayern beantragt.

#### **4.3 Welche Änderungen in den Planungen gibt es aktuell gegenüber den ursprünglichen Planungen (Planfeststellungsbeschluss, erste Tektur etc.)?**

Mit Schreiben vom 25.10.2002 beantragte das damalige Straßenbauamt München bei der Regierung von Oberbayern, das Planfeststellungsverfahren für den zweibahnigen Ausbau der St 2088 (Föhringer Ring) durchzuführen. Aufgrund der im Anhörungsverfahren dazu abgegebenen Stellungnahmen erstellte das Straßenbauamt die erste Tektur vom 01.03.2004. Darin wurde der Ausbauquerschnitt dahingehend umgestaltet, dass die Durchführung von Unterhaltungsmaßnahmen und die Abstellmöglichkeit für Pannenfahrzeuge erleichtert werden. Diese Optimierung des Querschnitts erfolgte mittels einer doppelseitigen Betonschutzwand im Mittelstreifen, ohne Veränderung der Gesamtbreite. Zudem wurde eine Ersatzfläche festgesetzt und die Ergebnisse der schalltechnischen Berechnungen aufgrund einer veränderten Bebauungssituation aktualisiert. Am 26.07.2004 wurde der Plan für den zweibahnigen Ausbau der St 2088 zwischen München/Freimann und Oberföhring (Föhringer Ring) durch die Regierung von Oberbayern festgestellt.

Mit Schreiben vom 24.03.2005 wurde bei der Regierung von Oberbayern eine Planänderung gemäß § 76 (2) Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) zur Verlängerung einer Lärmschutzwand um 40 Meter beantragt. Mit Schreiben vom 13.04.2005 der Regierung von Oberbayern (Aktenzeichen – Az. 225.5-43543 St 2088-001) wurde der Planfeststellungsbeschluss vom 26.07.2004 entsprechend geändert, wobei von einem neuen Planfeststellungsverfahren abgesehen wurde.

Zu den Tekturen zwei und drei wird auf die Ausführungen zu 1.1 verwiesen.

#### **5.1 Wie hat sich das Verkehrsaufkommen zwischen 2015 und 2021 entwickelt (bitte für jedes Jahr einzeln aufzählen)?**

Die bundesweite Straßenverkehrszählung (SVZ) wird regelmäßig alle fünf Jahre durchgeführt. Die Zählungen erstrecken sich in Bayern auch auf die Staatsstraßen.

Die SVZ 2015 ergab für den Föhringer Ring zwischen der A 9 und der St 2053 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 40 823 Kfz/24 h bei 4,5 Prozent Schwerverkehrsanteil.

Infolge der Coronapandemie wurde die ursprünglich für das Jahr 2020 geplante SVZ um ein Jahr verschoben. Die Ergebnisse der SVZ 2021 sollen in diesem Herbst vorliegen.

**5.2 Sind die Prognosen für 2010 (42 000 Fahrzeuge), für 2015 (46 500 Fahrzeuge) und für 2025 (75 000 Fahrzeuge) jemals überprüft worden, um festzustellen, ob diese mit den Tatsachen übereinstimmen (bitte Zeitpunkt der Überprüfung und mit der Überprüfung beauftragtes Unternehmen nennen)?**

**5.3 Zu welchem Ergebnis kamen die Überprüfungen der Prognosen (bitte konkrete Zahlen nennen)?**

Die Fragen 5.2 und 5.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Wiederaufnahme der Planung nach Abschluss der Vereinbarung zwischen dem Freistaat, der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Unterföhring im September 2017 wurden im Jahr 2018 die Verkehrsgutachter Schlothauer & Wauer GmbH mit der Erstellung einer aktuellen Verkehrsuntersuchung beauftragt.

Das 2020 fertiggestellte Verkehrsgutachten weist im Prognoseplanfall 2035 einen werktäglichen DTV von 69 200 Kfz/24 h auf der St 2088 aus. Auf Grundlage der neuen Prognosewerte werden auch die schall- und abgastechnischen Untersuchungen neu erstellt.

Die SVZ 2010 ergab für den Föhringer Ring zwischen der A 9 und der St 2053 eine durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke von 41 823 Kfz/24 h. Bei der SVZ 2015 wurden in diesem Bereich 46 596 Kfz/24 h an Werktagen gezählt.

**6.1 Wie differenziert wurden die Verkehrsdaten ursprünglich und bei der Überprüfung erhoben und interpretiert (z. B. Berufsverkehr/ Nichtberufsverkehr, Wochentage/Wochenenden, Ferienzeiten etc.)?**

Die Verkehrszahlen wurden dem Verkehrsgutachter von der Landeshauptstadt München beigestellt. Diese wurden gemäß den Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Ausgabe 2012, erhoben, sprich außerhalb der Ferienzeiten an einem repräsentativen Wochentag. An Wochenenden sowie in Ferienzeiten fanden keine Erhebungen statt. Eine Differenzierung nach Berufs- und Nichtberufsverkehr ist nicht möglich, da dies einer Befragung der Verkehrslenker nach deren Fahrtzweck bedarf.

Da das Modell den werktäglichen Verkehr abbildet, sind die Verkehrserhebungen nach Aussage des Verkehrsgutachters hinreichend genau.

**6.2 Inwiefern fließen neue Entwicklungen (die aktuelle Verkehrssituation, die in München beschlossene Verkehrswende, verstärkter Umstieg auf Homeoffice und veränderte Bedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger) in die Planung ein?**

**6.3 Mit welchen Ergebnissen?**

Die Fragen 6.2 und 6.3 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Basis der Untersuchung ist das Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München. Es bildet die Grundlage sowohl für das Analyse- als auch für das Prognosemodell. Dieses Verkehrsmodell bildet die Verkehrsnachfrage Münchens sehr kleinteilig und detailliert ab. Auch die von der Landeshauptstadt projektierte wirtschaftliche, soziale und infrastrukturelle Entwicklung ist im durch die Landeshauptstadt übergebenen Prognosemodell für das Jahr 2030 bereits berücksichtigt, sodass sich der zu erwartende Verkehrszuwachs mit bestmöglicher Genauigkeit und Verlässlichkeit prognostizieren lässt. Da die in der Fragestellung genannten Effekte zum Teil nach Erstellung des Gutachtens eintraten und auch in dieser Art und Weise zum Zeitpunkt der Begutachtung nicht absehbar waren (z. B. Thema Homeoffice und Corona), spiegelt das Modell sie nicht wider.

Das der Erstellung des Gutachtens zugrundeliegende Verkehrsmodell der Stadt München beschrieb den Stand für den Prognosehorizont 2030. Im beauftragten Gutachten der Verkehrsgutachter Schlothauer & Wauer GmbH war für die Verkehrsprognose der Prognosehorizont 2035 gefordert. Daher musste die Verkehrsbelastung vom Jahr 2030 auf das Jahr 2035 fortgeschrieben werden. Auf Grundlage des Bevölkerungswachstums und des Vergleichs mit dem Landesverkehrsmodell wurde für die Fortschreibung des Verkehrsaufkommens von 2030 auf 2035 ein Wachstumsfaktor von zwei Prozent angesetzt.

Im Rahmen der Erstellung der Unterlagen für die dritte Tektur der Planfeststellung wird geprüft, inwiefern das Gutachten aus dem Jahr 2020 zu aktualisieren ist.

**7.1 Wird eine eigene Busspur eingerichtet?**

Eine eigene Busspur ist nicht vorgesehen. Es ist zu erwarten, dass durch die Erweiterung von einem auf zwei Fahrstreifen je Richtung das Staupotenzial – auch für Busse – deutlich reduziert wird.

**7.2 Welche Alternativen zum Ausbau des Föhringer Rings durch Erüchtigung und Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs sind geplant?**

Der Ausbau des Föhringer Rings ist nicht nur für den motorisierten Individualverkehr eine Verbesserung, sondern auch eine Voraussetzung für ein verbessertes ÖPNV-Angebot im Münchner Norden. Der bereits vorhandene hohe Verkehrsdruck sowie die Verkehrsprognosen für München erfordern weiterhin einen erheblichen Handlungsbedarf sowohl für den Individual- als auch für den öffentlichen Nahverkehr.

Die Leistungsfähigkeit des Föhringer Rings als wichtigste Isarquerung nördlich des Mittleren Rings ist für den ÖPNV in Form des Linienbusverkehrs besonders wichtig. Diese Achse dient der Verbindung zwischen Bogenhausen, Oberföhring, Unterföhring und der S-Bahn sowie den Gewerbestandorten und U-Bahn-Linien im Münchner Nor-

den mit Anschluss an die Innenstadt. Bereits heute wird der Föhringer Ring daher im dichten 3,3-Minuten-Takt mit einer Münchner Verkehrsgesellschaft- (MVG-) und zwei Regionalbuslinien befahren. Bei einer Beibehaltung des Status quo würde die Betriebsqualität des bestehenden ÖPNV-Angebots weiter absinken, da kein zuverlässiger und pünktlicher Betrieb mehr gewährleistet werden kann. Dies ist für die Förderung des Umweltverbands und den gewünschten Umstieg auf den ÖPNV kontraproduktiv. Daher muss gleichzeitig mit einem Angebotsausbau auch ein Ausbau der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs (ÖV-Infrastruktur) einhergehen, um attraktive und stabile Reisezeiten gewährleisten zu können.

Seitens des Landkreises München bestehen konkrete Planungen für einen Angebotsausbau mit neuen ExpressBus-Linien im Rahmen ihres Nahverkehrsplans, seitens der Landeshauptstadt sowie der MVG gibt es mittel- und langfristige Bestrebungen zum Ausbau des Angebots, sobald die Finanzierung und die benötigte Infrastruktur gesichert sind.

### **7.3 Welche Maßnahmen zur besseren Anbindung des „Aumeisters“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind geplant?**

Aktuell sind keine Änderungen der Linienführungen oder ergänzende Haltestellen im Rahmen des Ausbaus geplant. Auf Grundlage des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt ist das Gebiet ausreichend mit dem ÖPNV erschlossen.

### **8.1 Warum werden Ausgleichsflächen in Baierbrunn, Brunnthäl und Marzling und nicht in geringerer Entfernung vom Eingriff angelegt, von der die durch den Eingriff belastete Stadtbevölkerung profitieren könnte?**

Die Ermittlung, Bestimmung und Ausgestaltung landschaftspflegerischer Kompensationsmaßnahmen (Ausgleichsflächen bzw. Ersatzflächen) erfolgt nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§ 14 ff. Bundesnaturschutzgesetz – BNatSchG) bzw. der bayerischen Kompensationsverordnung. Entsprechend geeignete Ausgleichsflächen stehen im Stadtgebiet München nur sehr eingeschränkt zur Verfügung. Daher erfolgen die Maßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden und dem für den Ausgleich nach Waldrecht zuständigen Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten auf den in der Anfrage genannten, fachlich ebenso geeigneten Flächen im gleichen Naturraum wie die geplante Baumaßnahme.

### **8.2 Ist in Baierbrunn, Brunnthäl und Marzling ein unmittelbarer räumlicher Zusammenhang mit dem Eingriff gegeben?**

Ein unmittelbarer räumlicher Zusammenhang ist nicht gegeben.

Bei der Fläche bei Marzling liegt ein funktionaler Zusammenhang vor, nämlich die Lage innerhalb der großräumigen Biotopverbundachse der Isaraue.

Bei der Baierbrunner und der Brunnthäler Fläche steht der Ausgleich nach Waldrecht im Vordergrund der Ausweisung. Dieser erfolgt auf Flächen, die dem Vorhabenträger zur Verfügung stehen.

**8.3 Falls es sich um den gleichen Naturraum handelt, welchen Umgriff hat dieser Naturraum (bitte Bezeichnung des Naturraums angeben)?**

Der Eingriffsort und alle Kompensationsflächen befinden sich in der Naturraum-Haupteinheit D65 Unterbayerisches Hügelland und Isar-Inn-Schotterplatten nach Ssymank. Diese reicht im Norden bis zur Donau, im Süden bis zu den voralpinen Jungmoränen, im Westen bis zum Lechtal und im Osten bis zur Landesgrenze.

**Hinweise des Landtagsamts**

Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

—————

Zur Vereinfachung der Lesbarkeit können Internetadressen verkürzt dargestellt sein. Die vollständige Internetadresse ist als Hyperlink hinterlegt und in der digitalen Version des Dokuments direkt aufrufbar. Zusätzlich ist diese als Fußnote vollständig dargestellt.

Drucksachen, Plenarprotokolle sowie die Tagesordnungen der Vollversammlung und der Ausschüsse sind im Internet unter [www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente](http://www.bayern.landtag.de/parlament/dokumente) abrufbar.

Die aktuelle Sitzungsübersicht steht unter [www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen](http://www.bayern.landtag.de/aktuelles/sitzungen) zur Verfügung.