



## **Schriftliche Anfrage**

des Abgeordneten **Christian Hierneis BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN**  
vom 14.09.2022

### **Föhringer Ring III**

Die Staatsregierung wird gefragt:

- 1.1 Wie hoch sind die aktuell prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings mit allen vier Bauphasen (bitte in Euro angeben)? ..... 4
- 1.2 Wie hoch sind die aktuell prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings für jede der vier Bauphasen (bitte für jede Bauphase getrennt in Euro angeben)? ..... 4
- 2.1 Wie haben sich die prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings mit allen vier Bauphasen in den Jahren seit 2004 bis 2022 entwickelt (bitte in Euro für jedes Jahr von 2004 bis 2022 getrennt angeben)? ..... 4
- 2.2 Wie haben sich die prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings für jede der vier Bauphasen in den Jahren seit 2004 bis 2022 entwickelt (bitte für jede Bauphase getrennt in Euro für jedes Jahr von 2004 bis 2022 getrennt angeben)? ..... 4
- 3.1 Wie erklärt die Staatsregierung den Umstand, dass für den Föhringer Ring laut Website <https://ausbau-foehringerring.de> die Verkehrszählung im Jahr 2015 46 596 Kfz/24 h ergab, während die Verkehrszählung innerhalb der „Erstellung eines integrierten Strukturkonzeptes für den Münchner Nordosten (SEM Nordost)“ im Jahr 2016 nur 36 300 Kraftfahrzeuge (Kfz)/24 h ergab? ..... 5
- 3.2 Wie erklärt die Staatsregierung den Umstand, dass für den Föhringer Ring laut Website <https://ausbau-foehringerring.de> die „Prognose Verkehrsaufkommen“ für das Jahr 2025 eine Prognose von 74 000 Kfz/24 h ergibt, während sogar die „Prognose FNP“ (also nicht der „Prognosenullfall“) in der „Erstellung eines integrierten Strukturkonzeptes für den Münchner Nordosten (SEM Nordost)“ für das Jahr 2030 eine Prognose von nur 64 400 Kfz/24 h ausweist? ..... 5

- 
- 3.3 Wie erklärt die Staatsregierung den Umstand, dass für den Föhringer Ring laut Website <https://ausbau-foehringer-ring.de> die Verkehrszählung im Jahr 2015 46 596 Kfz/24 h ergab, während die Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage vom 08.06.2022 betreffend „Föhringer Ring I“ geantwortet hat: „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“? ..... 5
- 4.1 Wie erklärt die Staatsregierung den Umstand, dass die Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage vom 08.06.2022 betreffend „Föhringer Ring I“ bei Frage 5.1 mit „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“ geantwortet hat, während bei der Antwort auf die Fragen 5.2 und 5.3 mit „Bei der SVZ 2015 wurden in diesem Bereich 46 596 Kfz/24 h an Werktagen gezählt“ geantwortet wurde? ..... 5
- 4.2 Inwiefern ist der erste im Schreiben von Staatsminister Herrmann an Oberbürgermeister Dieter Reiter vom 21.10.2016 genannte Grund „Bessere und zuverlässigere Verkehrsanbindung durch IV und ÖV im Hinblick auf die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung im Münchner Nordosten“ nach Aussage der Staatsregierung „weiterhin zutreffend“, obwohl das neue Quartier im Münchner Nordosten laut Beschlussvorlage des Münchner Stadtrats (Sitzungsvorlage Nr. 20 bis 26 / V 02908) autoarm geplant ist und die vom Mehrverkehr betroffenen Haupteinfallstraßen die Einsteinstraße und die Prinzregentenstraße sind sowie die Erschließung des neuen Quartiers für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vor allem nach Süden zur A 94 vorgesehen ist? ..... 6
- 4.3 Aus welchen Gründen ist die Staatsregierung der Meinung, dass der Föhringer Ring durch die Entwicklung im Münchner Nordosten stärker durch den MIV belastet wird (bitte mit konkreten Unterlagen und Nachweisen)? ..... 6
- 5.1 Wie konkret verlaufen die Verkehrsbeziehungen des MIV zwischen dem Münchner Nordosten und dem Föhringer Ring, die aus Sicht der Staatsregierung zu einer Überlastung des Föhringer Rings führen könnten? ..... 6
- 5.2 Sieht die Staatsregierung in der Stärkung des MIV die Lösung der Verkehrsprobleme im Münchner Norden, nachdem die Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage vom 08.06.2022 betreffend „Föhringer Ring I“ geantwortet hat: „Die Notwendigkeit der Weiterführung des vierstreifigen Ausbaus besteht in Anbetracht der stetig weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Münchner Norden weiterhin“? ..... 7
- 5.3 Welche anderen Möglichkeiten der Behebung der „stetig weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Münchner Norden“ außer dem Ausbau des Föhringer Rings sieht die Staatsregierung? ..... 7
- 6.1 Bis wann ist mit einer endgültigen Planung / mit endgültigen Beschlüssen zu rechnen, nachdem bereits eine 2., 3. und 4. Tektur beantragt wurden? ..... 7

---

|                           |   |    |
|---------------------------|---|----|
| 6.2                       | Wie wird bei der gesamten Baumaßnahme (in allen vier Bauphasen) die Klimaneutralität gewährleistet (bitte für jede Bauphase einzeln alle Maßnahmen einzeln aufzählen)? .....  | 8  |
| 6.3                       | Wie hoch ist die Menge an zusätzlichen klimawirksamen Gasen durch die gesamte Baumaßnahme (bitte alle klimawirksamen Handlungen einbeziehen wie Rodung, Verwendung von Zement oder Beton oder anderen Materialien, sonstiger Ausstoß von klimawirksamen Gasen)? .....   | 8  |
| 7.1                       | Wie lautet die CO <sub>2</sub> -Bilanz der gesamten Baumaßnahme? .....  | 8  |
| 7.2                       | Mit welchen zusätzlichen CO <sub>2</sub> -Mengen ist durch den Verkehr nach Abschluss des gesamten Bauvorhabens zu rechnen? .....   | 8  |
| 7.3                       | Wie viele der in den „Naturschutzfachliche[n] Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“, 2. Tektur vom 08.03.2021 im „Anhang: Höhlenbaumtabelle“ (Tabelle 12) genannten Bäume werden dauerhaft oder im Zuge der Baumaßnahmen entfernt/gefällt (bitte alle Bäume einzeln mit laufender Nummer der „Höhlenbaumtabelle“ angeben)? ..... | 8  |
| 8.1                       | Welche konkreten Ausgleichsmaßnahmen sind für die in Frage 7.3 genannten Bäume vorgesehen (bitte für jeden einzelnen Baum nennen)? .....  | 9  |
| 8.2                       | Für welche konkreten Einzelbäume wurde das Habitatpotenzial im Zuge der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung untersucht und bewertet und für ausgewählte Einzelexemplare ggf. Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen (bitte einzeln und mit Standort aufzählen)? .....                                 | 10 |
| 8.3                       | Was ergab die Untersuchung nach dem Habitatpotenzial jeweils (bitte für jeden Baum einzeln aufzählen)? .....  | 10 |
| Anlage 1                  | .....   | 11 |
| Anlage 2                  | .....   | 12 |
| Hinweise des Landtagsamts | .....   | 13 |

# Antwort

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

vom 04.10.2022

- 1.1 Wie hoch sind die aktuell prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings mit allen vier Bauphasen (bitte in Euro angeben)?**
- 1.2 Wie hoch sind die aktuell prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings für jede der vier Bauphasen (bitte für jede Bauphase getrennt in Euro angeben)?**
- 2.1 Wie haben sich die prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings mit allen vier Bauphasen in den Jahren seit 2004 bis 2022 entwickelt (bitte in Euro für jedes Jahr von 2004 bis 2022 getrennt angeben)?**
- 2.2 Wie haben sich die prognostizierten Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings für jede der vier Bauphasen in den Jahren seit 2004 bis 2022 entwickelt (bitte für jede Bauphase getrennt in Euro für jedes Jahr von 2004 bis 2022 getrennt angeben)?**

Die Fragen 1.1 bis 2.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Maßnahme wird erst seit 2018 in vier Bauphasen unterteilt.

Im Jahr 2004 wurden die Kosten für den Ausbau des Föhringer Rings mit rund 13 Mio. Euro angesetzt. Zu diesem Zeitpunkt war für die bestehenden Bauwerke über den Garchinger Mühlbach, die Sondermeierstraße, den Schwabinger Mühlbach und den Eiskanal nur jeweils eine Instandsetzung und Verbreiterung sowie für die bestehende Herzog-Heinrich-Brücke über die Isar und den Mittlere-Isar-Kanal nur eine Sanierung geplant.

2011 wurden die geschätzten Kosten auf 26 Mio. Euro erhöht, da unter anderem die Sanierung der bestehenden Herzog-Heinrich-Brücke aufgrund des fortgeschrittenen Alters und der gestiegenen Verkehrsbelastung nicht mehr die wirtschaftlichste Lösung darstellte und ein Ersatzneubau notwendig wurde.

Nach der Beschlussfassung des Stadtrats der Landeshauptstadt München im Jahr 2017 zur Befürwortung des vierstreifigen Ausbaus als Maßnahme des Freistaates Bayern wurde deutlich, dass auch bei den bestehenden Bauwerken im Zuge der „Strecke Ost“ aufgrund der fortgeschrittenen Nutzungsdauer Ersatzneubauten notwendig sind. Die Kosten wurden auf rund 46,6 Mio. Euro geschätzt.

Die technische Planung für die Bauabschnitte „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ ist noch nicht abgeschlossen. Deshalb 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 ins-

besondere aufgrund von Planänderungen, aktuell zum Teil bestehenden Liefer-  
schwierigkeiten bei Baumaterialien und bisher eingetretenen Baupreissteigerungen  
mit höheren Kosten.

- 3.1 Wie erklärt die Staatsregierung den Umstand, dass für den Föh-  
ringer Ring laut Website <https://ausbau-foehringer-ring.de> die  
Verkehrszählung im Jahr 2015 46 596 Kfz/24 h ergab, während  
die Verkehrszählung innerhalb der „Erstellung eines integrierten  
Strukturkonzeptes für den Münchner Nordosten (SEM Nordost)“ im  
Jahr 2016 nur 36 300 Kraftfahrzeuge (Kfz)/24 h ergab?**
  
- 3.2 Wie erklärt die Staatsregierung den Umstand, dass für den Föh-  
ringer Ring laut Website <https://ausbau-foehringer-ring.de> die „Pro-  
gnose Verkehrsaufkommen“ für das Jahr 2025 eine Prognose von  
74 000 Kfz/24 h ergibt, während sogar die „Prognose FNP“ (also  
nicht der „Prognosenufall“) in der „Erstellung eines integrierten  
Strukturkonzeptes für den Münchner Nordosten (SEM Nordost)“ für  
das Jahr 2030 eine Prognose von nur 64 400 Kfz/24 h ausweist?**
  
- 3.3 Wie erklärt die Staatsregierung den Umstand, dass für den Föh-  
ringer Ring laut Website <https://ausbau-foehringer-ring.de> die Verkehrs-  
zählung im Jahr 2015 46 596 Kfz/24 h ergab, während die Staats-  
regierung auf die Schriftliche Anfrage vom 08.06.2022 betreffend  
„Föh-  
ringer Ring I“ geantwortet hat: „Die SVZ 2015 ergab für den  
Föh-  
ringer Ring zwischen der A 9 und der St 2053 eine durchschnitt-  
liche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 40 823 Kfz/24 h“?**
  
- 4.1 Wie erklärt die Staatsregierung den Umstand, dass die Staats-  
regierung auf die Schriftliche Anfrage vom 08.06.2022 betreffend  
„Föh-  
ringer Ring I“ bei Frage 5.1 mit „Die SVZ 2015 ergab für den  
Föh-  
ringer Ring zwischen der A 9 und der St 2053 eine durchschnitt-  
liche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von 40 823 Kfz/24 h“ geantwortet  
hat, während bei der Antwort auf die Fragen 5.2 und 5.3 mit „Bei der  
SVZ 2015 wurden in diesem Bereich 46 596 Kfz/24 h an Werktagen  
gezählt“ geantwortet wurde?**

Die Fragen 3.1 bis 4.1 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam be-  
antwortet.

Unter Verkehrsbelastung ist die „Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Kfz/24 h]“  
(DTV) sowie der „DTV des Schwerverkehrs [Kfz/24 h]“ (DTVSV) zu verstehen. Aller-  
dings gibt es verschiedene DTV-Auswertungen, z. B. nach Fahrtzweckgruppen (z. B.  
Werktage, Urlaubswerktage, Sonn- und Feiertage) und nach Fahrzeuggruppen (z. B.  
Kraftfahräder, Personenkraftwagen – Pkw –, Busse, Lastkraftwagen – Lkw).

Der DTV-Wert an allen Tagen (Mo bis So) ist die am häufigsten verwendete Angabe  
der Verkehrsstärke. Hierbei handelt es sich um eine über das Kalenderjahr gemittelte  
tägliche Verkehrsstärke aller Kraftfahrzeuge. Durch die Mittelwertbildung werden  
Spitzen nivelliert und Schwankungen in der täglichen, wöchentlichen oder jährlichen  
Ganglinie ausgeglichen. Der DTV ist für die verkehrstechnische Dimensionierung  
ohne Umrechnung auf eine Bemessungsverkehrsstärke nicht geeignet.

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 einen DTV an allen Tagen (Mo bis So) von 40823 Kfz/24 h. Der DTV an Werktagen (Mo bis Sa, außerhalb der Schulferien) lag in diesem Bereich bei 46596 Kfz/24 h. Die Differenz ist dadurch begründet, dass die Verkehrsbelastung am Wochenende und an Feiertagen in der Regel deutlich niedriger als an Wochentagen ist und daher den Mittelwert des DTV an allen Tagen senkt.

Dem Staatlichen Bauamt Freising liegen weder die Ergebnisse der Verkehrszählung noch der Verkehrsprognose im Rahmen der „Erstellung eines integrierten Strukturkonzeptes für den Münchner Nordosten (SEM Nordost)“ vor. Eine Bewertung der unterschiedlichen Verkehrszahlen ist daher nicht möglich.

- 4.2 Inwiefern ist der erste im Schreiben von Staatsminister Herrmann an Oberbürgermeister Dieter Reiter vom 21.10.2016 genannte Grund „Bessere und zuverlässigere Verkehrsanbindung durch IV und ÖV im Hinblick auf die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung im Münchner Nordosten“ nach Aussage der Staatsregierung „weiterhin zutreffend“, obwohl das neue Quartier im Münchner Nordosten laut Beschlussvorlage des Münchner Stadtrats (Sitzungsvorlage Nr. 20 bis 26 / V 02908) autoarm geplant ist und die vom Mehrverkehr betroffenen Haupteinfallstraßen die Einsteinstraße und die Prinzregentenstraße sind sowie die Erschließung des neuen Quartiers für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vor allem nach Süden zur A 94 vorgesehen ist?**
- 4.3 Aus welchen Gründen ist die Staatsregierung der Meinung, dass der Föhringer Ring durch die Entwicklung im Münchner Nordosten stärker durch den MIV belastet wird (bitte mit konkreten Unterlagen und Nachweisen)?**
- 5.1 Wie konkret verlaufen die Verkehrsbeziehungen des MIV zwischen dem Münchner Nordosten und dem Föhringer Ring, die aus Sicht der Staatsregierung zu einer Überlastung des Föhringer Rings führen könnten?**

Die Fragen 4.2 bis 5.1 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Staatsregierung liegen keine Unterlagen zum geplanten Verkehrskonzept im neuen Quartier im Münchner Nordosten vor. Der Internetseite der Landeshauptstadt München ist zu entnehmen, dass „später einmal bis zu 30.000 Einwohner\*innen“ dort leben. Selbst bei einem autoarmen Quartier ist bei dieser Zahl an neuen Einwohnerinnen und Einwohnern und neuen Arbeitsplätzen mit einer gewissen Zunahme des Verkehrs in alle Richtungen – also auch auf dem Föhringer Ring – zu rechnen.

Unabhängig davon ist auch schon bei der derzeit bestehenden Verkehrsbelastung der Ausbau des Föhringer Rings gerechtfertigt.

- 5.2 Sieht die Staatsregierung in der Stärkung des MIV die Lösung der Verkehrsprobleme im Münchner Norden, nachdem die Staatsregierung auf die Schriftliche Anfrage vom 08.06.2022 betreffend „Föhringer Ring I“ geantwortet hat: „Die Notwendigkeit der Weiterführung des vierstreifigen Ausbaus besteht in Anbetracht der stetig weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Münchner Norden weiterhin“?**
- 5.3 Welche anderen Möglichkeiten der Behebung der „stetig weiter zunehmenden Verkehrsprobleme im Münchner Norden“ außer dem Ausbau des Föhringer Rings sieht die Staatsregierung?**

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

Die Verkehrsprobleme im Münchner Norden können nicht durch einen Verkehrsträger alleine gelöst werden. Der Ausbau des hochbelasteten Föhringer Rings ist dabei ein Baustein. Ebenso wichtig ist die Stärkung des öffentlichen Personennahverkehrs und des schienengebundenen Verkehrs. Wesentlicher Bestandteil ist das Programm „Bahnausbau Region München“, in dessen Rahmen unter anderem untersucht wird, ob der Nordring auch vom Schienenpersonennahverkehr genutzt werden kann. Dies könnte dazu beitragen, die Verkehrssituation im Münchner Norden deutlich zu verbessern. Erste konkrete Planungen zur Anbindung des BMW-Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ) mit Pendelzügen über den Nordring wurden bereits vom Freistaat bei der Deutschen Bahn in Auftrag gegeben. Des Weiteren unterstützt der Freistaat die Landeshauptstadt München kontinuierlich beim Ausbau des ÖPNV.

- 6.1 Bis wann ist mit einer endgültigen Planung / mit endgültigen Beschlüssen zu rechnen, nachdem bereits eine 2., 3. und 4. Tektur beantragt wurden?**

Die 2. Tektur zur Planfeststellung zum vierstreifigen Ausbau des Föhringer Rings wurde am 28.05.2021 beantragt. Die Regierung von Oberbayern prüft derzeit die eingegangenen Einwendungen sowie die Stellungnahmen des Staatlichen Bauamts und erstellt den Planänderungsbeschluss.

Die Planunterlagen für die Bauphasen „Isarbrücke Nord“, „Strecke Ost“ und „Strecke West“ werden derzeit vom Staatlichen Bauamt überarbeitet, um anschließend eine 3. Tektur zur Planfeststellung beantragen zu können.

- 6.2 Wie wird bei der gesamten Baumaßnahme (in allen vier Bauphasen) die Klimaneutralität gewährleistet (bitte für jede Bauphase einzeln alle Maßnahmen einzeln aufzählen)?**
- 6.3 Wie hoch ist die Menge an zusätzlichen klimawirksamen Gasen durch die gesamte Baumaßnahme (bitte alle klimawirksamen Handlungen einbeziehen wie Rodung, Verwendung von Zement oder Beton oder anderen Materialien, sonstiger Ausstoß von klimawirksamen Gasen)?**
- 7.1 Wie lautet die CO<sub>2</sub>-Bilanz der gesamten Baumaßnahme?**
- 7.2 Mit welchen zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Mengen ist durch den Verkehr nach Abschluss des gesamten Bauvorhabens zu rechnen?**

Die Fragen 6.2 bis 7.2 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Berücksichtigung des Schutzguts „globales Klima“ wird im Zuge der 3. Tektur zum Planfeststellungsverfahren behandelt. Die entsprechenden Aussagen werden derzeit erarbeitet.

- 7.3 Wie viele der in den „Naturschutzfachliche[n] Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP)“, 2. Tektur vom 08.03.2021 im „Anhang: Höhlenbaumtabelle“ (Tabelle 12) genannten Bäume werden dauerhaft oder im Zuge der Baumaßnahmen entfernt/gefällt (bitte alle Bäume einzeln mit laufender Nummer der „Höhlenbaumtabelle“ angeben)?**

Durch die 2. Tektur sind 15 der 90 kartierten potenziellen Habitat- und Höhlenbäume betroffen (siehe auch Tabelle und Luftbildplan im Anhang).

Hierbei ist zu berücksichtigen, dass es sich bei den erfassten Bäumen nicht durchwegs um Höhlenbäume im engeren Sinn handelt, sondern hier auch andere Habitatstrukturen mit Bedeutung (Nestplattformen, Totholz, mögliche Höhlenansätze) subsumiert wurden und zugleich auch die bereits erfolgten Kontrollen auf Artvorkommen (Untersuchung auf Eremit oder Scharlachkäfer) sowie im Vorgriff möglicher Rodungsmaßnahmen dokumentiert wurden.

Von den durch die 2. Tektur betroffenen Bäumen besitzen lediglich zwei eine gewisse Eignung für Vögel (Nr. 41 und 46). Als klassischer Höhlenbaum ist dabei Nr. 46 anzusprechen, der ein Specht-Hackloch aufweist, das im Untersuchungsjahr mit einem Nest von Kohl- oder Blaumeisen (Arten mit geringer Wirkungsempfindlichkeit) belegt war. Für Baum Nr. 41 ist ein gewisses Potenzial für höhlenbrütende Vogelarten vorhanden, eine tatsächliche Nutzung konnte im Untersuchungsjahr jedoch nicht festgestellt werden. Eine Eignung als Quartier für Fledermäuse weist dabei keine der erfassten Strukturen auf.

Baum Nr. 52 besitzt ein grundsätzliches Habitatpotenzial für den im Untersuchungsgebiet nicht nachgewiesenen Scharlachkäfer. Es handelt sich um eine große Silberweide, die aufgenommen wurde, da sie auf eine Besiedlung untersucht wurde, allerdings wie bei allen untersuchten Weichhölzern der Scharlachkäfer nicht nach-



gewiesen werden konnte. Bereits im Januar 2019 war dieser Baum jedoch nicht mehr vorhanden, was für alle größeren liegenden Weichhölzer (Sturmschäden, auch Starkäste) zutrifft. Diese werden in der Regel rasch entfernt, was dazu führt, dass keine kontinuierlichen und länger nutzbaren Habitatstrukturen für die Art im Untersuchungsgebiet und dem Englischen Garten vorhanden sind.

Alle übrigen durch die 2. Tektur betroffenen Bäume haben geringes oder entsprechend der Kontrollen und Einschätzung für die betrachteten Artengruppen kein Habitatpotenzial.

### **8.1 Welche konkreten Ausgleichsmaßnahmen sind für die in Frage 7.3 genannten Bäume vorgesehen (bitte für jeden einzelnen Baum nennen)?**

Die Eingriffe werden von Vermeidungs-, CEF- und Ausgleichsmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung begleitet.

Von artenschutzrechtlicher Bedeutung ist hierbei die Fällung von Baum Nr. 46 mit Eignung und Nutzung durch höhlenbrütende Vogelarten. Auch wenn es sich bei den Nutzern um Arten mit geringer Wirkungsempfindlichkeit handelt, wird dieser durch die CEF-Maßnahme 1 ACEF (s. u.) vorgezogen ausgeglichen, v. a. auch, um den Nutzungsdruck auf andere Höhlen im Umfeld nicht zu erhöhen.

Vermeidungsmaßnahmen mit artenschutzrechtlicher Relevanz:

1.1 V: Vermeidung von Gelege- und Individuenverlusten durch Gehölzschnitt, Rodung und Baufeldräumung ausschließlich in der Zeit von 01.10. bis 28./29.02. (betrifft alle o. g. Habitatbäume).

1.2 V: Minimierung/Optimierung des Arbeitsraums und Schutz angrenzender ökologisch bedeutsamer Flächen und Strukturen vor baubedingten Beeinträchtigungen u. a. durch Aufstellen von Schutzzäunen nach RAS-LP 4 (betrifft in der 2. Tektur weitere im engeren Umfeld befindliche Habitat- und/oder Großbäume, die zu erhalten sind).

1.5 V: Vorsorgliche erneute Kontrolle von gefälltten Großbäumen auf Mulmhöhlen und ggf. auf Vorkommen des Eremiten (hier nicht mehr erforderlich, da entweder kein Potenzial oder bereits untersucht; vgl. Tabelle Spalte Kontrolle K=Kontrollen erfolgt und Spalte Bemerkung).

1.6 V: Vorsorgliche erneute Kontrollen von zu fallenden Großbäumen und Maßnahmen zum Fledermaus- und Vogelschutz an Bäumen (betrifft bei der 2. Tektur ausschließlich Baum Nr. 41 und liegt im Ermessen und Verantwortungsbereich der Umweltbaubegleitung).

Weitere Vermeidungsmaßnahmen:

2.1 V: Wiederherstellung von Wald, Gehölzen und Krautsäumen im Bereich der Baustellenzufahrten über die Korsobrücke beidseits des Mittlere-Isar-Kanals durch Wiederbepflanzung/Ansaat der rekultivierten Standorte.

2.2 V: Wiederherstellung der Biotope auf der Baustelleneinrichtungs- und Oberbodenlagerfläche westlich der Isar und südlich des Föhringer Rings mit Pflanzung eines Feldgehölzes und von Einzelbaumgruppen.

CEF-Maßnahmen (vorgezogene artenschutzrechtliche Ausgleichsmaßnahmen):

1 ACEF: Frühzeitiger Ersatz von Habitatstrukturen an Bäumen mit Eignung für baumbewohnende Fledermaus- und Vogelarten, hier: Vorsorgliches Anbringen von zwei Vogelbrutkästen auf Fl. Nr. 589/20, Gmk. Freimann, Stadt München, als Ersatz für den Verlust einer für höhlenbrütende Vogelarten geeigneten Baumhöhle (bei Baum Nr. 46).

Durch die Maßnahmen 1.1 V bis 1.6 V werden die Eingriffe auf das unvermeidliche Maß beschränkt. Die Maßnahmen 2.1 V und 2.2 V schaffen langfristig Ersatzhabitate, die Maßnahme 1 ACEF schafft kurzfristig Ersatz für Habitatverluste. Auch die Ausgleichsmaßnahmen 4 AW, 5 W und 6 A (Ausgleichsflächen außerhalb Münchens) schaffen mittel- bis langfristig hochwertige Gehölzhabitate, wenn auch nicht unmittelbar am Eingriffsort.

Nach Aussagen des vom Staatlichen Bauamt Freising beauftragten Fachgutachters ist insgesamt zu konstatieren, dass unter Berücksichtigung der zum großen Teil bereits umgesetzten Vermeidungsmaßnahmen (s.o.) bzw. der weiteren fachlichen Umsetzung durch die Umweltbaubegleitung sowie die vorsorglich durchzuführenden CEF-Maßnahmen keine artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände nach § 44 Abs. 1 Nrn. 1 bis 4 i. V.m. Abs. 5 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erfüllt werden und Eingriffe in die Biotopstrukturen nach der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) im Sinne des Bayerischen Naturschutzgesetzes (Bay-NatSchG) ordnungsgemäß ausgeglichen werden.

**8.2 Für welche konkreten Einzelbäume wurde das Habitatpotenzial im Zuge der naturschutzfachlichen Angaben zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung untersucht und bewertet und für ausgewählte Einzelexemplare ggf. Vermeidungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen (bitte einzeln und mit Standort aufzählen)?**

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 7.3 und 8.1 verwiesen.

**8.3 Was ergab die Untersuchung nach dem Habitatpotenzial jeweils (bitte für jeden Baum einzeln aufzählen)?**

Die Ergebnisse der Untersuchung zum Habitatpotenzial sind in der anhängenden, aus dem Artenschutzbericht entnommenen Tabelle nach Artengruppen aufgeführt. Nach detaillierter Erhebung war das tatsächliche Potenzial eher gering. Es haben nur drei Bäume Habitateignung:

Baum Nr. 41: Ein Höhlenansatz mit sehr geringer potenzieller Eignung als Habitat für Vögel; es ist keine tatsächliche Nutzung nachzuweisen.

Baum Nr. 46: Höhle mit höherer Eignung für Vögel und Nachweis einer Brut von Meisen, deshalb wurden zwei Ersatz-Vogelbrutkästen nach Maßnahme 1 ACEF vorgesehen (siehe Antwort zu Frage 8.1).

Baum Nr. 52: Liegender Baum (Weichholz) mit Eignung für Scharlachkäfer. Eine Besiedlungskontrolle auf diese Art wurde erfolglos durchgeführt. Theoretisch sollte vor Verbringen des Stamms eine erneute Kontrolle auf Scharlachkäfer im Zuge der Umweltbaubegleitung erfolgen. Allerdings wurde im Januar 2019 festgestellt, dass der Baum bereits entfernt wurde.

## Anlage 1

| betreffend | Lfd. Nr. | Baumart            | Baumhöhe | STU       | Aufnahmekriterium               | Kurzbeschreibung   | Höhe Strukt  | Strukturtyp        | Nutzung    | Höhle | Anzahl | Kontrolle | Eignung Vögel | Eignung Fledermäuse | Eignung Eremit | Eignung Scharlachp.-käfer | Bemerkung zur Kontrolle/ Erfassungsergebnisse  |
|------------|----------|--------------------|----------|-----------|---------------------------------|--|--------------|--------------------|------------|-------|--------|-----------|---------------|---------------------|----------------|---------------------------|--|
|            |          |                    |          |           |                                 |  |              |                    |            |       |        |           |               |                     |                |                           |  |
| T2         | 9        | Esche              | 25       | 140       | Höhlenansatz                    | Höhlenansätze an Astausbrüchen, vermutlich nicht tiefer gehend, außen überwalmt und nach oben offen                                  | 15           | Höhlenansatz       | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | nicht tiefer gehend, außen überwalmt und nach oben offen; kein Mulm. Liegt in BE-Flächenzufahrt zur HHB.   |
| T2         | 10       | Esche              | 25       | 110       | Höhle (Mulmhöhle)               | Mulmhöhle am Stammfuss; nahezu vollständig mit Mulm gefüllt  | 0,75         | Höhle              | Ameisen    | x     | 1      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | Mulm nicht geeignet für Eremit. Kontrolle Mulmkörper ohne Befund   |
| T2         | 11       | Esche              | 20       | 75        | Höhlenansatz                    | 4 Höhlenansätze, 2 davon sehr flach, die anderen nur sehr wenig ins Holz reichend, teils mit etwas Mulm gefüllt. nicht tiefer gehend | 4 bis 6      | Höhlenansatz       | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | teils mit etwas Mulm gefüllt. nicht tiefer gehend; Kontrolle Mulmkörper ohne Befund; ohne Potenzial.   |
| T2         | 12       | unbekannt, Totholz | 20       | 40        | Höhlenansätze/ Totholz, stehend | ab 8 m Höhe zweistämmig; Totholz armdick mit abblätternder Rinde; Höhlenansätze  | ab 8         | Höhlenansatz       | 0          | x     | 7      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | abblätternder Rinde ohne Eignung für Scharlachkäfer, Höhlenansätze nicht tiefer und ohne Mulm  |
| T2         | 41       | Silber-Weide       | 25       | 320       | Höhlenansatz                    | Starkast abgebrochen, Höhlenansatz   | 0 bis 8 + 15 | Höhlenansatz       | 0          | x     | 1      | K         | x             | 0                   | 0              | 0                         | keine hinreichende Rindenablösung, Höhle ohne Ausfaltung oben und Anflug durch Geäst verdeckt  |
| T2         | 43       | Schwarz-Pappel     | 25       | 300       | Höhlenansatz                    | Höhlenansätze an Aststummeln, alle sehr wahrscheinlich nicht tiefer gehend   | 12           | Höhlenansatz       | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | Alle Höhlenansätze nicht tiefer gehend; v.a. kleinere sehr gut überwalmt.  |
| T2         | 44       | Schwarz-Pappel     | 25       | 370 + 380 | Höhlenansatz                    | zweistämmig; Höhlenansatz, oben offen und nicht tiefer gehend  | 10           | Höhlenansatz       | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | keine Tiefe, kein Mulm; ohne Potenzial.  |
| T2         | 45       | Zitter-Pappel      | 25       | 230       | Höhlenansatz                    | Höhlenansatz, eventuell etwas tiefer gehend  | 15           | Höhle              | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | Ausfaltung oben zu gering, unten einregnend  |
| T2         | 46       | Esche              | 25       | 70        | Totholz, stehend + Höhlung      | 1 abgestorbener dicker Stamm mit viel abblätternder Rinde und Höhlungen  | 5 bis 6      | Natur-Höhle/ Spalt | Nest Meise | x     | 2      | K         | xx            | 0                   | 0              | 0                         | in Specht-Hackloch Nest von Kohl- oder Blaumeise; 2 Höhlen mit Ausfaltung oben 10/15 cm - für Flm noch zu gering; kein Mulm; Rindenkontrolle ohne Befund |
| T2         | 47       | Zitter-Pappel      | 25       | 220       | Totholzäste                     | Starkes Totholz, keine Höhlungen, etwas abblätternde Rinde   | 15 bis 20    | Totholz            | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | Rindenkontrolle ohne Befund  |
| T2         | 50       | Hainbuche          | 18       | 90        | Höhlenansatz, Risse             | Höhlenansatz nicht tiefer gehend; Riss nicht tiefer gehend   | 1 bis 3      | Höhlenansatz       | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | keine hinreichende Tiefe; Stammumfang zu gering; kein Mulm   |
| T2         | 51       | Hainbuche          | 18       | 80        | Höhlenansatz                    | Höhlenansatz anfaulend, nicht tiefer gehend  | 3            | Höhlenansatz       | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | keine hinreichende Tiefe; Stammumfang zu gering; kein Mulm   |
| T2         | 52       | Silber-Weide       | 25       | ?         | Totholz liegend                 | vitaler großer Baum, von Biber gefällt   | 0 bis 25     | Totholz            | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | x                         | im Januar 2019 bereits abgängig, Rindenkontrolle ohne Befund   |
| T2         | 53       | Linde              | 25       | 200       | Höhlenansatz                    | Astausbruch, anfaulend, nicht tiefer gehend  | 4 bis 7      | Höhlenansatz       | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | Höhlansatz ohne hinreichende Tiefe   |
| T2         | 54       | Linde              | 25       | 190       | Höhlenansatz                    | Astausbruch überwalmt, sehr kleiner Eingang der Höhlung, wohl nicht tiefer gehend  | 7 bis 9      | Höhlenansatz       | 0          | 0     | 0      | K         | 0             | 0                   | 0              | 0                         | Höhlansatz ohne hinreichende Tiefe   |

Anlage 2



**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.