

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Drabiniok und der Fraktion DIE GRÜNEN
— Drucksache 10/1477 —

Geplante A 99, Abschnitt zwischen A 8 und Autobahndreieck
München–Feldmoching

Der Bundesminister für Verkehr – StB 23/40.25.72.0099/23013 By 84 – hat mit Schreiben vom 6. Juni 1984 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:

1. Welche Alternativen zum geplanten Bau der A 99 (Westabschnitt) zwischen der A 8 und dem Autobahndreieck München–Feldmoching sind mit welchem Ergebnis untersucht worden?

In verschiedenen Raumordnungsverfahren für den Bereich A 8 – AD Feldmoching der A 99 wurden von der zuständigen höheren Landesplanungsbehörde generell zwei Trassenvarianten überprüft:

- a) stadtnahe Trasse,
- b) stadtferne Trasse.

Nach dem Ergebnis der landesplanerischen Beurteilung entspricht nur die stadtnahe Trasse – im Gegensatz zu einer stadtfernen Straßenführung – nach umfassender Abwägung anhand der relevanten Kriterien den Zielen der Raumordnung und Landesplanung.

In dem begrenzten Bereich des Allacher Forstes wurden ebenfalls verschiedene Varianten überprüft. Die landesplanerische Beurteilung kommt zu dem Ergebnis, daß hier die Trasse soweit wie möglich nach Süden zu verschieben sei, um den zusammenhängenden Waldbereich so groß wie möglich zu erhalten.

Für den Raum Feldmoching wurden im Planfeststellungsverfahren neben der Raumordnungstrasse zwei weiter nördlich liegende

Varianten erörtert, aber letztlich der Raumordnungstrasse der Vorzug gegeben.

2. a) Wie hoch ist das zu erwartende Verkehrsaufkommen auf diesem A 99-Abschnitt im Jahre 1990 und 2000?
- b) Wie beurteilt die Bundesregierung die Auffassung, daß eine Schnellstraße mit einem Regelquerschnitt unter 20 m diesem Verkehrsaufkommen gerecht wird?

Zu a)

Die letzte für den Nordwestabschnitt der A 99 ermittelte Prognosebelastung für den werktäglichen Normalverkehr 1990 liegt – je nach Teilabschnitt – zwischen 45 800 und 67 300 Kfz/24 Std. auf dem Ring und bei 21 500 Kfz/24 Std. auf der Eschenrieder Spange (Basis: Verkehrsuntersuchung Autobahnring München 1982).

Eine Hochrechnung der Prognosedaten auf das Bezugsjahr 2000 würde zu entsprechend erhöhten Werten führen.

Zu b)

Die hohe prognostizierte Verkehrsbelastung für den werktäglichen Normalverkehr von knapp 70 000 Kfz/24 Std. erfordert den zwischen Abzweig Eschenrieder Spange und AD Feldmoching vorgesehenen sechsstreifigen Autobahnquerschnitt; in dem mit rd. 46 000 Kfz/24 Std. prognostizierten Abschnitt zwischen AD Langwied und Abzweig Eschenrieder Spange ist ein vierstreifiger Querschnitt (wie geplant) ausreichend.

Zum Vergleich: Der bereits sechsstreifig fertiggestellte Ostabschnitt der A 99 hatte 1980 einen durchschnittlichen täglichen Verkehr – je nach Teilabschnitt – zwischen 37 000 und 48 000 Kfz/24 Std. Die Spitzenbelastungen auf diesem Abschnitt liegen bei rd. 85 000 Kfz/24 Std.

3. a) Um welchen Betrag verringerten sich die Baukosten für eine kleiner dimensionierte Schnellstraße?
- b) Wäre die Finanzierung aus dem Bundeshaushalt auch bei einer solchen Stadt-Schnellstraße möglich?

Zu a)

Aus der Beantwortung zu Frage 2 b) ergibt sich, daß im vorliegenden Fall ein kleinerer Straßenquerschnitt nicht ausreicht.

Zu b)

Die Finanzierung einer Straßenbaumaßnahme aus dem Bundesfernstraßenhaushalt setzt voraus, daß es sich um eine Bundesfernstraße in der Baulast des Bundes handelt. Neubauten von Bundesfernstraßen müssen sich an den Festlegungen des Bedarfsplanes orientieren. Die A 99 ist als Bundesautobahn im Bedarfsplan enthalten.

Eine „Stadt-Schnellstraße“ kann aus dem Bundesfernstraßenhaushalt nicht finanziert werden. Für städtische Projekte können Zuwendungen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz bis zu 60 v. H. gewährt werden.

4. Der Allacher Wald wird durch die geplante A 99-Trassierung durchschnitten und weitgehend zerstört.

Inwieweit ist der Bundesregierung bekannt, daß es sich beim Allacher Wald um den letzten Lohwald Europas handelt, und wie bewertet die Bundesregierung dessen Zerstörung?

Der Bundesregierung ist bekannt, daß die geplante A 99 in einer Teilstrecke den Allacher Forst berührt und beeinträchtigt.

Die Auswirkungen der Straßenplanung auf den Allacher Forst und die Möglichkeiten eines möglichst umfassenden Schutzes dieses Gebietes waren Gegenstand des bereits abgeschlossenen Raumordnungsverfahrens und sind wesentlicher Inhalt des z. Z. laufenden Planfeststellungsverfahrens.

Die Bundesregierung geht davon aus, daß es in dem Planfeststellungsverfahren gelingen wird, unter Abwägung der einander vielfach widerstrebenden unterschiedlichen Belange eine vertretbare Lösung zu finden.

5. Wird für die geplante A 99 bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes eine Nutzen/Kosten-Analyse und/oder eine ökologische Risikoanalyse durchgeführt?

Wenn nein, warum nicht?

Die noch fehlenden Abschnitte der A 99 zwischen A 8 und AB-Dreieck Feldmoching werden bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes nicht mehr bewertet, weil die Maßnahme laut 3. Fünfjahresplan bereits für den Zeitraum 1981 bis 1985 zum Baubeginn vorgesehen ist. Die ökologische Überprüfung des Projektes erfolgt in dem z. Z. laufenden Planfeststellungsverfahren wesentlich eingehender und detaillierter, als dies im Rahmen der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes mit einer „ökologischen Risikoanalyse“, im Maßstab 1 : 50 000 ohne Festlegung der Linienführung, möglich wäre.

