



Regionaler
Planungsverband München
Uhlandstraße 5
80336 München

Ihr Zeichen/Ihr Schreiben vom			
610-33/6A40 GF/hei			
Bitte bei Antwort angeben Unser Aktenzeichen			
351			
Tel. (089) 21 76 -	Fax (089) 21 76 -	Zimmer	München,
2752	2858	4417	10.01.05
Ihr/e Ansprechpartner/in:			
Gerhard Winter			
Gerhard.winter@reg-ob.bayern.de			

Raumordnungsverfahren für den Neubau der A 99-Autobahnparallele von Aschheim bis Putzbrunn mit Messeanbindung

Anlagen: 3 Übersichtspläne

Der Regionsbeauftragte für die Region München gibt auf Anforderung der Geschäftsstelle des Regionalen Planungsverbandes München gemäß Art. 5 Abs. 2 BayLplG zu o.g. Vorhaben folgende gutachtliche Äußerung ab:

1. Vorhaben

Mit dem Bau der zweistreifigen A 99-Autobahnparallele von der Anschlussstelle Aschheim/Ismaning bis zur Nordumfahrung Putzbrunn, mit gleichzeitiger Messeanbindung, sollen die tangentialen Verkehrsverbindungen im Münchner Osten gestärkt und insbesondere die Gemeinden Aschheim, Feldkirchen, Haar und Putzbrunn vom Durchgangsverkehr im Zuge der B 471 und die Gemeinde Feldkirchen zusätzlich vom Durchgangsverkehr im Zuge der M 18 entlastet werden. Beide Straßen dienen dem Ziel- und Quellverkehr und sind als Umleitungsstrecken für die A 99 bzw. A 94 beschildert. Darüber hinaus sollen durch die A 99-Autobahnparallele der Autobahnknoten München Ost entlastet und die Messeanbindung verbessert werden.

Einen konkreten Baulastträger für das Vorhaben gibt es zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht. Der Bund plant bereits den 8-streifigen Ausbau der A 99 und scheidet als Baulastträger aus.

2. Regionalplanerische Bewertung

2.1 Verkehr

Im Aktionsprogramm II der Landeshauptstadt München und des Freistaates Bayern zur „Verkehrlichen Erschließung der Messestadt Riem“ ist die „Südostanbindung Messestadt Riem“ als langfristige Maßnahme enthalten. Ebenso ist die „Südostanbindung Messestadt Riem“ als optionale, offen zu haltende Maßnahme im Entwurf 2004 des Verkehrsentwicklungsplans der Landeshauptstadt München enthalten. Der Entwurf des Verkehrsentwicklungsplans wurde am 28.09.04 in der Planungsausschuss-Sitzung des Regionalen Planungsverbandes München behandelt. Es wurden keine grundsätzlichen Bedenken vorgetragen. Allerdings hatte sich der Regionale Planungsverband München im Zuge des Arbeitskreises „Verkehrsplanung im Münchner Osten“ in den 90er Jahren wieder-

holt gegen eine straßenseitige Ostanbindung der Messe ausgesprochen, um keinen zusätzlichen Siedlungsdruck auf den regionalen Grünzug „Ebersberger Forst/Messestadt Riem (10)“ zu induzieren (vgl. auch: Blendermann, Keller, Knopp: Entwicklung des Raumes im Osten von München, 1992).

Die **Sechzehnte Änderung des Regionalplans München**, welche zur Verbindlicherklärung ansteht, enthält folgende einschlägige verkehrliche Ziele und Grundsätze:

B V G 1.4 Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gemessen am Gesamtverkehrsaufwand soll insbesondere im Stadt- und Umlandbereich München reduziert, der des (öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) und des nichtmotorisierten Verkehrs (NMV) erhöht werden.

B V G 1.5 Der Flughafen München und die Messe München-Riem sollen aus allen Teilen der Region sowohl durch den ÖPV als auch den Individualverkehrs (IV) gut erreichbar sein.

B V Z 3.2.2 Der achtstreifige Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd soll zur Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Autobahnnetzes realisiert werden.

B V Z 3.2.6 Zur Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Siedlungsbereichen sollen Ortszentren und Wohngebiete, insbesondere durch den Bau von Ortsumgehungen, vom Kfz-Verkehr entlastet werden. Die Planungen für eine Parallelstraße zur A 99 im Osten Münchens sollen fortgeführt und realisiert werden.

Dabei wird die Realisierung der A 99-Autobahnparallele im Hinblick auf die stürmische Entwicklung im östlichen Umland von München als mögliches, mittelfristiges Infrastrukturefordernis gesehen (vgl. Begründung zu B V Z 3.2.6).

D.h. der Bau der A 99-Autobahnparallele ist Teil des regionalen Verkehrskonzeptes, wobei eine ostseitige Messeanbindung in der Vergangenheit wegen Siedlungsdruck auf den regionalen Grünzug kritisch gesehen wurde. Die Planung und spätere Realisierung der A 99-Autobahnparallele entspricht also grundsätzlich den regionalplanerischen Vorgaben. Sie gehört freilich nicht zu den aktuell allerdringlichsten regionalen Verkehrsmaßnahmen. Unabdingbare regionalplanerische Priorität hat im Planungsraum vielmehr der achtstreifige Ausbau der A 99 zwischen dem Kreuz München-Nord und dem Kreuz München-Süd. Auf diesem Autobahnabschnitt findet auch ein erheblicher Teil des Regionalverkehrs, mit Ziel im Osten des Oberzentrums München und in den anschließenden Kommunen des Stadt- und Umlandbereiches, statt. Dies bedingt zusammen mit dem Fernverkehr derzeit häufige Überlastungen auf der A 99 und daher Verkehrsverlagerungen von Regional- und Fernverkehr auf die Ortsdurchfahrten im Zuge der B 471. Probleme im Verkehrsablauf sowie Lärm- und Abgasbelastungen in den Gemeinden entlang der B 471 sind die Folge.

Die B 471 ist heute in den Ortsdurchfahrten mit bis zu 19.000 Kfz/24h hoch belastet (Grasbrunner Straße in Haar). Für die überwiegenden Abschnitte der B 471 prognostiziert Prof. Dr. Kurzak bis zum Jahr 2020 weitere Verkehrszunahmen, wobei der achtstreifige Ausbau der A 99-Ost bereits unterstellt ist. Die M 18 ist in Feldkirchen mit bis zu 12.000 Kfz/24h belastet (Hohenlindener Straße). Auch für die M 18 werden bis 2020 weitere Verkehrszunahmen prognostiziert. Gemäß Prof. Dr. Kurzak stellen sich die Wirkungen des Baus der A99-Autobahnparallele mit Messeanbindung auf den einzelnen Abschnitten der B 471 und der M 18 unterschiedlich dar. Bemerkenswerterweise ergäben sich auf den am höchsten belasteten Streckenabschnitten der B 471 (Feldkirchener Straße in Ottendichl und Grasbrunner Straße in Haar) nur vergleichsweise bescheidene Entlastungen (von 19.000 bzw. 21.000 Kfz/24h auf jeweils 18.000 Kfz/24h). Auch weniger stark belastete Abschnitte würden z.T. gar nicht oder z.T. um weniger als 10 Prozent entlastet. Auf 7 der von Prof. Dr. Kurzak untersuchten Straßenabschnitte wäre die Verkehrsbelastung nach Realisierung der A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung genauso hoch oder noch höher als heute. Dies wohl auch deshalb, da die B 471,

wie auch in den Raumordnungsunterlagen zum Ausdruck gebracht wird, zwischen der A 99-Anschlussstelle Aschheim/Ismaning und der Nordumfahrung Putzbrunn in erster Linie dem Ziel- und Quellverkehr sowie dem zwischenörtlichen Verkehr der Gemeinden Ismaning, Aschheim, Kirchheim b.München, Feldkirchen, Vaterstetten, Haar, Grasbrunn und Putzbrunn dient. **Deutliche Verkehrs-entlastungen können nur zusätzliche Sperrungen auf der B 471 bewirken.**

Für die A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung selbst werden Verkehrsbelastungen von bis zu 25.000 Kfz/24h (ohne Sperrungen auf der B 471) und bis zu 31.000 Kfz/24h (mit Sperrungen auf der B 471) prognostiziert (in Grasbrunn zwischen A 99-AS Haar und B 304).

2.2 Freiraum

Die insgesamt 18,4 km lange Plantrasse der A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung bedingt z.T. erhebliche Eingriffe in die Umwelt. Sie durchschneidet auf einer Länge von 1,9 km Biotop, erfordert die Rodung von ca. 8,7 ha Bann- und Erholungswald und ca. 1,2 ha Biotopwald. FFH-Gebiete und Vogelschutzgebiete sind nicht betroffen.

Aus regionalplanerischer Sicht ergeben sich potentielle Konflikte zu den Freiraum-Sicherungsinstrumenten regionale Grünzüge, Trenngrün, Bannwald und landschaftliche Vorbehaltsgebiete.

2.2.1 Regionale Grünzüge

Gemäß Z 4.2.2 des Regionalplans München sollen regionale Grünzüge

- zur Verbesserung des Bioklimas und zur Sicherung eines ausreichenden Luftaustausches
- zur Gliederung der Siedlungsräume
- zur Erholungsvorsorge in Siedlungsgebieten und siedlungsnahen Bereichen

dienen.

Regionale Grünzüge sollen durch größere Infrastrukturmaßnahmen nicht unterbrochen werden. Planungen und Maßnahmen in regionalen Grünzügen sind jedoch im Einzelfall möglich, soweit die jeweilige Grünzugsfunktion gewährleistet bleibt.

Von Beginn der Raumordnung bis ca. Bau-Km 2,1 führt die Trasse durch den regionalen Grünzug „**Grüngürtel Flughafen München/Erdinger Moos/Aschheimer Speichersee/Grüngürtel München-Nordost (11)**“ (Regionalplan München, Karte 2 Siedlung und Versorgung und Begründungskarte zu B II Z 4.2.2 Regionale Grünzüge). Dieser regionale Grünzug stellt einen großräumigen, landschafts- und klimaökologischen Ausgleichsraum (Kaltluftentstehungs- bzw. Frischluftproduktionsgebiet) für die umliegenden Siedlungen dar und entfaltet seine Wirkung bei Ost-/Nordost-Windlagen (austauscharme Hochdruckwetterlagen) auch im Bereich des Münchner Nordens.

Im von der Trasse der A 99-Autobahnparallele betroffenen Abschnitt Unterföhring – Aschheimer Speichersee dient der Grünzug auch der Erholungsvorsorge mit der Notwendigkeit der ökologischen Aufwertung und Erschließung weiterer extensiver Erholungsmöglichkeiten (Regionalplan München, Anhang zu Kapitel II (Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge)).

Da die A 99-Autobahnparallele im landschaftsökologisch sensiblen Bereich des Lohwaldes nordöstlich von Aschheim in enger Bündelung zur A 99 verläuft, dürften sich die zusätzlichen Beeinträchtigungen der Erholungsnutzung in Grenzen halten. **Inwieweit sich durch die Verkehrsstrasse die bedeutende klimaökologische Funktion des Grünzuges gewährleisten lässt bzw. welche begleitenden Maßnahmen zur Stützung der Grünzugsfunktion geeignet sind, wäre im weiteren Planverfahren noch zu belegen und zu begründen.** Nachteilige Auswirkungen sind insbesondere für den Trassenabschnitt zwischen B 471 und Erreichen der Parallellage zur A 99 bei Bau-km 1,0 zu befürchten, wobei sich allerdings westlich der B 471 bereits einzelne Baulichkeiten befinden.

Im Bereich des Autobahnkreuzes München-Ost tangiert die Trasse randlich den regionalen Grünzug „**Luftaustauschbahn südlich der Siedlungsschwerpunkte Kirchheim b.München und Poing (15)**“ (Regionalplan München, Karte 2 Siedlung und Versorgung und Begründungskarte zu B II Z 4.2.2 Regionale Grünzüge).

Dieser Grünzug erfüllt, wie der Name nahe legt, hauptsächlich klimaökologische Funktionen, insbesondere auch im vernetzten Zusammenhang mit dem sich südlich anschließendem Grünzug „Ebersberger Forst/Messestadt Riem (10)“ (Regionalplan München, Anhang zu Kapitel II (Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge)). Durch Nutzung der bestehenden Kreisstraße EBE 4 zur Überführung der A 94 wird zwar versucht, die zusätzliche Barrierewirkung zum Kreuz München-Ost zu minimieren. **Darüber hinaus ist jedoch davon auszugehen, dass auch hier geeignete grünordnerische Maßnahmen erforderlich sind, die Grünzugsfunktion zu stützen.**

Unmittelbar südlich anschließend durchschneiden die Autobahnparallele und die aus Westen kommende Messeanbindung den regionalen Grünzug „**Ebersberger Forst/Messestadt Riem (10)**“ (Regionalplan München, Karte 2 Siedlung und Versorgung und Begründungskarte zu B II Z 4.2.2 Regionale Grünzüge), wobei die aus Norden kommende Autobahnparallele untergeordnet höhenfrei in Form einer Trompete an die Messeanbindung angebunden werden soll. Der regionale Grünzug „Ebersberger Forst/Messestadt Riem (10)“ stellt eine sehr bedeutende Frischlufttransport- bzw. Luftaustauschbahn dar. Insbesondere bei austauscharmen Hochdruckwetterlagen kann aus dem östlich gelegenen Frischluftproduktions- bzw. Kaltluftentstehungsgebiet Ebersberger Forst Frischluft in westliche Richtung weit in das Oberzentrum München hineintransportiert werden und zur Durchlüftung der verdichteten Siedlungsbereiche beitragen (Regionalplan München, Anhang zu Kapitel II (Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge)).

Im Planungsbereich der A 99-Autobahnparallele und der Messeanbindung erfüllt der Grünzug darüber hinaus insbesondere die Funktionen

- großräumige Siedlungsgliederung i.S. einer Freiraumsicherung zwischen den S-Bahn-Achsen S 2 und S 4
- Vernetzung mit dem südlich gelegenen regionalen Grünzug „Höhenkirchener Forst/Truderinger Wald (9)“ zwischen Haar und Vaterstetten (Engstelle unter 200 m) mit Siedlungsgliederungsfunktion
- Siedlungsnaher Erholungsvorsorge.

Dabei besteht insbesondere im Zuge der Messeanbindung die Gefahr, dass entgegen den o.g. Grünzugsfunktionen der Freiraum zwischen den o.g. S-Bahnachsen östlich der Messe sukzessive zugesiedelt wird. Auch wird durch die A 99-Autobahnparallele und die geplante Einführung des Messeverkehrs in die A 99 an der Anschlussstelle Haar die noch verbliebene Grünzugsengstelle zwischen Haar und Vaterstetten weiter eingeengt. Die Eingriffserheblichkeit in die Grünzugsfunktionen ist dabei abhängig von der Konzeption der Einführung/Ausleitung des Messeverkehrs in/aus die/der A 99 an der Anschlussstelle Haar. Die geringste Eingriffsintensität ergibt sich bei der „Wahltrasse“. In der Reihenfolge der Varianten „höhengleich-signalisiert“, „Overfly“ und „Trompete“, nimmt die Eingriffsintensität zu.

Aufgrund o.g. potentieller Konflikte mit den Grünzugsfunktionen ist aus regionalplanerischer Sicht für den Bereich zwischen A 94 und B 304 im weiteren Verfahren im Sinne der Begründung zu B II Z 4.2.2 des Regionalplans München **darzulegen und nachzuweisen dass o.g. Grünzugsfunktionen bei Realisierung der A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung (auch langfristig) gewährleistet bleiben. Hinsichtlich der Trassierung der Messeanbindung würde aus regionalplanerischer Sicht einer Straßenführung außerhalb des Riemer Waldes gegenüber der Variante, die den Riemer Wald durchschneidet eindeutig der Vorzug gegeben. Die Anschlussstelle Haar ist, unter Berücksichtigung der unabdingbaren verkehrlichen Erforderlichkeit, so eingriffsmindernd wie möglich zu gestalten.**

Im weiteren Verlauf bis zum Ende der Raumordnung (Anschluss an die Nordumfahrung Putzbrunn) führt die A 99-Autobahnparallel durch den regionalen Grünzug „**Höhenkirchener Forst/Truderinger Wald (9)**“ (Regionalplan München, Karte 2 Siedlung und Versorgung und Begründungskarte zu B II Z 4.2.2 Regionale Grünzüge). Dieser Grünzug erfüllt in diesem Bereich eine wichtige bioklimatische Funktion (Frischlufftransportfunktion) für das Oberzentrum München und die angrenzenden Siedlungsschwerpunkte und dient der siedlungsnahen Erholung (Regionalplan München, Anhang zu Kapitel II (Zu Z 4.2.2 Regionale Grünzüge)). Die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion dürfte sich durch die enge Parallelführung der Trasse zur A 99 in Grenzen halten. **Hinsichtlich der bioklimatischen Grünzugsfunktion ist im weiteren Verfahren darzulegen, wie durch geeignete gestalterische und grünordnerische Maßnahmen diese gestützt werden kann.** In diesem Zusammenhang wird die geplante Trassenführung zum Anschluss an die Nordumfahrung Putzbrunn, die der bestehenden Gemeindestraße zwischen Grasbrunn und Putzbrunn folgt, begrüßt.

2.2.2 Trenngrün

Entlang der A 99 ist zwischen den Gemeinden Aschheim und Feldkirchen einerseits und Kirchheim b.München andererseits im Regionalplan München ein Trenngrün festgesetzt (Karte 2 Siedlung und Versorgung). Die A 99-Autobahnparallel folgt diesem Trenngrün.

Trenngrün soll das Entstehen großflächiger und bandartiger Siedlungsstrukturen vermeiden und die Freiflächen zwischen aufeinander zuwachsenden Siedlungseinheiten erhalten und sichern. In der Regel wird das ausgewiesene Trenngrün durch Straßen- und Wegeverbindungen nicht in seiner Funktion gemindert (Regionalplan München B II Z 4.2.3 und Begründung).

Da die A 99-Autobahnparallel der Trenngründarstellung folgt und nicht die „getrennten“ Siedlungsgebiete verbindet, kann nicht davon ausgegangen werden, dass durch diese Straße ein Zusammenwachsen der Siedlungseinheiten entgegen o.g. Trenngrünfunktion gefördert wird. **Die A 99-Autobahnparallel steht damit der Trenngrünausweisung im Regionalplan nicht entgegen.**

2.2.3 Landschaftliche Vorbehaltsgebiete

In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten kommt den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege besonderes Gewicht zu (Regionalplan München B I 1.2.1.1). In landschaftlichen Vorbehaltsgebieten sind Siedlungstätigkeit, Bebauung und bauliche Infrastrukturen grundsätzlich möglich, diese sollen sich aber nach den hier besonders bedeutsamen Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege richten (Regionalplan München B I 1.2.1.2).

Von Beginn der Raumordnung bis ca. Bau-Km 2,1 führt die A 99-Autobahnparallel durch das landschaftliche Vorbehaltsgebiet „**Speichersee und südliches Ismaninger Niedermoor**“ (Regionalplan München, Begründungskarte zu B I 1.2.1 Landschaftsräume).

Als Sicherungs- und Pflegemaßnahmen enthält der Regionalplan München u.a.:

- Sicherung der Lohwaldreste
- Erhaltung der Hecken sowie der Baum- und Strauchvegetation
- Erhaltung der wasserwirtschaftlichen Verhältnisse (B I 1.2.2.10.1).

Die Raumordnungsunterlagen selbst und die Umweltverträglichkeitsuntersuchung enthalten nur marginale Aussagen zur Eingriffsminimierung in ökologisch-landschaftsgestalterisch wertvolle Strukturelemente und deren Kompensation. Konkrete Ausgleichsmaßnahmen werden nicht genannt.

Für den Abschnitt der A 99-Autobahnparallel innerhalb des landschaftlichen Vorbehaltsgebietes „Speichersee und südliches Ismaninger Niedermoor“ wird im Erläuterungsbericht lediglich ausgeführt, dass Flächen des A 99-Rastplatzes in Anspruch genommen werden, um den Eingriff in den Rand des Lohwaldes nordöstlich Aschheim zu minimieren.

Inwieweit die Planung der A 99-Autobahnparallele dem besonderen Gewicht der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Speichersee und südliches Ismaninger Niedermoor“ und den entsprechenden Sicherungs- und Pflegemaßnahmen Rechnung trägt, kann daher nicht beurteilt werden. **Im weiteren Planverfahren ist daher konkret darzulegen, in welcher Weise das besondere Gewicht der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die planerische Abwägung eingeflossen ist und berücksichtigt wurde.**

Etwa von Bau-Km 9,2 bis ca. Bau-Km 13,1 führt die Trasse der A99-Autobahnparallele durch das landschaftliche Vorbehaltsgebiet „**Truderinger Wald einschließlich Höhenkirchener-, Hofoldinger-, Deisenhofener-, Perlacher- und Grünwalder Forst**“ (Regionalplan München, Begründungskarte zu B I 1.2.1 Landschaftsräume).

Als Sicherungs- und Pflegemaßnahmen enthält der Regionalplan München u.a.:

- Erhaltung der die Rodungsinseln umschließenden Großforste
- Pflege der landeskulturell bedeutsamen Rodungsinseln (B I 1.2.2.15.3).

Der Charakter der Rodungsinsel Grasbrunn/Putzbrunn bleibt durch die A 99-Autobahnparallele grundsätzlich erhalten. Darüber hinaus gilt auch hier: inwieweit die Planung der A 99-Autobahnparallele dem besonderen Gewicht der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im landschaftlichen Vorbehaltsgebiet „Truderinger Wald einschließlich Höhenkirchener-, Hofoldinger-, Deisenhofener-, Perlacher- und Grünwalder Forst“ Rechnung trägt, lässt sich nicht beurteilen. **Im weiteren Planverfahren ist daher konkret darzulegen, in welcher Weise das besondere Gewicht der Belange von Naturschutz und Landschaftspflege in die Abwägung eingeflossen ist und berücksichtigt wurde.**

2.2.4 Bannwald

Gemäß Regionalplan München sollen u.a. folgende Waldgebiete zu Bannwald erklärt werden:

- **Wald bei Aschheim**
- **Wälder östlich von München** (B IV 1.3.3 und Karte 3 Landschaft und Erholung sowie Begründungskarte zu B IV 1.3.3).

Sämtliche im Planungsgebiet von der A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung betroffenen Waldflächen sind per Rechtsverordnung als Bannwald erklärt. D.h. über o.g. Waldgebiete des Regionalplans hinaus ist auch der **Riemer Wald** östlich des Messegeländes als Bannwald erklärt.

Durch die geplante A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung wird demnach in mindestens 8,7 ha Bannwaldflächen eingegriffen (abhängig von der Messeanbindung und der Realisierung der Anschlussstelle Haar).

Wie an anderer Stelle bereits ausgeführt, wird aus regionalplanerischer Sicht der Messeanbindung außerhalb des Riemer Waldes der Vorzug gegeben. Die Eingriffe und die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen in den Lohwald nordöstlich Aschheim und den Bannwald östlich Haar sind mit dem Ordnungsgeber abzustimmen.

3. Zusammenfassung

Der Bau der A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung entspricht grundsätzlich den verkehrlichen Vorgaben des Regionalplans München (Sechzehnte Änderung). Ihre verkehrliche Erforderlichkeit wird im Regionalen Planungsverband München zumindest mittelfristig für wahrscheinlich erachtet.

Jedoch wurde in der Vergangenheit eine straßenseitige Messeanbindung von Südosten regionalplanerisch kritisch beurteilt, da diese den Siedlungsdruck auf den Freiraum zwischen der S 2 und der S 4 erhöht. Einer Zersiedelung dieses ökologisch wichtigen Raumes ist auch künftig entschieden entgegenzutreten. Die Variante der Messeanbindung mit Durchschneidung des Riemer Waldes wird abgelehnt.

Insgesamt führt die A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung, zusammen mit dem vorranglichen Ausbau der A 99, zu weiteren erheblichen Eingriffen in Natur und Landschaft im Münchner Osten und bedingt potentielle Konflikte zu den verbindlichen regionalplanerischen Freiraum-Sicherungsinstrumenten. Entsprechende Eingriffe sind nur dann zu rechtfertigen, wenn die neue Straßeninfrastruktur auch deutliche Verbesserungen im Verkehrsablauf und spürbare Verkehrsentlastungen in den Ortsdurchfahrten bewirkt. Ohne Verkehrssperrungen im Zuge der B 471 erscheint dies nicht möglich. Dabei haben sich die Belange von Natur und Landschaft, Erholung und Bioklima aber nicht einseitig der verkehrlichen Effektivität unterzuordnen, vielmehr sind diese, soweit es sich um Ziele der Landes- und Regionalplanung handelt, zwingend zu beachten. Wie die A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung insbesondere mit den regionalplanerischen Sicherungsinstrumenten regionaler Grünzug und landschaftliches Vorbehaltsgebiet in Einklang zu bringen ist, bzw. wie die Eingriffe in entsprechende Funktionen hinreichend ausgeglichen werden können, ist im weiteren Verfahren noch darzulegen und zu begründen. Insbesondere gilt dies für den Umbau der Anschlussstelle Haar aber auch die zahlreichen sonstigen Einmündungen und Kreuzungen. Dass dies grundsätzlich möglich ist, erscheint zumindest für die A 99-Autobahnparallele aufgrund der Bündelung mit der A 99-Autobahnparallele wahrscheinlich. Aber auch für die Messeanbindung kann nicht kategorisch ausgeschlossen werden, dass sie mit den regionalplanerischen Instrumenten zur Freiraumsicherung in Einklang zu bringen ist.

Die Eingriffe in Bannwald und deren Ausgleich sind mit dem Ordnungsgeber abzustimmen.

Mit freundlichen Grüßen

Gerhard Winter