

Stellungnahme zur Verkehrsplanung für die Anbindung des Forschungs- und Innovationszentrums von BMW

1 Einleitung

Mit dem Ausbau und der massiven Erweiterung des Forschungs- und Innovationszentrums von BMW (FIZ) werden auch viele tausend zusätzliche Mitarbeiter:innen benötigt. Das führt zu mehr Verkehr im Münchner Norden, vor allem im Stadtteil Am Hart. Von Norden her ist das FIZ bisher nur unzureichend angeschlossen. Dies gilt sowohl für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) als auch für das Radwegenetz sowie die Straßenanbindung.

Für den Ausbau von ÖPNV und Radnetz gibt es bereits Pläne (siehe Abschnitt 2). Diese Pläne müssen dringend mit höchster Priorität umgesetzt werden, damit die Stadt München ihren Beitrag zum Klimaschutz leistet und ihr ehrgeiziges Ziel für den Modal Split für das Jahr 2030 erreicht, dem zufolge 80 Prozent der Wege in der Stadt mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden sollen [1].

Von der Förderung des motorisierten Individualverkehrs hingegen ist, im Sinne der deutschen und weltweiten Klimaziele die anthropogene Erderwärmung auf maximal 1,5 Grad Celsius zu begrenzen, unbedingt abzusehen. Überhaupt nicht verständlich sind daher die Planungen der Stadt München und von BMW, noch eine Anbindung an die Autobahn A99 zu forcieren. Die ursprüngliche Planung der Verlängerung der Schleißheimer Straße bis zur A99 zusammen mit dem Bau eines Anschlusses wurde schon im Grün-Roten Koalitionsvertrag abgelehnt. Trotzdem kam diese Trasse auf Druck von BMW wieder in das Gespräch und wird zusammen mit anderen Varianten ernsthaft im Stadtrat diskutiert. Jedoch braucht der Münchner Norden nicht noch mehr Autos und ein Straßenausbau ist völlig kontraproduktiv für die Erreichung der Klimaziele. Die Alternativen wie Fahrrad und ÖPNV müssen anstelle neuer Autobahnanschlüsse und teurer Autotunnel priorisiert werden.

2 Notwendiger Ausbau von ÖPNV und Fahrradrouen

Die Anbindung des FIZ – und weiterer Orte im Münchner Norden – über den Umweltverbund muss dringend ausgebaut werden.

Im ÖPNV gibt es zwar eine gute U-Bahnverbindung von Feldmoching (U2), aber die störungsanfällige S-Bahnlinie 1 ist, von Schleißheim und Freising kommend, keine verlässliche Anbindung. Von Dachau aus muss mit der Linie S2 ein großer Umweg über die Innenstadt in Kauf genommen werden. Mit der U-Bahnlinie 6 besteht eine Anbindung über Schwabing und zukünftig auch über Kieferngarten und eine Tram nach Am Hart. Auch der DB-Nordring soll für den S-Bahnverkehr tauglich gemacht werden und z. B. in Richtung Dachau und Oberschleißheim angeschlossen werden (Abb. 1). Eine Weiterführung der Y-Nordtram von der Bayernkaserne zum FIZ und dann bis nach Karlsfeld ist in einer Überlegung um den Nordwestast anzuschließen.



Abb. 1: Geplantes ÖPNV-Schienennetz im Münchner Norden. Quelle: Karte von OpenStreetMap mit eigenen Ergänzungen.

Der Radverkehr vom nördlichen Umland hat bislang keine durchgängigen sicheren Wege. Dies muss sich stark ändern. Geplant sind Radschnellverbindungen von Garching/Unterschleißheim über die Ingolstädter Straße in Richtung Schwabing (Abb. 2). Zusätzlich sind Radschnellverbindungen von Oberschleißheim/Feldmoching in Richtung FIZ sowie von Dachau über die Dachauer Straße angedacht. Weiterhin soll infolge des Radentscheids ein Hauptverbindungsnetz für Radfahrer:innen im Münchner Norden mit Tangentialen und Radialen aufgebaut werden.

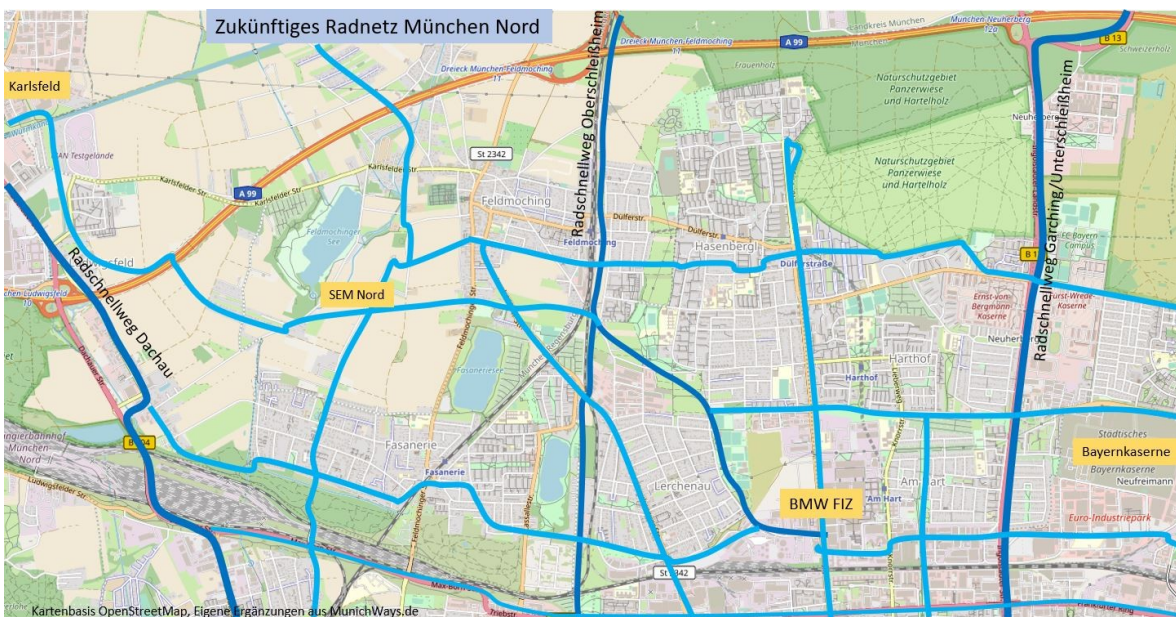


Abb. 2: Geplante Fahrradrouten im Münchner Norden. Quelle: Karte von OpenStreetMap mit eigenen Ergänzungen.

Zusätzlich bestehen Ideen oberhalb des Autobahnkreuzes Feldmoching (A92/A99) ein Park&Ride-Parkhaus zu bauen, um dort auf das Fahrrad (Radschnellweg Oberschleißheim-FIZ), die unter der Autobahn entlanglaufende S-Bahnlinie 1, einen S-Bahnzubringer zum DB-Nordring oder gar eine Seilbahn zum FIZ umzusteigen.

Um die Klimaziele einhalten zu können, sowie im Hinblick auf die Münchner Ziele für den Modal Split, müssen diese Pläne dringend vorangetrieben werden. Vor allem müssen sie Vorrang haben vor neuen Umgehungsstraßen und Autobahnanbindungen.

3 Autobahnanbindungen an die A99 im Münchner Norden in der aktuellen öffentlichen Diskussion

3.1 Hauptvariante: A99a - Verlängerung der Schleißheimer Straße / Autobahnabfahrt A99

Bei dieser Variante soll die Schleißheimer Straße im Norden in einen Tunnel führen und dann nach Westen eine Autobahnauf- und -abfahrt an der A99 gebaut werden. Diese von BMW bevorzugte Variante wurde stark diskutiert [2,3,4], hat aber gravierende Auswirkungen auf die Natur in vorhandenen Schutzgebieten.

3.1.1 Naturschutzfachlicher Hintergrund

Die betroffene Fläche ist streng geschützt als (siehe auch Abb. 3):

- Europäisches Schutzgebiet: Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH) DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“. Hier gilt ein Verschlechterungsverbot. Da auch besonders FFH-Arten gefährdet wären, ist die Autobahnabfahrt mit dem europäischen Schutz nicht vereinbar.
- Naturschutzgebiet (NSG) Panzerwiese und Hartelholz NSG-00611.01
- Landschaftsschutzgebiet (LSG) „Hartelholz“, Stadt München LSG-00596.01, sowie LSG „Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München, Ober- und Unterschleißheim“ LSG-00436.01, im Westen beim Autobahnkreuz LSG Schwarzhölzl LSG-00120.13
- Bannwald (Hartelholz, Frauenholz und Korbinianholz wurden 1985 als Bannwald ausgewiesen): BannwaldV München-Nord [5]
- Geschützter Landschaftsbestandteil (GLB): Saatkrähenkolonie HasenbergI (etwas südlich der Abfahrtskulisse)

Durch den Autobahnbau A92/A99 sind in den letzten 50 Jahren bereits 100 Hektar Wald im Korbiniani- und Hartelholz vernichtet worden. In den letzten Resten besteht noch das kleine Naturwaldreservat Fasanerie (2020 auch als Naturwald geschützt nach Art. 12a BayWaldG, siehe auch [6]). Das wertvolle Naturwaldreservat Fasanerie beherbergt eine für Bayern extrem seltene Fülle von Urwaldreliktarten. Hier wurden sechs Urwaldreliktarten nachgewiesen, u.a. *Corticeus fasciatus*, *Euryusa coarctata*, *Abraeus parvulus*, *Osmoderma eremita*, *Xylita livida*. Hier befinden sich einige der wenigen Fundorte für diese Arten in Bayern, die sich auch in die angrenzenden Waldgebiete ausbreiten. Jeder weitere Einschnitt in das Ökosystem, z. B. durch Straßenbau, ist nicht vertretbar (siehe auch [7]).

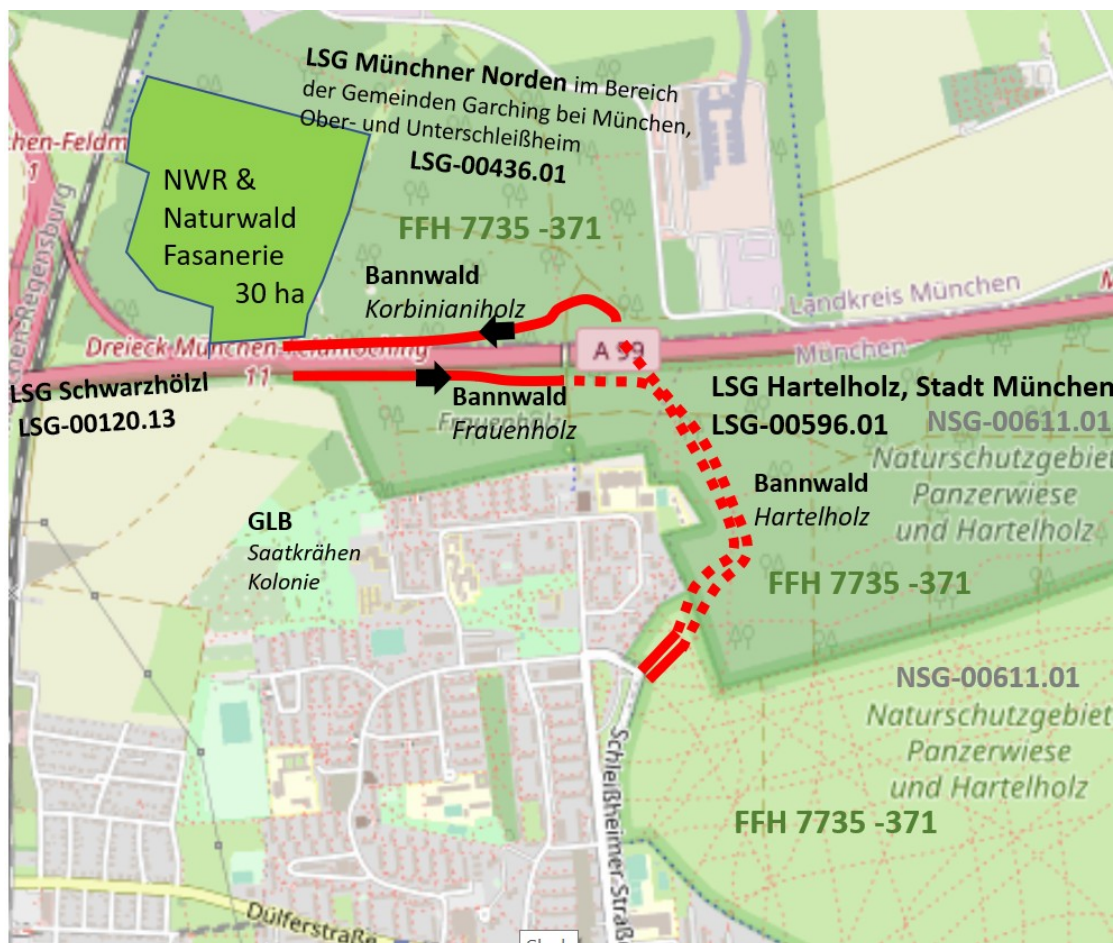


Abb. 3: Betroffene Schutzgebiete bei Variante A99a. Quelle: Karte von OpenStreetMap mit eigenen Ergänzungen.

Auch eine Tunnelvariante würde eine Verbreiterung der Autobahn für Einfädel- und Ausfahrtsspuren benötigen und würde somit zu einigen Hektar Waldverlust führen. Außerdem müssten der Tunnel, die Unterführung unter der Autobahn sowie der Anschluss an die Autobahn und an die Schleißheimer Straße gebaut werden. Für die Bauzeit müsste der Wald gerodet bzw. die wertvolle Heide auf der Panzerwiese aufgerissen werden. Dies würde zur weiteren Verinselung der Biotope und Gefährdung streng geschützter Arten führen. Hiermit würden nationale und europäische Schutzkategorien und Werte verletzt (Verschlechterungsverbot).

Nach Einschätzung von Greenpeace München wären im Einzelnen die folgenden Beeinträchtigungen zu erwarten:

- Auf-/Abfahrt von etwa 1,6 km Länge im Wald, der als FFH-Gebiet geschützt ist, angrenzend an Naturwald Fasanerie. Im Norden des Gebiets befindet sich junger Eichen-Mischwald. Hier besteht ein hohes Risiko der Gefährdung von Urwaldreliktarten des nahen Naturwaldes sowie von wärmeliebenden gefährdeten Arten, die in den sehr wertvollen Waldwiesen leben. Im Süden des Gebietes befindet sich mittelalter Nadel- und Laubmischwald mit einzelnen Starkbäumen. Auch hier leben vermutlich Urwaldreliktarten. Der Bereich ist geschützt als europäisches FFH-Gebiet 7735-371, Bannwald und Landschaftsschutzgebiet LSG-00436.01 (im Norden) sowie LSG-00596.01 (südlich der Autobahn) und LSG-00120.13 (im Westen).
- Der Tunnel mit zwei Fahrspuren von je etwa 1 km Länge sowie die Tunnelausfahrt von einigen Metern Länge würden durch LSG-00596.01, europäisches FFH-Gebiet 7735-371, Bannwald und NSG-00611.01 führen. Im nördlichen Teil dieses Bereichs ist Laubmischwald und im Süden auf ungefähr 300 Meter Strecke wertvollste Heidefläche.

Zwar würde es oberhalb des Tunnels wieder Renaturierungsmaßnahmen geben, aber die ursprüngliche Natur wäre weg.

- Während der Baumaßnahmen würden noch größere Flächen in Anspruch genommen werden müssen. Greenpeace München schätzt, dass hierfür mindestens 5,6 Hektar Wald nördlich der Autobahn und mindestens 6,0 Hektar Wald südlich der Autobahn sowie 1,0 Hektar Heidefläche mindestens zeitweise betroffen sein würden. Dieser Wald ist für das Hasenbergl ein sehr wichtiger Naherholungsbereich. Durch die Zerschneidung fiel dieser Bereich weg. Auch ist mit mehr Lärm zu rechnen, insbesondere da der Wald zwischen Autobahn und Hasenbergl verkleinert würde. Heute ist er an seiner schmalsten Breite nur 200 m breit. Er ist ein sehr wichtiger Lärmschutz für das nördliche Hasenbergl/Frauenholz gegen die extrem laute Autobahn.

3.1.2 Verkehrslenkungseffekt

Durch die Autobahnab-/zufahrt würde mehr Lärm und Verkehr erzeugt. Bislang hat fast jedes Umgehungsstraßenprojekt zu mehr Autoverkehr, Lärm und Emission geführt. Unklar ist auch, inwieweit die aktuelle Fuß- und Radwegbrücke als wichtige Verbindung zwischen Hasenbergl und Oberschleißheim erhalten bleibt.

Der Verkehr von Norden, Richtung Schleißheimer Straße/BMW könnte entweder über Neuherbergstraße und Ingolstädter Straße oder über Oberschleißheim/Feldmoching/Dülferstraße und dann direkt über die Schleißheimer Straße abgewickelt werden. Der zu erwartende vermehrte Autoverkehr wäre aber massiv (Abb. 4). Der Verkehr auf der Schleißheimer Straße und den angrenzenden Straßen würde stark ansteigen. Die Schleißheimer Straße ist einem derartigen Verkehrsaufkommen nicht gewachsen. Schon jetzt gibt es dort viele Verkehrsunfälle und der Lärm und die Luftqualität sind hier nicht angenehm für die Anwohner.

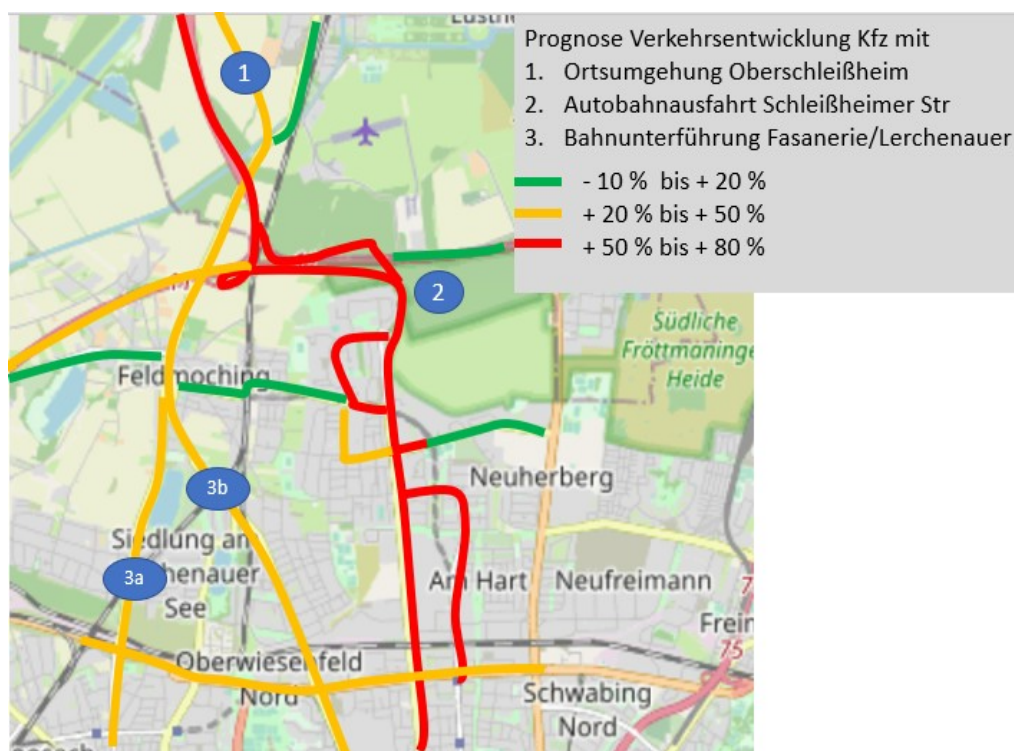


Abb. 4: Prognose Autoverkehr mit Autobahnabfahrt Schleißheimer Straße (in Verbindung mit Ortsumgehung Oberschleißheim und Durchgängigkeit der Bahnübergänge). Quelle: Karte von OpenStreetMap mit eigenen Ergänzungen.

Im Verkehrsentwicklungsplan Oberschleißheim werden sogar zusätzliche 18.300 Kraftfahrzeuge (Kfz)/24 h für die Autobahnausfahrt angegeben. Bislang hat die Schleißheimer Straße Nord nur

3.2.3 A99d - Anschluss durch Wohnbebauung Frauenholz und Hasenberg

Die Verbindung von der Schleißheimer Straße durchs Hasenberg über die S-Bahn zum Autobahnkreuz Feldmoching ist auch nicht umsetzbar (Abb. 6). Das Hasenberg und das Frauenholz nördlich der Aschenbrennerstraße sind extrem dicht bebaut und hier leben viele Menschen – insbesondere auch viele einkommensschwache Familien. Auf der anvisierten Route befinden sich sehr viele Spiel- und Sportplätze. Die vielen Bänke und Spielecken sind in der Grünanlage der einzige Platz für etwas Ruhe in der dichten Bebauung. Mehrere sonderpädagogische Einrichtungen und Kinderkrippen schließen hier an. Auch weiter westlich sind Kleingartenanlagen. Schon allein die mehrjährige Bauzeit würde das Leben im Hasenberg sehr negativ beeinflussen, das zu erwartende erhöhte Verkehrsaufkommen nach dem Bau erst recht.

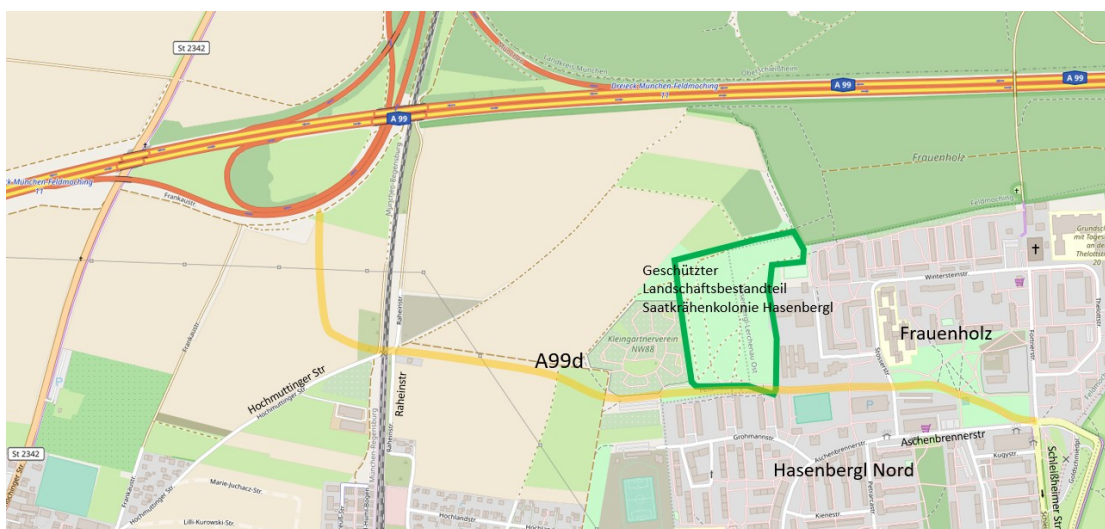


Abb. 6: Variante A99d, Quelle: Karte aus OpenStreetMap mit eigenen Ergänzungen.

Für die neuen Wohnbaugebiete an Hochmuttinger Straße und Raheinstraße wäre die nachträgliche Planung des Autobahnanschlusses direkt vor der Haustür ebenfalls negativ. Selbst mit einer Tunnellösung müsste die Straße in Feldmoching wieder an die Oberfläche kommen um die Bahn zu überqueren und an die Autobahn anzuschließen. Zusätzlich betroffen wäre der geschützte Landschaftsbestandteil Saatkrahenkolonie Hasenberg.

In Abb. 7 ist zu sehen, dass die Route entlang mehrerer Spielplätze und Erholungsflächen führt. Hier sind auch viele alte Bäume betroffen.



Abb. 7: Ausschnitt von Variante A99d mit Darstellung der benachbarten Spielplätze. Quelle: Karte von OpenStreetMap mit eigenen Ergänzungen.

3.2.4 A99e - Feldmochinger Anger / Grünzug

Den Grünzug am Feldmochinger Anger durch eine Verbindungsstraße zwischen FIZ und Autobahnkreuz zu zerstören, ist auch keine sinnvolle Lösung. Hier sollten besser ein Radschnellweg (Oberschleißheim-FIZ) und eine Radtangente (Bayernkaserne–Lerchenauer

Feld), sowie die Tram (Bayernkaserne-Lerchenauer Feld) entlanggeführt werden. Die zum Teil diskutierte Planung eines 4 km langen Tunnels ist aus finanziellen Gründen wenig realistisch, somit müsste oberflächlich beplant werden und der Grünzug ginge verloren.

3.2.5 Autobahnkreuz Ausbau für die Varianten A99d und A99e

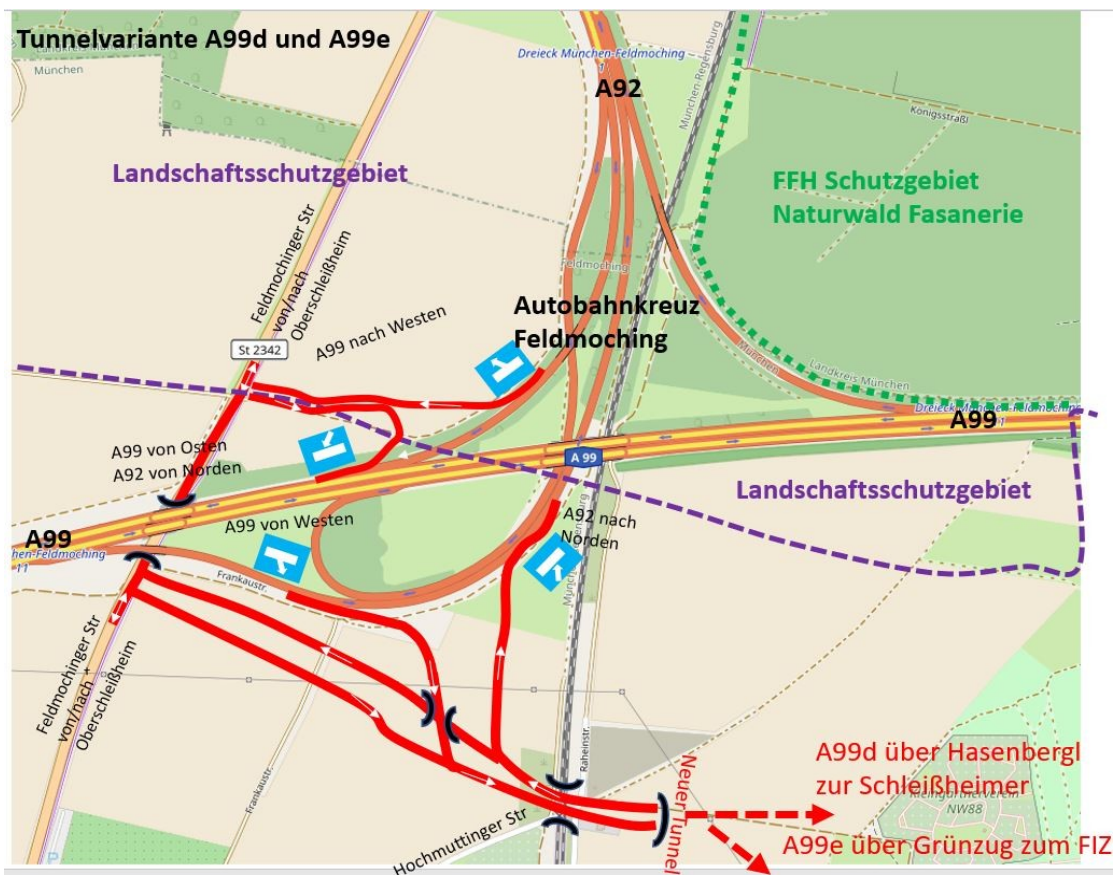


Abb. 8: Autobahnkreuzausbau für die Varianten A99d und A99e mit Tunnelbauweise. Kartenquelle: OpenStreetMap mit eigenen Ergänzungen

Für die Varianten A99d und A99e müsste das Autobahnkreuz Feldmoching massiv ausgebaut werden (Abb. 8). Die zusätzlich beanspruchte Fläche würde etwa 15 Hektar entsprechen, falls nicht das gesamte Kreuz komplett umgebaut werden müsste. Auch ein Landschaftsschutzgebiet wäre hier betroffen. Besonders das Neubaugebiet an der Hochmuttinger Straße und Raheinstraße wäre stark durch weiteren Lärm betroffen. Auch würden mindestens zwei weitere Ampelkreuzungen auf der Feldmochinger Straße bei der Autobahnunterführung notwendig. Massive Verkehrssteigerungen auf der Feldmochinger Straße wären eine weitere Folge.

3.2.6 A99f – Rathenaustraße

Bei der Variante A99f kollidieren die Planungen mit der Nord-Y-Tram und der Radtangente (Abb. 9). Um hier die Tramschienen entlang der Rathenaustraße zu verlegen, müssen sowieso schon viele Parkplätze entfallen. Auch der Radweg benötigt Platz. Eine Straße müsste hier durch die Kleingärten geführt werden. Akzeptanz der Anwohner für diese Pläne ist wenig realistisch.



Abb. 9: Überschneidung der Variante A99f mit der Tram Y Nord. Kartenquelle: OpenStreetMap mit eigenen Ergänzungen.

3.2.7 A99g - Ingolstädter Straße

Die groß ausgebaute Ingolstädter Straße (Verkehr: 38.000 Kfz/24 h) mit mehreren Spuren pro Richtung müsste im Sinne der Anwohner und der Luftreinhaltung eher zurückgebaut werden. Der einzige Vorteil einer Autobahnanbindung über die Ingolstädter Straße an der Oberfläche wäre die Möglichkeit, aus der Hufelandstraße links in die Ingolstädter Straße einbiegen zu können - allerdings mit einer Ampel. Hiermit könnte die Sudentendeutsche Straße vom Kfz-Verkehr entlastet werden.

4 Fazit

Greenpeace München lehnt einen weiteren Straßenausbau im Münchner Norden ab. Ein BMW-Autobahnanschluss wäre verkehrsstrategisch, naturschutzfachlich und klimapolitisch fatal. ÖPNV- und Fahrradstreckenausbau würden damit konterkariert.

5 Quellen

1. Rathaus Umschau vom 12.03.2021: <https://ru.muenchen.de/2021/49/Sicher-nachhaltig-komfortabel-eine-bessere-Mobilitaet-fuer-Muenchen-94924>
2. Waldreport 2019, Autobahnabfahrt Schleißheimer Straße-
Umweltverträglichkeitsprüfung Dr. Schober 2012,
<https://waldreport.de/waldschadensmeldung/konflikt-wald/autobahnabfahrt-a99schleissheimerstrasse>
3. TZ vom 26.03.2021: <https://www.tz.de/muenchen/stadt/hallo-muenchen/muenchen-a99-tunnel-schleissheimer-strasse-pruefung-verkehr-gruene-spd-hasenberg-l-milbertshofen-90261873.html>
4. Lokalanzeiger für den 24. Stadtbezirk vom 31.07.2016: Schleißheimer Straße -
Autobahnanschluss <https://la24muc.de/8894/gruene-wollen-hartelholz-unangetastet-wissen/>
5. BannwaldV (München-Nord) 1985
<https://stadt.muenchen.de/rathaus/stadtrecht/vorschrift/A8.html>
6. BayernAtlas FFH- und Naturschutzgebiete und Naturwälder
<https://geoportal.bayern.de/bayernatlas/?lang=de&topic=umwe&bgLayer=atkis&layers=e0eddd10-007a-11e0-be74-0000779eba3a,e0d3ec70-007a-11e0-be74-0000779eba3a,e09cafd0-007a-11e0-be74-0000779eba3a,6ffac3aa-95c5-4fa5-9455-e9eeddb0010d&E=690452.60&N=5344905.05&z>
7. Naturwaldreservat Fasanerie, beschrieben von Greenpeace München
<https://www.greenpeace-muenchen.de/index.php/gruppen/wald-papier/bayerns-dritter-nationalpark/waldschutz-aktuell.html>
8. Abendzeitung vom 12.04.2021:
<https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/nach-druck-von-bmw-wird-der-tunnel-im-muenchner-norden-doch-gebaut-art-719751>
9. Abendzeitung vom 05.02.2021: BMW-Verkehrsplanung wegen FIZ
<https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/bmw-sauer-auf-die-stadt-laesst-der-verkehr-die-ausbauplaene-platzen-art-703731>
10. Abendzeitung vom 06.01.2022:
<https://www.abendzeitung-muenchen.de/muenchen/bmw-alles-neu-im-norden-wo-2022-in-der-stadt-muenchen-gebaut-wird-art-782936>
11. FIZ Future Masterplan (HENN GmbH)
<https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/4191847.pdf>
12. Naturwaldreservat Fasanerie, beschrieben von BaySF <https://www.baysf.de/de/wald-schuetzen/bayerns-wilde-waelder/naturwaldreservate/naturwaldreservat-fasanerie.html>
13. Oberschleißheim - Verkehrsentwicklungsplan
<https://www.oberschleissheim.de/verkehrsentwicklungsplan>
14. Kartenquelle: OpenStreetMap Standardkarte,
<https://www.openstreetmap.org/copyright>

6 Anhang: Bewertungsmatrix der aktuell diskutierten Autobahnanbindungen

| | A99a Schleißheimer Str. | A99b Panzerwiese | A99c Neuherbergstr. | A99d Hasenberggl | A99e Grünzug | A99f Rathenaustr. | A99g Ingolstädter Str. |
|---|--|--|--|--|--|---|---|
| Verstößt gegen europäisches und deutsches Naturschutzrecht | Sehr stark | Sehr stark | Sehr stark | — | Klärung nötig | — | — |
| Stärkere Baumrodung und Verlust Freizeitwert | Sehr stark | Sehr stark | Sehr stark | Stark | Sehr Stark | Stark | Teilweise |
| Tunnellänge (ohne Auf-/Abfahrt) | 1 km | 2 km | 2 km | 2 km | 4 km | 2 km | 1,5 km |
| Schwierigkeit Bauphase | Untertunneln der Autobahn | — | Verkehrsführung in der Neuherbergstr. | Dichte Wohnbebauung, Überquerung der Bahnlinie, Autobahnkreuz | Überquerung von Bahnlinie und U-Bahn, Autobahnkreuz | Überquerung der U-Bahnlinie | Verkehrsführung in der Ingolstädter Str. |
| Behindert Alternativen zumindest bei Bau | — | — | Radtangente Neuherbergstr. | Radschnellweg Oberschleißheim -FIZ, Seilbahn, P&R Autobahnkreuz, S-Bahn-Nordring | Radschnellweg Oberschleißheim -FIZ, Seilbahn, P&R Autobahnkreuz, S-Bahn-Nordring Y-Nord-Tram | Rad-Tangente Bayernkaserne, Y-Nord-Tram | Radschnellweg Ingolstädter Str.--Garching/S chleißheim |
| Erhöhung Verkehr | Münchner Norden, sowie speziell Schleißheimer Str. | Münchner Norden, sowie speziell Schleißheimer Str. | Münchner Norden, sowie speziell Schleißheimer Str. | Münchner Norden, sowie speziell Schleißheimer Str., je nach Ausgestaltung auch Herbergstr. | Münchner Norden, sowie speziell je nach Ausgestaltung Dülferstr., Weitlstr., Lerchenstr. | Münchner Norden | Münchner Norden |

Impressum

Greenpeace München

V.i.S.d.P. Volker Oppermann

Anschrift: Frohschammerstr. 14, 80807 München

Internet: www.greenpeace-muenchen.de

E-Mail: wald@greenpeace-muenchen.de

Stand: März 2022

Greenpeace ist eine internationale Umweltorganisation, die mit gewaltfreien Aktionen für den Schutz der Lebensgrundlagen kämpft. Unser Ziel ist es, Umweltzerstörung zu verhindern, Verhaltensweisen zu ändern und Lösungen durchzusetzen. Greenpeace ist überparteilich und völlig unabhängig von Politik und Wirtschaft. Mehr als 600.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt, der Völkerverständigung und des Friedens.

Spendenkonto

GLS Gemeinschaftsbank eG, KTO: 33401, BLZ 430 609 67 - IBAN DE49430609670000033401, BIC GENODEM1GLS
Greenpeace ist vom Finanzamt als gemeinnützig anerkannt. Spenden sind steuerabzugsfähig.