

**Anbindung der Schleißheimer Straße
an die Bundesautobahn BAB A 99**

- 11. Stadtbezirk Milbertshofen - Am Hart**
- 12. Stadtbezirk Schwabing - Freimann**
- 24. Stadtbezirk Feldmoching - Hasenberg**

Sachstandsbericht und Information zum weiteren Vorgehen

Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14928

Anlagen

- 1 - Übersichtslageplan der Alternativen
- 2 - Untersuchungsraum Verkehrsuntersuchung

Bekanntgabe in der Sitzung des Bauausschusses vom 02.07.2019
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Ausgangssituation, Beschlusslage

Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.10.2014 zum Verkehrskonzept Münchner Norden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) wurde die Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die Bundesautobahn BAB A 99 in Tunnelführung ab der Rathenaustraße in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde beauftragt, in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt und der Autobahndirektion Südbayern zu prüfen, welche Voraussetzungen für die Einleitung einer Vorplanung zur Verlängerung der Schleißheimer Straße erforderlich sind und diese gemeinsam zu erarbeiten.

Mit o. g. Beschluss der Vollversammlung wurde das Baureferat gebeten, nach Vorlage aller für die Vorplanung erforderlichen Unterlagen, die nächsten Planungsschritte mit Zielrichtung Planfeststellung einzuleiten sowie die notwendigen Mittel für die Planung einzustellen.

Nach der Beschlussfassung zum Verkehrskonzept Münchner Norden hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auftragsgemäß in Zusammenarbeit mit dem Baureferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt und der Autobahndirektion Südbayern die Voraussetzungen für die Einleitung einer Vorplanung erarbeitet.

Die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie wurden durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammengefasst und dem Baureferat am 28.09.2016 zur weiteren Bearbeitung übergeben.

Der Stand der Untersuchungen zu diesem Zeitpunkt lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Die generellen Ziele des Vorhabens sind, trotz der zu erwartenden Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen, die stadtverträgliche Mobilität mittel- und langfristig aufrechtzuerhalten, die Erschließungsqualität und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete zu verbessern, gleichzeitig aber auch eine Induzierung von zusätzlichem Verkehr im motorisierten Individualverkehr im Bestandsnetz zu vermeiden.
- Aufgrund der verkehrlichen Vorteile und der damit verbundenen Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch erscheint trotz der negativen Beurteilung beim Schutzgut Natur der Planfall Verlängerung der Schleißheimer Straße vorzugswürdig.
- Bei der Berechnung der verschiedenen Varianten hat sich gezeigt, dass Anschlüsse an der Neuherbergstraße und dem Einkaufszentrum MIRA einen erheblichen positiven Einfluss auf die verkehrliche Wirkung haben.
- Die Realisierungsmöglichkeit der Anschlüsse hängt von der Möglichkeit ab, den U-Bahnhof Dülferstraße im Zwischengeschoss zu queren. Diese ist noch nicht nachgewiesen.
- Die Verlängerung der Schleißheimer Straße wurde zunächst nur mit einem Fahrstreifen je Richtung modelliert. Eine Variante mit 2 Fahrstreifen je Richtung und mit Anschlussstellen (Maximalvariante) wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie auf Grund der noch offenen Querungsproblematik am U-Bahnhof Dülferstraße nicht untersucht.

Naturschutzrechtliche Rahmenbedingungen

Aufgrund des Trassenverlaufes einer Verlängerung der Schleißheimer Straße durch das Fauna-Flora-Habitat-Gebiet (FFH) DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ (vgl. Anlage 1) sind die Vorgaben des § 34 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) zu beachten.

Konkret ist zu prüfen, ob das geplante Vorhaben für sich alleine oder auch im Zusammenwirken mit anderen Plänen und Projekten die Schutzziele des FFH-Gebietes erheblich beeinträchtigen kann. Prüfmaßstab hierfür sind die Erhaltungsziele des FFH-Gebiets DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“ der Bayerischen Natura 2000-Verordnung. Weiter muss in diesem Zusammenhang auch geklärt werden, ob die Möglichkeit einer Betroffenheit prioritärer Lebensraumtypen nach Anhang I der FFH-Richtlinie oder prioritärer Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie besteht.

Sofern das geplante Projekt zu erheblichen Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets führen kann, was auf Grundlage der Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchungen durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung als wahrscheinlich anzusehen ist, wäre es grundsätzlich unzulässig.

Eine davon abweichende Zulassung des Projektes ist an die Voraussetzungen des § 34 Abs. 3 BNatSchG geknüpft. Danach kann das Projekt nur zugelassen werden, wenn:

- das Projekt aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und

- zumutbare Alternativen, die den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen erreichen, nicht gegeben sind und
- die in funktionaler, zeitlicher und räumlicher Hinsicht fachlich erforderlichen Maßnahmen zur Sicherung des Zusammenhangs des Natura 2000-Netzes qualitativ und quantitativ in hinreichender Form vorgesehen bzw. umgesetzt werden (Kohärenzausgleich innerhalb der Natura-2000-Gebietskulisse).

Wird festgestellt, dass von dem Projekt im Gebiet vorkommende prioritäre natürliche Lebensraumtypen oder prioritäre Arten (hier evtl. der Juchtenkäfer) betroffen sein können, können als zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses nur

- solche im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen, der öffentlichen Sicherheit, einschließlich der Verteidigung und des Schutzes der Zivilbevölkerung, oder
- maßgeblich günstige Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt geltend gemacht werden.
- Sonstige zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses, insbesondere solche sozialer oder wirtschaftlicher Art, können nur noch berücksichtigt werden, wenn die zuständige Behörde zuvor über das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit eine Stellungnahme der Europäischen Kommission eingeholt hat.

Um also eine Ausnahmegenehmigung für einen Bau im NATURA-2000-Gebiet erlangen zu können, muss in einer Alternativenuntersuchung im Zuge der Vorplanung ergebnisoffen geprüft werden, ob es im Hinblick auf die Planungsziele eine zumutbare Alternative zu dem Vorhaben gibt oder nicht.

Dies bedeutet gleichzeitig, dass alle sich aufdrängenden Alternativen in einem vergleichbaren Detaillierungsgrad darzustellen sind, um die Zielerreichung und die Zumutbarkeit beurteilen zu können.

2. Übernahme des Projektes durch das Baureferat

Nach Übernahme des Projektes am 28.09.2016 wurden durch das Baureferat die Querung des U-Bahnhofs Dülferstraße geprüft, die Bestandsvermessung durchgeführt, ein vorläufiges Widmungskonzept erarbeitet, die Planfeststellungspflicht geprüft, die Planungsmittel gesichert sowie ein europaweites Vergabeverfahren für die Planungsleistungen durchgeführt.

Querung des U-Bahnhofs Dülferstraße

Als Voraussetzung für die Einleitung der Planung war zunächst zu klären, ob der Tunnel durch das Sperrengeschoss des U-Bahnhofs Dülferstraße geführt werden kann. Dies war für maximal zwei Fahrstreifen pro Richtung nachzuweisen.

Das Baureferat hat daraufhin zunächst eine Vermessung des U-Bahnhofs sowie der Oberfläche am U-Bahnhof veranlasst.

Im Rahmen einer vertieften Machbarkeitsuntersuchung wurde dann eine Planung für die Querung des Tunnels Schleißheimer Straße im Sperrengeschoss des U-Bahnhofs Dülferstraße erarbeitet. Die Machbarkeitsuntersuchung beinhaltete die Darstellung einer möglichen und sinnvollen Lage des Tunnels in Bezug auf das U-Bahnbauwerk, die Integration der Bestandsvermessung sowie der

statischen Untersuchung sowohl des Tunnelblocks im Kreuzungsbereich als auch der beiden tangierten Blöcke des U-Bahnhofs. Die Statik wurde dabei in prüffähiger Form erstellt und durch einen Prüfstatiker geprüft. Die Machbarkeit der Maßnahme aus statischer Sicht wurde für zwei Fahrstreifen je Richtung nachgewiesen.

Der U-Bahnhof wird durch den Tunnelbau in seiner Geometrie verändert. Dies bedingt auch eine Änderung der Entfluchtungssituation sowie der Entrauchung. Daher musste hierzu in Abstimmung mit der Stadtwerke München GmbH eine brandschutztechnische Stellungnahme eines Fachgutachters eingeholt werden. Diese hat im Ergebnis ebenfalls gezeigt, dass der Bau des Tunnels durch das Sperrengeschoss mit zwei Fahrstreifen je Richtung möglich ist.

Eine kostenintensive und bautechnisch aufwändige tiefe Unterquerung der U-Bahn, deren Umsetzbarkeit aufgrund der Gradientenlage ohnehin fraglich wäre, kann somit vermieden werden.

Bestandsvermessung

Neben dem U-Bahnhof Dülferstraße wurde auch für den kompletten Verlauf der Schleißheimer Straße eine Bestandsvermessung durchgeführt, sofern hier nicht bereits Bestandsdaten aus der Vermessung der Münchner Stadtentwässerung für das Projekt „Hasenberglsammler“ vorlagen.

Da die weiteren Alternativen größtenteils über unbebaute Flächen führen, wurde hier für die Alternativenuntersuchung auf eine detaillierte Vermessung verzichtet und die Planung der auf Grundlage des digitalen Geländemodells (DGM 5) des Landesamtes für Digitalisierung, Breitband und Vermessung in Verbindung mit der Stadtgrundkarte erstellt.

Der Bestand der BAB A 99 wurde ebenfalls kostengünstig mittels eines modernen Laser-Scan-Verfahrens aufgenommen.

Somit liegen alle Bestandsdaten als Voraussetzung für die Alternativenuntersuchung vor.

Vorläufiges Widmungskonzept

Des Weiteren wurde im Hinblick auf die Frage des richtigen Antragstellers in einem möglichen Genehmigungsverfahren durch das Baureferat, exemplarisch für die Schleißheimer Straße, auch bereits eine mögliche Straßenklassifizierung untersucht. Die grundsätzlich möglichen Straßenklassen der Schleißheimer Straße nach einem Anschluss an die Autobahn A 99 wären Bundesstraße, Staatsstraße, Kreisstraße und Ortsstraße.

In der Herleitung kommt das Widmungskonzept zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

- Eine Klassifizierung der Schleißheimer Straße als Bundesstraße scheidet aus, weil ein entsprechendes Bauvorhaben im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht enthalten ist. Eine entsprechende planerische Bestimmung des Straßenbaulastträgers liegt nicht vor und ist auch nicht absehbar. Das spricht im Wesentlichen auch gegen eine Klassifizierung als Staatsstraße.
- Die Straßenführung im Tunnel steht einer Erschließungsfunktion entgegen, so dass eine Widmung als Ortsstraße ausscheidet.
- Da ein nicht unerheblicher Teil überörtlichen Verkehrs über die Schleißheimer Straße abgewickelt werden soll, spricht dies für eine Klassifizierung als Kreisstraße.

Für das weitere Vorgehen und die anstehenden Abstimmungen mit dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr sowie der Autobahndirektion Südbayern zur Netzkonzeption wird eine Widmung als Kreisstraße angestrebt, um der Verkehrsbedeutung der Straße Rechnung zu tragen.

Damit ist die Landeshauptstadt München Straßenbaulastträgerin und auch Antragstellerin für die notwendigen Genehmigungsverfahren. Wegen des Autobahnanschlusses ist Einvernehmen mit der Autobahndirektion Südbayern als Vertreterin der Bundesrepublik Deutschland herzustellen.

Sofern sich die Planung auch auf das Gebiet der Gemeinde Oberschleißheim erstreckt, ist die Gemeinde in die Planung einzubinden.

Prüfung der Planfeststellungspflicht

Für das weitere Genehmigungsverfahren wurde der Verfahrensweg bestimmt: Nach Art. 36 Abs. 2 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (BayStrWG) ist die Planfeststellung bei Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen durchzuführen, wenn es sich um Straßen von besonderer Bedeutung, insbesondere um Zubringerstraßen zu Bundesfernstraßen, handelt. Dies ist bei der Anbindung der Schleißheimer Straße an die BAB A 99 der Fall.

Art. 36 Abs. 3 BayStrWG schreibt außerdem vor, dass bei allen Straßen eine Planfeststellung durchzuführen ist, für die Art. 37 eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorschreibt. Art. 37 BayStrWG nennt vier Fälle, in denen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach bayerischem Recht zu klassifizierenden Straßen durchzuführen ist. Danach besteht u. a. eine UVP-Pflicht, wenn eine Schnellstraße im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975 (BGBl. 1983 II S. 246) gebaut wird. Dies ist vorliegend ebenfalls der Fall, so dass sich eine Planfeststellungspflicht auch unabhängig von der Straßenklassifizierung ergibt.

Sicherung der Planungsmittel

Zur Sicherung der Planungsmittel ist das Baureferat dem Auftrag aus dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.10.2014 zum Verkehrskonzept Münchner Norden (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) nachgekommen. Das Baureferat hat erstmalig zum Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2017 – 2021 die Maßnahme mit Planungskosten zum MIP angemeldet und passt diese im Zuge der Fortschreibungen des MIP turnusmäßig an. Die Maßnahme ist aktuell mit 6 Mio. € im Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) 2018 – 2022 unter der Maßnahme-Nr. 6300.1620 enthalten.

Europaweites Vergabeverfahren

Für die Ausschreibung und Vergabe der Planungsleistungen ist auf Grund des Auftragsvolumens nach der Verordnung über die Vergabe öffentlicher Aufträge (VgV) eine europaweite Ausschreibung erforderlich.

Nach erfolgreichem Verhandlungsverfahren konnte der Auftrag für die Hauptplanungsleistungen Ende November 2018 an eine Planungsgemeinschaft vergeben werden.

3. Aktuell laufende Planungen und Untersuchungen

Folgende Planungen und Untersuchungen sind daraufhin umgehend angelaufen:

- Objektplanung Verkehrsanlagen
- Objekt- und Tragwerksplanung Ingenieurbauwerke und Lärmschutzwände
- Objekt- und Tragwerksplanung für Anlagen der Abwasserentsorgung
- Voruntersuchungen zu Baugrund und Grundwasser
- Gutachterliche Leistungen Tunnellüftung und Risikoanalyse
- Alternativenuntersuchung
- Verkehrsuntersuchung
- Gutachten Schallschutz
- lufthygienisches Gutachten
- Untersuchungen zu Auswirkungen auf Städtebau und Stadtbild
- Beurteilung der Umweltverträglichkeit
- Beurteilung der Betroffenheit europarechtlich geschützter Arten
- FFH-Verträglichkeitsabschätzung, FFH-Verträglichkeitsprüfung
- Quartierpotenzialkartierung für höhlenbrütende Vogelarten, Fledermäuse und Mulmhöhlen-bewohnende Käferarten
- Kartierung Mulmhöhlen-bewohnender Käferarten, insbesondere Nachsuche und Genanalyse der prioritär geschützten Käferart Juchtenkäfer (*Osmodera eremita*)
- Biotop- und Nutzungstypen-Kartierung im Eingriffsbereich aller Alternativen nach Bayerischer Kompensationsverordnung als Grundlage zur Abschätzung des Eingriffs und folglichem Ausgleichsbedarfs
- Kartierung von Lebensraumtypen nach Anhang I der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie, inklusive Bewertung der Lebensraumtypen im FFH-Gebiet als Grundlage zur Ermittlung der Beeinträchtigungen des FFH-Gebiets DE 7735-371 „Heideflächen und Lohwälder nördlich von München“
- Faunistische Planungsraumanalyse als Grundlage zur Abschätzung der Betroffenheit planungsrelevanter Arten sowie zur Konkretisierung des weiteren faunistischen Untersuchungsbedarfs.

3.1 Vorplanung „Tunnel Schleißheimer Straße“

Für die in den Verkehrsentwicklungsplan aufgenommene Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anbindung an die BAB A 99 wird gemäß Beschluss zum Verkehrskonzept Münchner Norden derzeit die Vorplanung erarbeitet.

Der „Tunnel Schleißheimer Straße“ (siehe Abbildung 1) besteht aus dem Neubau eines Straßentunnels größtenteils entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße sowie einer Querung unter der A 99 mit einer Grundwasserwanne sowie der Anbindung an die bestehende Verkehrsinfrastruktur in Form einer Rampe zum Portal Süd, einer Rampe für eine Zwischeneinfahrt südlich der Neuherbergstraße, jeweils einer Ein- und Ausfahrtsrampe nördlich der Dülferstraße im Bereich des Einkaufszentrums MIRA, sowie der Anbindung an die A 99 im Bereich Portal Nord. Hierfür sind die Verkehrsanlagen im Tunnel inklusive Verkehrsanlagen auf den Tunnelrampen, der Verkehrsanlagen an der Oberfläche sowie der provisorischen Verkehrsanlagen zur bauzeitlichen Verkehrsführung einschließlich Ausstattung neu zu planen.

Entsprechend den Anforderungen des Lärmschutzes sind für die Bereiche des Portals Süd und der Rampen Lärmschutzwände vorgesehen. Im Rahmen der Maßnahme ist die Umlegung der bestehenden Abwasserkanäle sowie der Anschluss der Tunnelentwässerungsanlagen an das bestehende Kanalnetz zu beplanen. Die Planung ist besonders im Hinblick auf mögliche Schnittstellen mit der parallel durchgeführten Maßnahme „Hasenbergssammler und Lückenschluss in der Schleißheimer Straße“ mit der Münchner Stadtentwässerung (MSE) abgestimmt.

Die konkrete Ausgestaltung dieser Alternative im Hinblick auf die Anzahl der Fahrstreifen, die Konfiguration der Rampen sowie die Ausbildung als Halb- oder Vollanschluss an der BAB A 99 sind derzeit noch Gegenstand einer verkehrstechnischen Untersuchung.

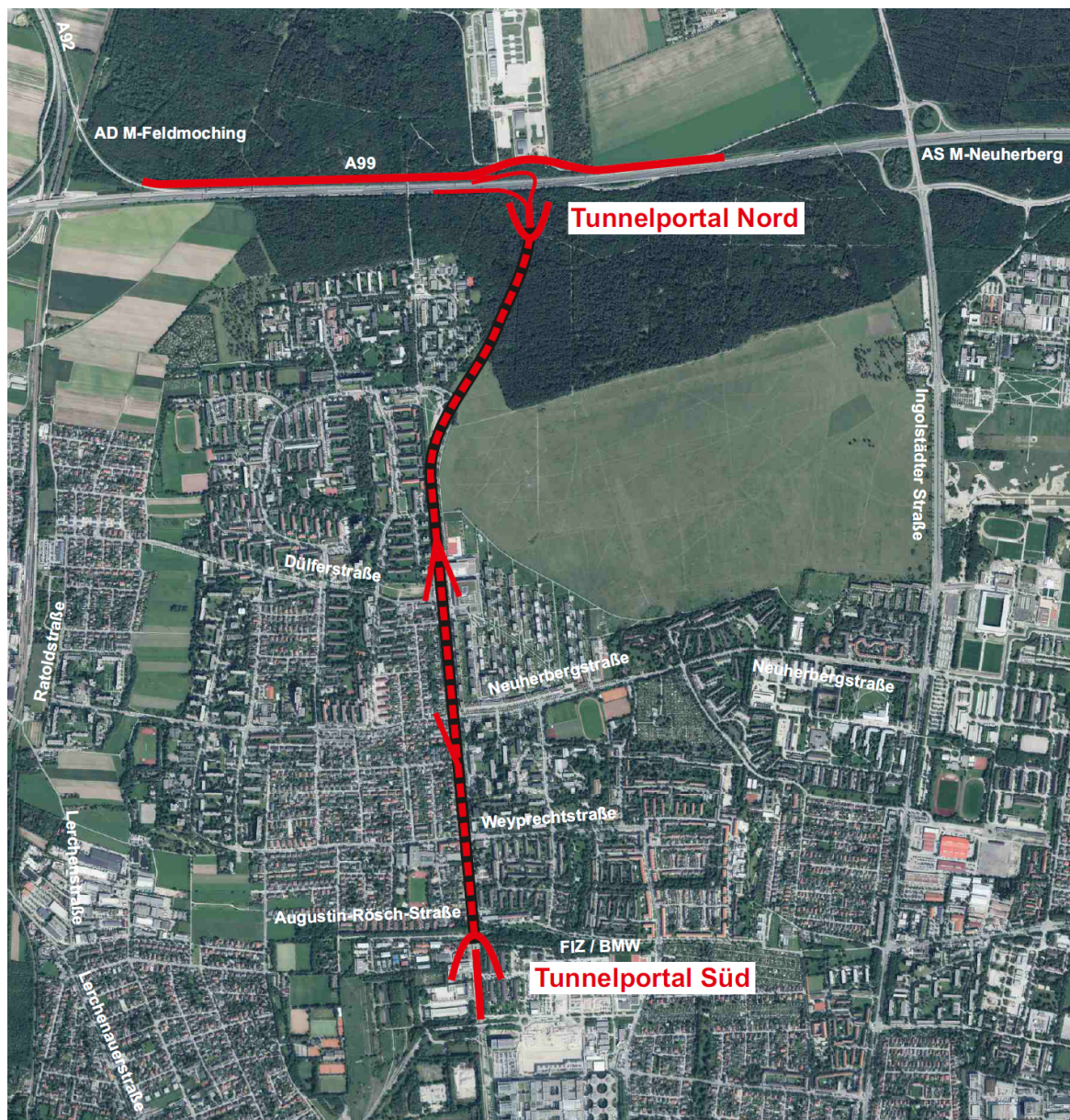


Abbildung 1 – Systemskizze Tunnel Schleißheimer Straße

3.2 Alternativenuntersuchung

Folgende Alternativen werden in der Alternativenuntersuchung betrachtet (vgl. Anlage 1):

- Tunnel Schleißheimer Straße: Ein neuer Straßentunnel größtenteils entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße. Der Tunnel wird auf Höhe der Dülferstraße den bestehenden U-Bahnhof der in Ost-West-Richtung verlaufenden U-Bahn-Linie 2 kreuzen. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wird der Straßentunnel quer durch das Sperrgeschoss oberhalb des U-Bahn-Tunnels geführt und dieses in einen östlichen und westlichen Teil trennen. Anbindung an die Autobahn BAB A 99 über eine neu zu schaffende Anschlussstelle (siehe Ziffer 3.1).
- Tunnel Panzerwiese: Ein neuer Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße bis ca. 100 m nördlich des U-Bahnhofs Dülferstraße. Danach verläuft der Tunnel in östlicher Richtung quer durch die Panzerwiese bis zur Ingolstädter Straße. Anbindung an die Autobahn BAB A 99 über die Anschlussstelle Neuherberg.
- Tunnel Neuherbergstraße: Ein neuer Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße bis zur Neuherbergstraße. Danach im Verlauf der Neuherbergstraße bis zur Ingolstädter Straße. Anbindung an die BAB A 99 über die Anschlussstelle Neuherberg.
- Tunnel Hasenberg: Ein neuer Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Schleißheimer Straße bis ca. 300 m nördlich des U-Bahnhofs Dülferstraße. Danach westlicher Verlauf parallel zur Aschenbrennerstraße bis zur Kleingartenanlage mit anschließendem Richtungswechsel zum Autobahndreieck Feldmoching (BAB A 99 / BAB A 92). Anbindung an die BAB A 99 und BAB A 92 über Anschluss an das Autobahndreieck.
- Tunnel im Grünzug: Beginn des Tunnels in westlicher Richtung entlang der Achse der Augustin-Rösch-Straße mit Führung in Richtung des Autobahnkreuzes BAB A 99 / BAB A 92 durch nicht bebaute Flächen bzw. landwirtschaftliche Flächen. Anbindung an die BAB A 99 und BAB A 92 über Anschluss an das Autobahndreieck.
- Tunnel Ingolstädter Straße: Ein neuer Straßentunnel entlang der Achse der bestehenden Ingolstädter Straße ab ca. Höhe Sudetendeutschestraße bis auf Höhe des Bundesamtes für Strahlenschutz. Anbindung an die BAB A 99 über die Anschlussstelle Neuherberg.
- Tunnel Rathenaupark: Ein neuer Straßentunnel unter dem Rathenaupark bis zur Ingolstädter Straße unter Berücksichtigung einer möglichen Trasse der U26. Richtungswechsel nach Norden und Verlauf entlang der Achse der Ingolstädter Straße bis auf Höhe des Bundesamtes für Strahlenschutz. Anbindung an die BAB A 99 über die Anschlussstelle Neuherberg.

Für alle Alternativen werden im Zuge der Alternativenuntersuchung diverse Varianten im Hinblick auf die Anzahl der Fahrstreifen, der Konfiguration der Rampen sowie der Ausbildung des Autobahnanschlusses untersucht.

In einem ersten Prüfschritt werden alle Alternativen auf das Erreichen der primären Projektziele hin untersucht. Das grundsätzliche Projektziel, trotz der weiterhin zu erwartenden Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen die Verbesserung der Verkehrsqualität im Münchner Norden zu erreichen, wurde in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt konkretisiert:

- Maximale Reduzierung von Routenlängen und Reisezeiten aller Verkehrsteilnehmenden im Bereich östlich der Lerchenauer Straße, nördlich des Frankfurter Rings, westlich der Ingolstädter Straße und südlich der BAB A 99 durch eine neue im Tunnel geführte Anbindung an die BAB A 99
- Reduzierung des Durchgangsverkehrs für die davon betroffene Wohnbevölkerung im Bereich östlich der Dachauer Straße (B 304), nördlich des Frankfurter Rings, westlich der BAB A 9 und südlich der BAB A 99 durch eine neue im Tunnel geführte Anbindung an die BAB A 99.

Die Untersuchungsräume für diese verkehrlichen Zielsetzungen sind in Anlage 2 dargestellt.

Für die Ermittlung der zu erwartenden Verkehrsbelastungen wurden von Seiten der BMW AG auch die vorläufigen Ergebnisse der verkehrlichen Untersuchungen zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d zur Verfügung gestellt. Diese werden unter anderem für die weitere Untersuchung berücksichtigt. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d beinhaltet das FIZ Nord Nord, den nördlichen Teilabschnitt des Forschungs- und Innovationszentrums (FIZ) der BMW AG auf den Flächen der ehemaligen Kronprinz-Rupprecht-Kaserne, welcher im Rahmen des „FIZ Future“-Masterplans realisiert werden soll.

Diejenigen Alternativen, die die verkehrlichen Ziele mit einer ausreichenden Leistungsfähigkeit erfüllen können, werden in einem zweiten Untersuchungsschritt unter folgenden Gesichtspunkten bewertet:

- Lärmschutz und Lufthygiene (Schutzgut Mensch)
- Umweltfachliche Auswirkungen
- Städtebauliche Auswirkungen und Wirksamkeit
- Verkehrliche Auswirkungen und Wirksamkeit
- Bautechnische Machbarkeit
- Kosten

4. Weiteres Vorgehen

Für die Genehmigung einer neuen Anschlussstelle an eine Bundesautobahn ist die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) erforderlich.

Hierfür sind dem BMVI nach Vorgabe der Autobahndirektion Südbayern bereits im Zuge der Vorplanung für alle drei grundsätzlich möglichen Anschlusspunkte an die BAB A 99 aussagekräftige Unterlagen zur Planung sowie zur Modellsimulation der Verkehrsbedingungen und zum Nachweis der Leistungsfähigkeit vorzulegen.

Die Entscheidung des BMVI wird als fachplanerische Bewertung mit in die Alternativenauswahl einzubeziehen sein.

Nach Abschluss der Alternativenuntersuchung wird dem Stadtrat im Vorfeld zur Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens bei der Regierung von Oberbayern die dann ermittelte Vorzugsalternative zur Entscheidung vorgelegt.

Dann werden die Planungen auch mit der Gemeinde Oberschleißheim und dem Landkreis München abgestimmt, da zumindest die Anbindungen über eine neue Anschlussstelle Schleißheimer Straße und über die bestehende Anschlussstelle Neuherberg in die Planungshoheit der Gemeinde Oberschleißheim eingreifen.

Ziel ist es, die Planfeststellung in 2021 einzuleiten.

Alle weiteren Termine hängen vom Ablauf des Planfeststellungsverfahrens ab.

Diese Bekanntgabe ist mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung abgestimmt.

Beteiligungsrechte der Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 Milbertshofen - Am Hart, 12 Schwabing - Freimann und 24 Feldmoching - Hasenberg haben jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information erhalten.

Eine Anhörung der Bezirksausschüsse erfolgt im Zuge der Vorprojektgenehmigung.

Dem Korreferenten des Baureferates, Herrn Stadtrat Danner, und dem Verwaltungsbeirat der Hauptabteilung Ingenieurbau, Herrn Stadtrat Reissl, ist je ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Bekannt gegeben

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Manuel Pretzl
2. Bürgermeister

Rosemarie Hingerl
Berufsm. Stadträtin

III. Abdruck von I. - II.

über das Direktorium - HA II/V Stadtratsprotokolle
an das Direktorium - Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
an die Stadtkämmerei - HA II
zur Kenntnis.

IV. Wv. im Baureferat - RG 4 zur weiteren Veranlassung

Die Übereinstimmung des vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.

An den Bezirksausschuss 11
An den Bezirksausschuss 12
An den Bezirksausschuss 24
An das Kommunalreferat
An das Kreisverwaltungsreferat
An das Referat für Gesundheit und Umwelt
An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
An die Stadtwerke München GmbH
An das Baureferat - G, H, J, T, V, MSE
An das Baureferat - GZ3, MSE-121, T1-VI-SP
An das Baureferat - RZ, RG 2, RG 4
zur Kenntnis.

Mit Vorgang zurück zum Baureferat - Ingenieurbau
zur weiteren Veranlassung.

Am
Baureferat - RG 4
I. A.