



**Christine Kugler**  
Berufsmäßige Stadträtin

An die  
Stadtratsfraktion  
DIE LINKE. / Die PARTEI

Rathaus

### **Klimagutachten zum drohenden BMW-Tunnel**

Antrag Nr. 20-26 / A 02813 von der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI  
vom 01.06.2022, eingegangen am 01.06.2022

Sehr geehrte Frau Stadträtin Burneleit  
Sehr geehrte Frau Stadträtin Wolf,

mit Schreiben vom 01.06.2022 haben Sie den oben genannten Antrag gestellt, der folgende Antragspunkte beinhaltet:

Das Referat für Klima und Umwelt wird beauftragt, zusammen mit dem Mobilitätsreferat so schnell als möglich die Ausarbeitung eines Klima- und Nachhaltigkeitsgutachtens zu den Tunnelplänen und Varianten für den Zubringer zur A99 durch das Hasenberg, das unter anderem folgende Aspekte berücksichtigt, zu erstellen oder zur Vergabe auszuschreiben:

- Zielsetzungen aus dem Klimagrundsatzbeschluss der Landeshauptstadt München
- Zielsetzung, bis 2035 als Landeshauptstadt klimaneutral zu werden
- Zielsetzungen der Mobilitätsstrategie, insbesondere den Entwicklungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV)
- Treibhausgasbilanzierung – zu erwartende klimaschädliche Emissionen während des Baus und nach Bau (auch in Bezug auf graue Energie)
- Baumfällungen inkl. Auswirkungen auf das Mikroklima
- Auswirkungen auf das Stadtklima
- Soziale Auswirkungen für die angrenzenden Stadtviertel

Dieses Gutachten wird dem Stadtrat vor weiteren Planungsbeschlüssen vorgelegt.

Abteilung RKU I-2  
Telefon: (089) 233 –  
Telefax: (089) 233 –  
Bayerstraße 28a, 80335 München

Zu Ihrem Antrag kann ich Ihnen mitteilen, dass Ihrem Anliegen dem Grunde nach bereits durch Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit auf Ebene der Alternativenuntersuchung von Seiten des federführenden Baureferates entsprochen wurde. Die von Ihnen im Antrag aufgeführten Aspekte wurden dabei fachgutachterlich bewertet. Darüber hinaus beabsichtigt das Baureferat in Zusammenarbeit mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz im Rahmen der weiteren Konkretisierung der Planung, die Auswirkungen der Variante A4 durch das Hasenberggl hinsichtlich der genannten Aspekte im Antrag vertiefend zu untersuchen und dem Stadtrat darzustellen.

Das Referat für Klima- und Umweltschutz wird dabei fachlich die vom Baureferat zu veranlassenden entsprechenden Gutachten begleiten.

Zur Abstimmung des weiteren Prozesses fand im Vorfeld ein Austausch zwischen den betroffenen Referaten statt. Da die Gespräche noch andauerten, war eine finale Beantwortung Ihres Antrages bis zur gesetzten Frist leider nicht möglich. Für die gewährte Fristverlängerung bedanken wir uns.

Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlaube ich mir, Ihren Antrag in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Mobilitätsreferat als Brief zu beantworten und teile Ihnen hierzu Folgendes mit:

Anders als im Hochbau wird die Nachhaltigkeitsbewertung von Verkehrsinfrastrukturprojekten noch wenig in der Praxis und in den Verfahren angewendet. Man kann deshalb weder auf etablierte Methoden noch auf ein allgemein anerkanntes Bewertungssystem oder auf bestehende Zertifizierungssysteme zurückgreifen.

In der Literatur wird die Nachhaltigkeitsbewertung von Infrastrukturprojekten in der Regel auf Basis der emittierten Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) bei Bau und Betrieb der Infrastruktur vorgenommen. Folgende Aspekte werden dabei diskutiert:

- Emissionen aufgrund der durch das Bauvorhaben geänderten Verkehrsleistung (Verbrauch von Kraftstoffen)
- Emissionen beim Bau der Verkehrsinfrastruktur (Materialien und Energieverbrauch bei der Herstellung)
- Emissionen während der Betriebsphase (Energieverbrauch durch z.B. Beleuchtung, Lüftung, Instandhaltung, etc.)
- Emissionen bei der Herstellung der Fahrzeuge

Während die THG-Emissionen der Verkehrsleistung relativ einfach und vergleichbar auf Grundlage von Verkehrsmodellen bzw. Verkehrsgutachten ermittelt werden können, sind der Bau- und auch der Betrieb der Verkehrsinfrastruktur insbesondere bei Tunnelbauprojekten in erheblichem Maße von den eingesetzten Materialien und der Herstellungsweise sowie den lokalen Gegebenheiten wie z.B. der Geologie abhängig. Die Bewertungsparameter sind für das jeweilige Projekt zu bestimmen, eine Vergleichbarkeit oder Übertragung von Parameterwerten aus anderen Projekten ist dadurch insbesondere bei Tunnelbauprojekten deutlich erschwert bzw. kaum möglich. Je detaillierter die Daten zur Ausführung vorliegen, umso konkreter können die entsprechenden Emissionen ermittelt und bilanziert werden. Die Nachhaltigkeitsbewertung von Verkehrsinfrastrukturprojekten ist deshalb abhängig von der Planungstiefe und der vorhandenen Datenlage und kann auch stufenweise vorgenommen werden.

Neben einer Bilanzierung von Treibhausgasemissionen von Verkehrsinfrastruktur rückt die Anfälligkeit der Verkehrsinfrastruktur gegenüber den Folgen des Klimawandels immer mehr in den Fokus. Die Untersuchung der „Klimaverträglichkeit“ von Verkehrsinfrastruktur beinhaltet

deshalb möglichst beide Blickwinkel – Auswirkung auf das globale und lokale Klima sowie Anfälligkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels (z. B. Starkregenereignisse).

Bei städtebaulichen Projekten, v.a. im Rahmen der Bauleitplanung, ist das Referat für Klima- und Umweltschutz bereits seit Jahren bei der Bewertung z.B. von Neubauquartieren hinsichtlich ihrer Auswirkung auf Klimaschutz und Klimaanpassung eingebunden und bringt seine fachliche Expertise und Verbesserungsvorschläge zum Bebauungsplanentwurf ein. Für die Belange Klimaschutz, Stadtklima sowie Anpassung an den Klimawandel gibt es ein mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sowie dem Baureferat abgestimmtes Vorgehen zur Umweltprüfung in der Bauleitplanung, das auch von den Projektträgern akzeptiert ist. Entsprechende Fachgutachten werden in der Regel im Verfahren standardmäßig beauftragt und die Ergebnisse werden dem Stadtrat im Umweltbericht dargestellt.

Bei Planfeststellungsverfahren werden die Belange Klimaschutz und Klimaanpassung bislang noch nicht standardmäßig erfasst und bewertet. Die Ermittlung z.B. von Treibhausgasemissionen ist zumindest nach Kenntnisstand des Referates für Klima- und Umweltschutz kein standardmäßiger Bestandteil im Plangenehmigungsverfahren. Die Verfahrenshoheit liegt hier bei der Regierung von Oberbayern und somit nicht im Zuständigkeitsbereich der LH München.

Mit Beschluss des Stadtrates vom 28.07.2021 wurde die Stadtverwaltung beauftragt eine Klimaschutzprüfung von wichtigen, klimaschutzrelevanten Sitzungsvorlagen durchzuführen. Ziel ist, die Klimarelevanz von Projekten, über die der Stadtrat entscheidet, in den Sitzungsvorlagen zu dokumentieren.

Für die Klimaschutzprüfung von Verkehrsinfrastrukturprojekten befindet sich das Referat für Klima- und Umweltschutz aktuell zusammen mit dem Baureferat und dem Mobilitätsreferat in Abstimmung. Ziel ist, die verschiedenen Verkehrsprojekte hinsichtlich ihrer Auswirkung auf das globale Klima möglichst vergleichbar zu bewerten. Ausgehend vom Ist-Zustand sollen die für den Bau und vor allem für den Betrieb ursächlichen Treibhausgasemissionen auf den neu geplanten Strecken sowie dem nachgeordneten Netz erfasst und anhand der Gegenüberstellung des „Mit“ und „Ohne“ Falls bewertet werden. Der räumliche Umgriff ist dabei so zu wählen, dass auch Verlagerungseffekte und neu induzierte Verkehre berücksichtigt werden können. Grundlage zum methodischen Vorgehen ist das ganz aktuell vorliegende „Methodenpapier zur Berücksichtigung des globalen Klimas bei der Straßenplanung in Bayern“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr vom 20.09.2022.

Auf dieser Grundlage beabsichtigt das Baureferat zusammen mit dem Mobilitätsreferat und dem Referat für Klima- und Umweltschutz ein geeignetes Vorgehen zur Erfassung sowie zur Bewertung der Treibhausgasemissionen im Rahmen der Klimaschutzprüfung von Verkehrsinfrastrukturprojekten zu entwickeln. Das Projekt „Anbindung der Schleißheimer Straße an die Bundesautobahn BAB A99 durch das Hasenberg!“ soll dabei als Pilotprojekt dienen.

Auf der Planungsstufe der „Linienfindung“ für die Anbindung der Schleißheimer Straße an die Bundesautobahn BAB A99 wurden für die Alternativenprüfung von Seiten des Baureferates bereits umfangreiche Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit der zur Diskussion stehenden Anbindungsvarianten durchgeführt. Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden die Planungsvarianten gutachterlich auch hinsichtlich der von Ihnen in Ihrem Antrag aufgeführten Aspekte in ihrer Auswirkung auf das globale Klima, auf das Stadtklima, auf die Baumbilanz und vieler weiterer Parameter bewertet.

Zu den Ergebnissen der Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit führt das Baureferat zu Ihren Antragspunkten Folgendes aus:

„Das Projekt zur Anbindung der Schleißheimer Straße an die A99 / Tunnel Schleißheimer Straße wurde offiziell durch den Haushaltsplan 2021 Eckdatenbeschluss (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.07.2020 – Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00527) gestoppt und beendet. Gemäß Stadtratsauftrag wurden die laufenden Planungsphasen (vertragliche Verpflichtungen) noch fertiggestellt und die Verträge mit dem Planer endabgerechnet. Die Arbeiten wurden somit im Jahr 2020 eingestellt.

Die Planungen wurden im Jahr 2020 mit Planungsstand Leistungsphase 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) für die ursprüngliche Vorzugslösung (Tunnel Schleißheimer Straße) eingestellt. Für die Alternative ‚Tunnel Hasenberg‘ wurde die Planung mit Stand Alternativenuntersuchung eingestellt.

Das im Rahmen der damaligen Alternativenuntersuchung relevante Untersuchungsprogramm wurde in Abstimmung mit den zuständigen Fachbehörden festgelegt. Die Ergebnisse des Untersuchungsprogramms sind in die Alternativenprüfung eingeflossen, die dem Stadtrat im Rahmen der vom Mobilitätsreferat eingebrachten Beschlussvorlage ‚Verkehrskonzept Münchner Norden‘ in der Vollversammlung am 29.06.2022 vorgestellt wurde (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06594, Anlage 10).

Fachgutachterlich wurden folgende Schutzgüter untersucht: Flora, Fauna und biologische Vielfalt und insbesondere damit verbunden die naturschutzrechtlichen Auswirkungen, Eingriffe in Wasser, Boden und Fläche, Klima und Luft, Landschaftsbild und Erholungseignung, betroffene Kultur- und Sachgüter, Schalltechnische und Lufthygienische Analyse und Bewertung sowie das Unfall- und Störfallrisiko und die Wechselwirkung der betroffenen Belange untereinander. Die Auswirkungen auf den Baumbestand, das Wohnumfeld (soziale Auswirkungen), auf öffentliche Grün- und Sportflächen wurden im Zuge der städtebaulichen Analyse und Bewertung ermittelt.

Die im Antrag DIE LINKE. / Die PARTEI Nr. 20-26 / A 02813 ‚Klimagutachten zum drohenden BMW-Tunnel‘ genannten Punkte sind somit im Rahmen dieser Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit betrachtet worden.

Zu dem Aspekt ‚Auswirkung auf das globale Klima‘ wurden die zusätzlichen CO<sub>2</sub>-Emissionen anhand der Fahrleistung pro Alternative ermittelt und eine Abschätzung zu den Bau- und betriebsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen anhand der Baukosten vorgenommen, wobei Letzteres zum vorliegenden Planungsstand nur sehr überschlägig angenommen werden konnte.

Zum Aspekt Stadtklima wurde eine gutachterliche Einschätzung der Auswirkung anhand von Luftbildauswertungen und der Klimafunktionskarte der LH München vorgenommen.

Das Ergebnis der Untersuchungen ist im umweltfachlichen Gutachten auf Ebene der Alternativenuntersuchung zusammengefasst:

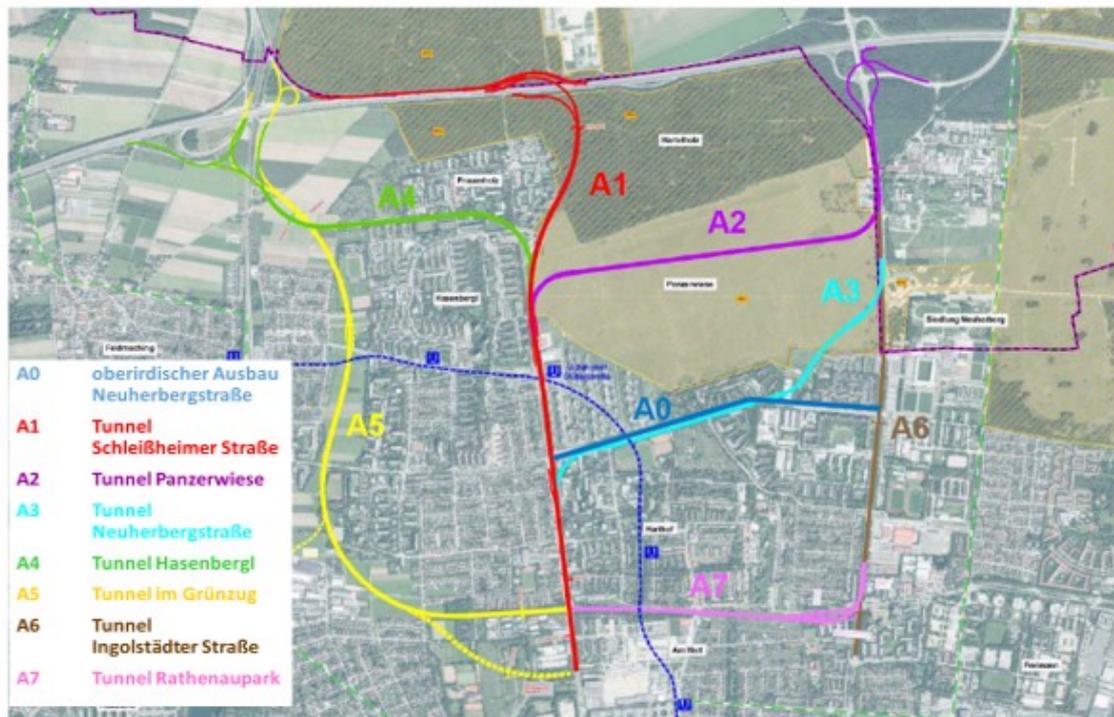


Abbildung 1: Varianten einer Autobahnanbindung

Quelle: Baureferat

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung der einzelnen Alternativen wurde insgesamt die Alternative A4 als am günstigsten eingestuft. Die Trassierung nutzt in großen Abschnitten die vorhandene Straßen und vermeidet daher Flächenverluste bei vielen wichtigen Schutzgutbelangen (Tiere, Pflanzen, Biodiversität, Boden, stadtklimarelevante Strukturen). Auch in Bezug auf das Globalklima (CO<sub>2</sub>-Bilanz) stellt sich diese Alternative als vergleichsweise günstig dar, zu Buche schlagen hier nur die verhältnismäßig höheren Aufwendungen bei Bau und Betrieb.

Ebenfalls als sehr günstig wurde die Alternative 7 eingestuft, da sie über große Streckenlängen auf vorhandenen Straßen geführt wird. Dadurch entstehen bei flächenbezogenen Kriterien geringe Auswirkungen. Starke Auswirkungen sind nur bauzeitlich durch die Trassierung im Grünzug an der Rathenaustraße bei der Erholungsnutzung sowie durch Waldverluste beim Ausbau der Anschlussstelle Neuherberg zu erwarten.

Die Alternative 3 liegt bei vielen Kriterien im Mittelfeld der Bewertungen, da sie nur mit einem relativ kurzen Abschnitt außerhalb von vorhandenen Straßen oder Siedlungsflächen geführt wird. In diesem Abschnitt ist aber das FFH-Gebiet unmittelbar betroffen.

Bei der Alternative 5 führt die große Streckenlänge außerhalb von vorhandenen Straßen oder Siedlungsflächen zu hohen Auswirkungen bei flächenbezogenen Kriterien, auch wenn diese naturschutzfachlich weniger bedeutsam sind. Daneben sind, wie bei der Alternative 4, im Offenlandbereich nordöstlich des Hasenberg I wegen der erforderlichen Bauwerke (Tunnelende, Überführungen, Lärmschutzwälle) starke Beeinträchtigungen beim Landschaftsbild, bei der Erholungsnutzung bzw. -eignung zu erwarten.

Als ungünstig ist die Alternative 1 zu beurteilen. Bei dieser Alternative spielt trotz der relativ kurzen Strecke außerhalb von vorhandenen Straßentrassen der Eingriff in den Waldbereich

*nördlich des Hasenbergls in mehrfacher Hinsicht eine negative Rolle: Sowohl bei der Abschätzung der FFH-Verträglichkeit als auch bei Landschaftsbild und Erholung und dem Klima wirken sich die Waldverluste sehr negativ aus.*

*Sehr ungünstig ist die Alternative 2 (Tunnel Panzerwiese) zu bewerten. Sie weist mit deutlichem Abstand bei den meisten untersuchten Kriterien starke bis sehr starke Auswirkungen auf. Insbesondere die sehr hohen Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes als auch die Auswirkungen auf das Landschaftsbild wirken sich negativ auf die Bewertung aus. Da bei der Alternative 2 auch vergleichsweise wenig Straßenflächen oder Siedlungsflächen für die Trassenführung genutzt werden, ergeben sich bei vielen flächenbezogenen Kriterien vergleichsweise hohe Werte bei den ermittelten Auswirkungen.'*

Auswirkung auf den Baumbestand (in Auszügen aus dem Erläuterungsbericht zur Alternativenprüfung):

*„Hierbei wurde der Entfall von Baumbestand auf Grundlage der jeweiligen Baufeldgrenzen in den Plandarstellungen zur Verkehrsplanung (Oberflächengestaltung) untersucht. Für jeden einzelnen Baumentfall sind zwar Ersatzpflanzungen in möglichst ursprünglicher Lage angestrebt, potentielle Flächen auf öffentlichem Grund sind hierfür jedoch im Verlauf der Anbindung der Schleißheimer Str. an die A99 nur in begrenzter Anzahl verfügbar. Das Defizit in der Baumbilanz wird auf anderen, möglichst naheliegenden städtischen Flächen ausgeglichen.“*

Zum weiteren Vorgehen erläutert das Baureferat:

„Mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 29.06.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06594) wurde u.a. das Baureferat beauftragt, auf Basis der Variante A4 "Tunnel im Norden (Hasenberg)" die Unterlagen für die Einreichung der Planfeststellung zu erarbeiten und die dafür erforderlichen Ressourcen für den Nachtragshaushalt anzumelden. In der Vollversammlung des Stadtrates vom 21.12.2022 wurde der Personalbedarf sowie die erforderlichen Planungsmittel genehmigt. Die erforderlichen Stellen sind inzwischen vom POR geschaffen, die Ausschreibungsverfahren werden Anfang 2023 gestartet. Sobald die Stellenbesetzung erfolgt ist, werden die Planungen für den Tunnel im Norden bzw. Anbindung der Schleißheimer Straße an die A99 wieder aufgenommen.

Die im Antrag der Stadtratsfraktion DIE LINKE. / Die PARTEI genannten Aspekte werden im Zuge der weiteren Planungen für das Projekt gutachterlich abgedeckt. Auf Grundlage der hinreichend genauen Entwurfsplanung, kann dann auch ein Klimagutachten erstellt werden. Erst dann sind alle Aspekte des Projekts bekannt, die für die Erstellung des Klimagutachtens erforderlich sind.

Die entsprechenden Gutachten werden in enger Abstimmung und Zusammenarbeit mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz vom Baureferat veranlasst.“

Die Gleichstellungsstelle für Frauen hat im Rahmen der Mitzeichnung des vorliegenden Antwortentwurfs mit Mail vom 17.05.2023 um die Aufnahme folgender Ausführungen gebeten:

„Die Gleichstellungsstelle befürwortet die Darstellung im Antwortschreiben, dass bezogen auf den im Antrag benannten Tunnelbau die Wechselwirkung der betroffenen Belange untereinander und die Auswirkungen auf den Baumbestand, das Wohnumfeld (soziale Auswirkungen), auf öffentliche Grün- und Sportflächen fachgutachterlich untersucht und im

Zuge der städtebaulichen Analyse und Bewertung ermittelt wurden. Sie weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass im SDG 5 der AGENDA 2030 – Ziele für nachhaltige Entwicklung auch Geschlechtergerechtigkeit und Gleichstellung thematisiert sind.

Demnach ist sorgfältig zu prüfen, welche Belastungen und Teilhabebedingungen sich sowohl lokal vor Ort als auch in größeren Zusammenhängen auswirken. Wir bitten daher um Darstellung, ob und wie die Prüfung geschlechterdifferenziert stattgefunden hat, auf welche örtlichen Umgriffe sie sich bezogen hat und zu welchen Themenstellungen sie durchgeführt wurde (z.B. gibt es bestimmte geschlechterbezogene Belastungen durch Emissionen direkt vor Ort? Profitiert eine Gesellschaftsgruppe geschlechterbezogen von den vorgestellten Lösungsalternativen?).

Ferner bitten wir um Darstellung, wie und inwieweit die geschlechterbezogene und gleichstellungsorientierte Perspektive in der zu gründenden Planungsgruppe querschnittlich bei allen Planungen eingenommen und umgesetzt wird.“

Aus Sicht des Baureferates und des RKU ist zu den Ausführungen der Gleichstellungsstelle für Frauen folgender Hinweis zu geben:

Die Gleichstellung von Frauen und Männern ist ein sehr wichtiges Thema und wird bereits bisher im Rahmen der jeweiligen Aufgabenerfüllung konsequent berücksichtigt, soweit hierfür entsprechende Anregungen in den Planungsprozessen eingebracht werden.

Die detaillierten Rahmenbedingungen, wie die geschlechterbezogene und gleichstellungsorientierte Perspektive in die Planungsgruppen einbezogen werden kann, wird in einem nächsten Schritt mit der Gleichstellungsbeauftragten im BauR erarbeitet. Die konkreten Vorschläge werden anschließend mit der Gleichstellungsstelle abgestimmt.

Die Ermittlung und Bewertung von Umweltauswirkungen erfolgt entsprechend den einschlägigen gesetzlichen bzw. untergesetzlichen Regelungen und Vorschriften und kann nur auf Basis verfügbarer bzw. mit vertretbarem Aufwand ermittelbarer Daten und entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik erfolgen.

Um Kenntnisnahme der vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Ich gehe davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen  
gez.

Christine Kugler  
Berufsmäßige Stadträtin