

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d
Rathenaustraße (südlich), Knorrstraße (westlich),
BMW Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ)
Erweiterung Nord (nördlich), Schleißheimer Straße
(östlich) und Bereich der ehemaligen
Panzerbrücke
- BMW FIZ Erweiterung Nord Nord -**

**Umbau der Schleißheimer Straße im Umgriff des
Bebauungsplans
in den Stadtbezirken 11 Milbertshofen-Am Hart
und 24 Feldmoching-Hasenberg**

Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 06701

Anlagen:

1. Planung zur Anpassung der Schleißheimer Straße
2. Querschnitte der Schleißheimer Straße
3. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d
4. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 28.09.2022 (SB)
Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten	2
II. Antrag des Referenten	10
III. Beschluss	11

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München.

1. Sachstand

Der Stadtrat hat am 04.12.2019 den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d – BMW FIZ Erweiterung Nord Nord – gemäß § 10 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) als Satzung beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17084). Der Plan ist als Anlage 3 diesem Beschluss angefügt.

Zur Erschließung ist es u.a. notwendig, die öffentlichen Verkehrsflächen U-1793 und U-1794 neu herzustellen und die Straßenräume der Schleißheimer Straße und der Knorrstraße im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1939d anzupassen. Der Fertigstellungstermin für die Umsetzung der Umbaumaßnahmen an der Schleißheimer Straße ist auf Ende 2024 festgelegt.

Mit dem vorliegenden Beschluss wird daher nur der Umbau der Schleißheimer Straße zur Genehmigung vorgelegt. Die übrigen Teilbereiche werden lediglich nachrichtlich beschrieben und in späteren Beschlussfassungen behandelt werden.

Zum o.g. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d wurde am 01.08.2019 zwischen der Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft (im Folgenden auch „Erschließer“ genannt) und der Landeshauptstadt München ein städtebaulicher Vertrag geschlossen. Der Erschließer hat sich u.a. unter § 11 verpflichtet, die Anbindung des Planungsgebietes an die Schleißheimer Straße, einschließlich aller hierfür notwendigen Anpassungs- und Umbaumaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan Nr. 1939d in und außerhalb des Bebauungsplanumgriffs nach Abstimmung mit dem Baureferat zu planen und ordnungsgemäß herzustellen.

Zur Regelung der Umsetzung der oben genannten und in der folgenden Projektbeschreibung erläuterten Maßnahmen wurde am 22.09./ 02.10.2020 ein Straßenumbauvertrag zwischen der Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft (BMW) und dem Baureferat geschlossen.

Als Ergebnis der Bedarfsableitung wurde die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung für den Umbau der Schleißheimer Straße erstellt, die hiermit zur Genehmigung vorgelegt wird.

2. Projektbeschreibung

Die Maßnahme umfasst die im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d festgesetzten öffentlichen Verkehrsflächen der Schleißheimer Straße. Deren Ausbau erfolgt – sofern nachfolgend nicht anders dargestellt – gemäß den Vorgaben und Festsetzungen des Bebauungsplanes und den festgesetzten Straßenbegrenzungslinien.

Von der Schleißheimer Straße erfolgt zukünftig die Hauptzufahrt zum BMW FIZ Nord Nord im Bereich der sogenannte Panzerbrücke. Auch die U-1793 schließt in diesem Bereich an die Schleißheimer Straße an.

Im Bestand gibt es bereits Zufahrten auf der Westseite der Schleißheimer Straße zur Panzerbrücke und auf der Ostseite der Schleißheimer Straße direkt auf das BMW-Gelände (s. Abbildung 1). Diese werden grundsätzlich beibehalten, müssen jedoch angepasst werden. Auch die Vierspurigkeit der Schleißheimer Straße (zwei Fahrspuren je Richtung) wird beibehalten, es sind jedoch zusätzliche Abbiegespuren notwendig. Die Planung wird nachfolgend kurz beschrieben und ist zudem in Anlage 1 dargestellt.

Die beiden Kreuzungspunkte sind im Bestand jeweils mit freilaufenden Rechtsabbiegern ausgestattet. Gemäß den Vorgaben der Vision Zero (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 19.06.2021, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03254,

Verkehrssicherheitskonzept „Vision Zero“ Sachstandsbericht) werden die freilaufenden Rechtsabbieger rückgebaut und die Knoten zu signalisierten Einmündungen umgebaut. Dabei werden sichere Übergänge für Fuß- und Radverkehr geschaffen.

Von der Schleißheimer Straße Nord wird ein Linksabbiegestreifen zur U-1793 eingerichtet, der dem Busverkehr dient. Zudem wird ein Rechtsabbiegestreifen zur Panzerbrücke benötigt. Von dort aus kann der Kfz-Verkehr höhenfrei auf das BMW-Gelände gelangen.

Von der Schleißheimer Straße Süd wird eine Rechtsabbiegespur zur U-1793 und zur Hauptzufahrt BMW nördlich davon eingerichtet.



*Abbildung 1:
Luftbild Schleißheimer Straße / Panzerbrücke
© Landeshauptstadt München 2022*

Diese Anzahl an Abbiegestreifen ist notwendig, um den Kfz-Verkehr und auch den ÖPNV leistungsfähig abzuwickeln und Rückstau auf der Schleißheimer Straße zu vermeiden. In der verkehrstechnischen Untersuchung zu diesen Knotenpunkten wurden erhebliche Rückstaulängen für eine Planung ohne zusätzliche Abbiegestreifen prognostiziert, die den Verkehrsablauf empfindlich schwächen würden. Daraus resultiert in der neuen Planung die Notwendigkeit eines stellenweise 7-streifigen Querschnitts.

Im Umbaubereich werden die Radwege an die Vorgaben des Radentscheids angepasst (beidseitig Radwege mit einer Breite von je 2,30m). Die Gehbahnen werden mit einer Mindestbreite von 2,50m ausgebildet.

Im Bereich der Panzerbrücke ergibt sich somit der in Abbildung 2 dargestellte Querschnitt (s. auch Anlagen 1 und 2).

Schleißheimer Straße Schnitt 2-2

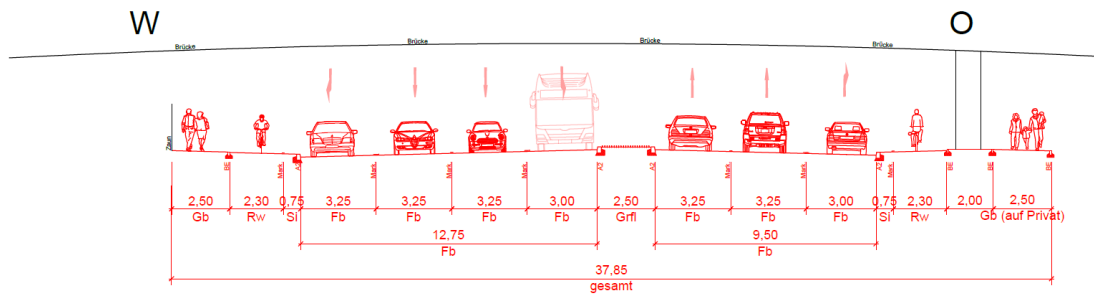


Abbildung 2:
Geplanter Straßenquerschnitt unter der Panzerbrücke
Darstellung: IB Schönenberg

Durch die Umbauten sind auf der Ostseite der Schleißheimer Straße insgesamt 16 und auf der Westseite 3 Baumfällungen erforderlich. Von diesen insgesamt 19 betroffenen Bäumen unterliegen 2 Bäume der Baumschutzverordnung.

Zudem wurden auf der Westseite 5 Bäume identifiziert, die auf den angrenzenden privaten Flächen stehen, jedoch je nach Wurzellage vom Straßenbau betroffen sein könnten. Im Zuge der Baumaßnahme könnten gegebenenfalls noch weitere derartige Bäume identifiziert werden und sich die Zahl dementsprechend erhöhen. Es soll im Rahmen einer ökologischen Baubegleitung selbstverständlich versucht werden, möglichst viele Bäume zu halten.

Um alle notwendigen Spuren und die radentscheidskonformen Radwege umsetzen zu können, ist auf der Ostseite der Schleißheimer Straße eine Fläche von ca. 180m² notwendig (s. blau umrandete Fläche in Anlage 1), die außerhalb der Straßenbegrenzungslinien liegt und im Eigentum von BMW ist. Die Fläche ist im Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939d als Grünfläche festgesetzt. Die Fläche soll jedoch nicht erworben werden. Vielmehr besteht seitens BMW Bereitschaft, die Teilfläche von ca. 180 m² aus ihrem Grundstück für verkehrliche Zwecke zu widmen. Die Fläche bleibt damit im Eigentum von BMW, kann aber öffentlich als Straßenfläche gewidmet werden.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat bestätigt, dass die Inanspruchnahme dieser Fläche für einen Gehweg nicht den Grundzügen des Bebauungsplanes widerspricht und sich keine signifikanten negativen Auswirkungen auf die Grünflächenversorgung und damit auf das Baurecht ergeben.

Die detaillierte Planung erfolgt gemäß den hier getroffenen Aussagen und den Vorgaben des Bebauungsplanes durch das vom Erschließer beauftragte Ingenieurbüro in Absprache mit dem Baureferat im Rahmen der Straßenplanung.

Die Projektierung und Baudurchführung der Umbaumaßnahmen in der Schleißheimer Straße werden durch den Erschließer übernommen, ebenso die Finanzierung mit Ausnahme der Anpassung der Gehwege und Herstellung der radentscheidskonformen Radwege, bei denen sich die Landeshauptstadt anteilmäßig beteiligt. Die weiteren Genehmigungsschritte gemäß den Projektierungsrichtlinien Tiefbau entfallen daher.

Die Projektierung der Lichtzeichennlagen wird die stadtratspflichtige Wertgrenze von 1 Mio € nicht übersteigen. Deshalb werden die weiteren Genehmigungsschritte hierfür verwaltungsintern herbeigeführt.

3. Kosten

Die Kosten für die unter Ziffer 2 beschriebenen ursächlichen Umbaumaßnahmen an der Schleißheimer Straße im Geltungsbereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1939d (Umbau der Fahrbahn und Grünfläche) sind zu 100% vom Erschließer zu tragen. Die Kosten für die Herstellung der radentscheidskonformen Rad- und Fußwegflächen trägt der Erschließer zu 1/3. Die Landeshauptstadt München beteiligt sich an den Herstellungskosten zu 2/3.

Die Kostenverantwortung liegt diesbezüglich nicht bei der Landeshauptstadt München. Eine Kostenobergrenze kann somit nicht festgelegt werden.

Die Kosten für die Errichtung der ursächlichen Lichtzeichenanlage trägt ebenfalls der Erschließer, mit Ausnahme des Anteils der Fuß- und Radwegsquerung nördlich der U-1793 und der nicht ursächlichen Lichtzeichenanlage im Kreuzungsbereich Schleißheimer Straße / Einfahrt U-1793 Nachbarschaftsgarten, die die Landeshauptstadt München trägt.

Durch die neue Lichtzeichenanlagen erhöhen sich die laufenden Kosten für Betrieb und Unterhalt jährlich um ca. 3.000 €.

Der Kostenanteil der Landeshauptstadt München für den Straßenumbau im Bereich der Fuß- und Radwegflächen und die Errichtung der Lichtzeichenanlage wird nach derzeitigem Stand auf ca. 0,6 Mio € geschätzt.

Die Kosten für die Entsorgung von Altlasten und die Freimachung von Kampfmitteln sind von der Landeshauptstadt München zu tragen; lediglich bei im Eigentum des Erschließers stehenden Grundstücken trägt der Erschließer die Kosten.

4. Finanzierung

Der Erschließer hat sich in dem unter Ziffer 1 genannten Straßenumbauvertrag verpflichtet, die Kosten für die unter Ziffer 2 genannten Maßnahmen zu übernehmen.

Die Finanzierung des Kostenanteils des Baureferates in Höhe von ca. 400.000 € für die Straßenumbaumaßnahmen erfolgt aus der Pauschale 6300.950.1110.6 „Nahmobilitätspauschale“.

Der mit dem Erschließer abgeschlossene Straßenumbauvertrag sieht vor, dass das Baureferat die Errichtung der Straßenbeleuchtung und der Lichtzeitanlagen an Stelle des Erschließers projektiert und herstellt.

Der Erschließer vergütet dem Baureferat die entstehenden Planungs- und Honorarkosten, soweit diese durch Dritte entstanden sind, und die Herstellungskosten der entsprechenden Anlagen.

Wie bereits unter Ziffer 3 erwähnt, werden die Kosten für die Lichtsignalanlagen vom Baureferat anteilig übernommen. Die Finanzierung erfolgt aus der Pauschale 6300.960.4200.1 „Verkehrssicherungseinrichtungen“ des Baureferats.

5. Nachrichtliche Darstellung der weiteren öffentlichen Straßenflächen im Umgriff des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1939d

U-1793

Die U-1793 ist im Bebauungsplan als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für den Fuß- und den Radverkehr, den ÖPNV sowie den sonstigen Linienverkehr mit einer Gesamtbreite von 12,50m festgesetzt. Sie ermöglicht die öffentliche Durchwegung des sogenannten Nachbarschaftsgartens, der die FIZ-Erweiterung Nord (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1939a) von der Erweiterung Nord Nord trennt.

Die endgültige Herstellung der U-1793 wird auf Kosten der Landeshauptstadt München durch den Erschließer geplant und durchgeführt und ist bis zum 01.01.2035 abzuschließen. Der Erschließer wird ab den 01.01.2026 eine provisorische Durchwegung für die Öffentlichkeit (Fuß- und Radverkehr) sowie den Busverkehr (einschließlich der Werkbusse von BMW) ermöglichen.

U-1794 und Knorrstraße

Die U-1794 ist im Bebauungsplan ebenso wie die U-1793 als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung für den Fuß- und den Radverkehr, den ÖPNV sowie den sonstigen Linienverkehr festgesetzt. Sie ermöglicht die Einrichtung der notwendigen Wendeschleifen

für Bus- und Trambahn. Hierfür sind zudem Anpassungen der Knorrstraße notwendig, die jedoch innerhalb der bestehenden Straßenbegrenzungslinien erfolgen können.

Unter der Federführung der Stadtwerke München werden derzeit die Planungen durchgeführt. Die Umsetzung ist ab ca. 2027 geplant.

Die Finanzierung des Gesamtprojekts (Tram und öffentliche Verkehrsfläche) erfolgt aus den Ansätzen des ÖPNV Bauprogramms (s. Beschluss der Vollversammlung vom 19.01.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04932).

6. Weitere anstehende Planungen in der Schleißheimer Straße

Die hier vorgelegte Planung stellt nur den kurz- und mittelfristig erforderlichen Umbau der Schleißheimer Straße zur Ermöglichung der neuen Einfahrten zum BMW FIZ dar. Darüber hinaus laufen derzeit verschiedene weitere Planungen für verkehrliche Infrastrukturmaßnahmen in der Schleißheimer Straße, die im Folgenden kurz dargestellt werden. Aufgrund dieser Planungen wird es in Zukunft nötig sein, die Schleißheimer Straße insgesamt und auch den hier behandelten Bereich mit der Zufahrt zum BMW FIZ neu zu untersuchen, neu zu bewerten und umzubauen. Ein Umbau ist jedoch nach heutigem Stand erst ca. Mitte der 2030er Jahre zu erwarten.

Die mit diesem Beschluss vorgelegte Planung ist also nicht als endgültige Lösung zu verstehen, sondern als notwendiger Zwischenausbau, der etwa 10 Jahre Bestand haben wird und den weiteren notwendigen Planungen und Umbaumaßnahmen nicht widerspricht.

Tram Y-Nord

Gemäß Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München soll die Trambahn von der Wendeschleife im Osten des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1939d aus über die U-1793 zur Schleißheimer Straße und von dort aus weiter nach Süden Richtung Petuelring bzw. nach Norden und Nordwesten Richtung Feldmoching verlängert werden. Zu dieser sogenannten Tram Y-Nord liegen zum jetzigen Zeitpunkt noch keine vertieften Planungen vor.

Grundsätzlich ist beim Bau einer Trambahn eine Führung auf eigenem Gleiskörper anzustreben, um einen störungsfreien, attraktiven und leistungsfähigen Betrieb zu ermöglichen und somit eine Förderfähigkeit zu gewährleisten.

In den weiteren Planungen der Schleißheimer Straße ist dementsprechend die erforderliche Fläche des Tramplanums als besonderer Bahnkörper mit 7m Breite zu berücksichtigen, um entsprechend dem Nahverkehrsplan eine hochwertige Erschließung für das Bebauungsplangebiet Lerchenauer Straße sicherzustellen und so dem hohen Fahrgatspotenzial gerecht zu werden. Die Ermöglichung einer Führung auf eigenem Gleiskörper muss die spätere konkrete Objektplanung der Trambahn zeigen. Dabei sind – wie es bei allen Trambahnprojekten praktiziert wird – unter anderem die Auswirkungen auf

die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Gesamtverkehrssystems zu untersuchen sowie auf ausreichende Breiten für den Fuß- und Radverkehr zu achten.

Autobahnanschluss

Mit dem letzten Beschluss zum Verkehrskonzept Münchner Norden in der Vollversammlung des Stadtrats vom 29.06.2022 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06594) wurde das Baureferat beauftragt, die Unterlagen für die Einreichung der Planfeststellung für einen neuen Autobahnanschluss auf Basis der Variante „Tunnel im Norden (Hasenberg)“ zu erarbeiten. Im Fall einer Weiterverfolgung einer Tunnelanbindung käme das südliche Tunnelportal nach bisherigem Vorplanungsstand unmittelbar nördlich des im vorliegenden Beschluss behandelten Umbaubereichs zu liegen. Ein Rückstau in den Tunnel wäre aus Sicherheitsgründen auf jeden Fall zu vermeiden. Aus diesem Grund wäre ein möglichst störungsfreier Abfluss der Kfz-Verkehrs Richtung Süden zu gewährleisten.

Inwieweit die dargestellten Ziele der Trambahnplanung auf der einen und der eines möglichen neuen Autobahnanschlusses auf der anderen Seite in Deckung zu bringen sind, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilt werden. Sollte sich ein Zielkonflikt in den entsprechenden Untersuchungen zur Trambahn und zum Autobahnanschluss abzeichnen, so wird dieser in der für 2024 geplanten Beschlussvorlage zum Verkehrskonzept Münchner Norden thematisiert.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die Stadtkämmerei und die Stadtwerke München/ Münchner Verkehrsgesellschaft haben der Sitzungsvorlage zugestimmt und jeweils einen Abdruck erhalten.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 Milbertshofen-Am Hart und 24 Feldmoching-Hasenberg wurden im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gehört. Im Zuge der Ausbauplanungen werden beide Bezirksausschüsse durch das Baureferat satzungsgemäß beteiligt.

Beteiligungsrechte des Bezirksausschusses gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht. Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 11 Milbertshofen-Am Hart und 24 Feldmoching-Hasenberg haben jedoch Abdrucke der Vorlage zur Information erhalten.

Dem Korreferent des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, die weiteren Planungen mit dem Erschließer durchzuführen und die Umsetzung der Maßnahme zu begleiten.
3. Das Baureferat wird gebeten, die städtischen Kostenanteile für die Straßenbaumaßnahmen aus der „Nahmobilitätspauschale“ zu finanzieren. Die städtischen Kosten für die Lichtzeichenanlagen sind aus der Pauschale 6300.960.4200.1 „Verkehrssicherungseinrichtungen“ zu finanzieren.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium, D-II-V / Stadtratsprotokolle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (2x)
3. An die Bezirksausschüsse 11 und 24
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
6. An das Referat für Klima und Umweltschutz
7. An das Kommunalreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An die Stadtwerke München GmbH / MVG
10. An das Mobilitätsreferat – GB2, GB2.12, GB2.2
11. An das Baureferat – G, V, RG 4, MSE
12. An das Baureferat – T0, T1, T3
13. An die Bayerische Motorenwerke Aktiengesellschaft, Petuelring 130, 80809 München mit der Bitte um Kenntnisnahme.
14. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12 zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen