

BMW Autobahntunnel durchs Hasenbergl? NEIN, es gibt genug Verkehrs-Alternativen!

- BMW-FIZ ist derzeit an die nördlichen Münchner Umlandgemeinden Dachau, Ober-/Unterschleißheim, Lohhof, Eching, Garching u.s.w., nur mager angebunden. Teilweise setzt sogar BMW Werksbusse für Ihre Pendler:innen ein, da das ÖPNV-Angebot und die Radinfrastruktur zu schwach ist.
- Seit über 10 Jahren fordern Bürger:innen, die im Autoverkehr „ersticken“, aber auch BMW hier eine Verbesserung von der Stadt.
- Überwiegend läuft der Autoverkehr heute entweder über den Frankfurter Ring oder über die Ingolstädter Straße. Nur in Ausnahmefällen über die Feldmochinger Str. oder Ludwigsfelder Str. via Dülferstr. & Schleißheimer Str. Dass auf den Haupttrouten in der Rushhour Staus entstehen, liegt an zu vielen Autos. Hier sind drastische Reduktionsmaßnahmen im Autoverkehr unausweichlich. Zusätzliche Straßen erhöhen den klimaschädlichen Autoverkehr, nur gute Alternativen können den Autoverkehr verringern.
- Eine Schwachstelle ist der ÖPNV in der Tangentialen Dachau (S2) – FIZ – Kieferngarten (U6). Dies könnte zum einen über die Anbindung an den DB-Nordring (S1, S2, S8) signifikant verbessert werden. Die Tram 23/24 wird die Lücke zwischen Kieferngarten (U6) und Am Hart (U2) schließen. Weiter von Am Hart Richtung Petuelring (U3) sowie zum Lerchenauer Feld und ins Neubaugebiet Ratoldstr (S1/U2) wird sie als Tram Y-Nord geführt. Eine weitere Verlängerung Richtung Karlsfeld und Dachau (S2) wäre sinnvoll.
- Eine große Schwachstelle ist der Radverkehr. Hier fehlen viele Radwege besonders in Feldmoching, Hasenbergl, Fasanerie und Ludwigsfeld. Auch tangentielle Radverbindungen sind notwendig. Mit gut ausgebauten Radstrecken, nicht nur nach Dachau und Garching sondern auch entlang der S1 nach Oberschleißheim, würde der Nahverkehr bis 15 km gut abgedeckt.
- Eine gute Option ist ein P&R Parkplatz auf dem Feldmochinger Autobahndreieck (ohne Abfahrt) mit Anschluss an die hier laufende S1, die Y-Nord-Tram, Radvorrang-Strecke und evtl. eine Seilbahn direkt zum FIZ über Feldmoching Bahnhof.
- Statt die Zulieferung für BMW per LKW umzusetzen ist das Gütergleis, das vor paar Jahren beim BMW-FIZ abgebaut wurde, wieder herzurichten und wieder an den DB-Nordring anzuschließen. Es ist unverständlich, warum bei der Planung des BMW-FIZ der Schienengüterverkehr keine Rolle gespielt hat.

BMW Erschließungsgebiet

West und Nordwest

Dachau/Karlsfeld: 15.905 Pendler:innen*

Erschließungsgebiet

Schleißheim

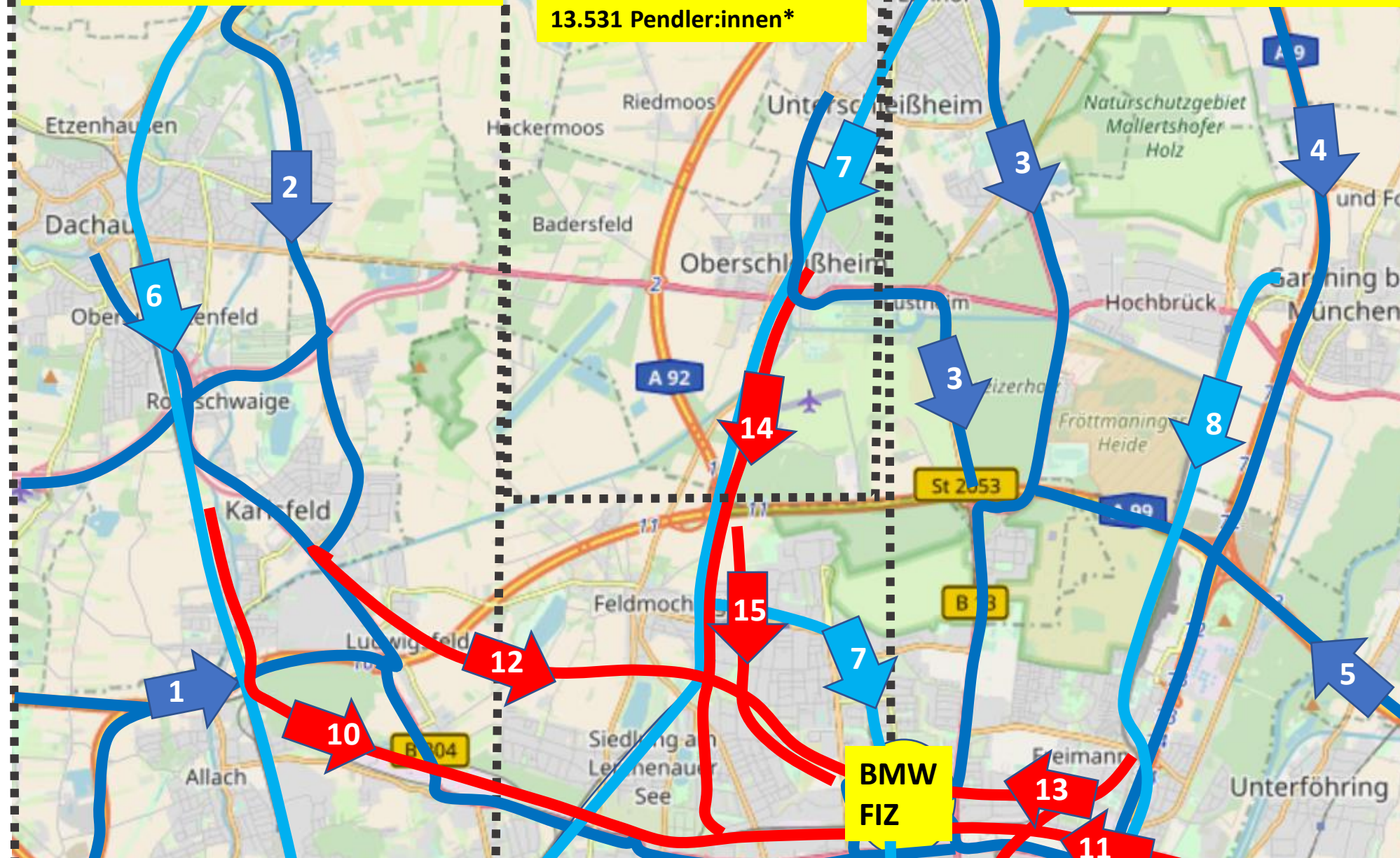
für Hasenbergtunnel

13.531 Pendler:innen*

BMW Erschließungsgebiet

Nord und Ost

Garching: 9.032 Pendler:innen*



Ist Kfz
Ist ÖPNV-Schiene
Neu Rad & ÖPNV

Grafik: Greenpeace München auf Basis von OpenStreetMap
*) Pendler:innen vom Umland bzw. ins Umland. Quelle: Planungsverband äußerer Wirtschaftsraum München
<https://www.pv-muenchen.de/leistungen/planung/verkehrskonzepte/radschnellwege/radschnellwege-in-der-region-muenchen/>

Wie ist das BMW-FIZ an den Münchner Norden angeschlossen?

Autoverkehr - Ist

- (1) Von Westen:
 - Autobahnausfahrt A99-Ausfahrt Ludwigsfeld über Dachauer Str. – Frankfurter Ring <gut ausgebaut, 16 -35 Min.>
- (2) Von Nord-Westen (Dachau/Karlsfeld):
 - St2063 und B304 Dachauer Str. – Frankfurter Ring <teils gut ausgebaut, 18 - 40 Min>
- (3) Von Norden (Lohhof, A92 Autobahnausfahrt Unterschleißheim) bzw. von Ober-Unterschleißheim:
 - B13 / Ingolstädter Landstr. <teils gut ausgebaut, 14-28 Min>
- (4) Von Norden:
 - A9 – Autobahnausfahrt Frankfurter Ring <gut ausgebaut, 14 - 28 Min.>
- (5) Von Osten:
 - A99-Autobahnausfahrt Neuherberg, Ingolstädter Str. <gut ausgebaut, aber fehlende Abbiegemöglichkeit Hufelandstr., 10 -20 Min.>

ÖPNV-Schiienenverkehr -Ist

- (6) Von Nord-Westen (Dachau/Karlsfeld):
 - S2 über Hbf <umständlich über Hbf (38 Min.) oder alternativ Bus 172>
- (7) Von Norden (Unterschleißheim):
 - S1 Feldmoching, U2 <S1 störanfällig, (20 Min.)>
- (8) Von Norden (Garching):
 - U6 über Münchner Freiheit U3 und Scheidplatz U2 <umständlich (33 Min.), alternativ Schnellbus von Studentenstadt>

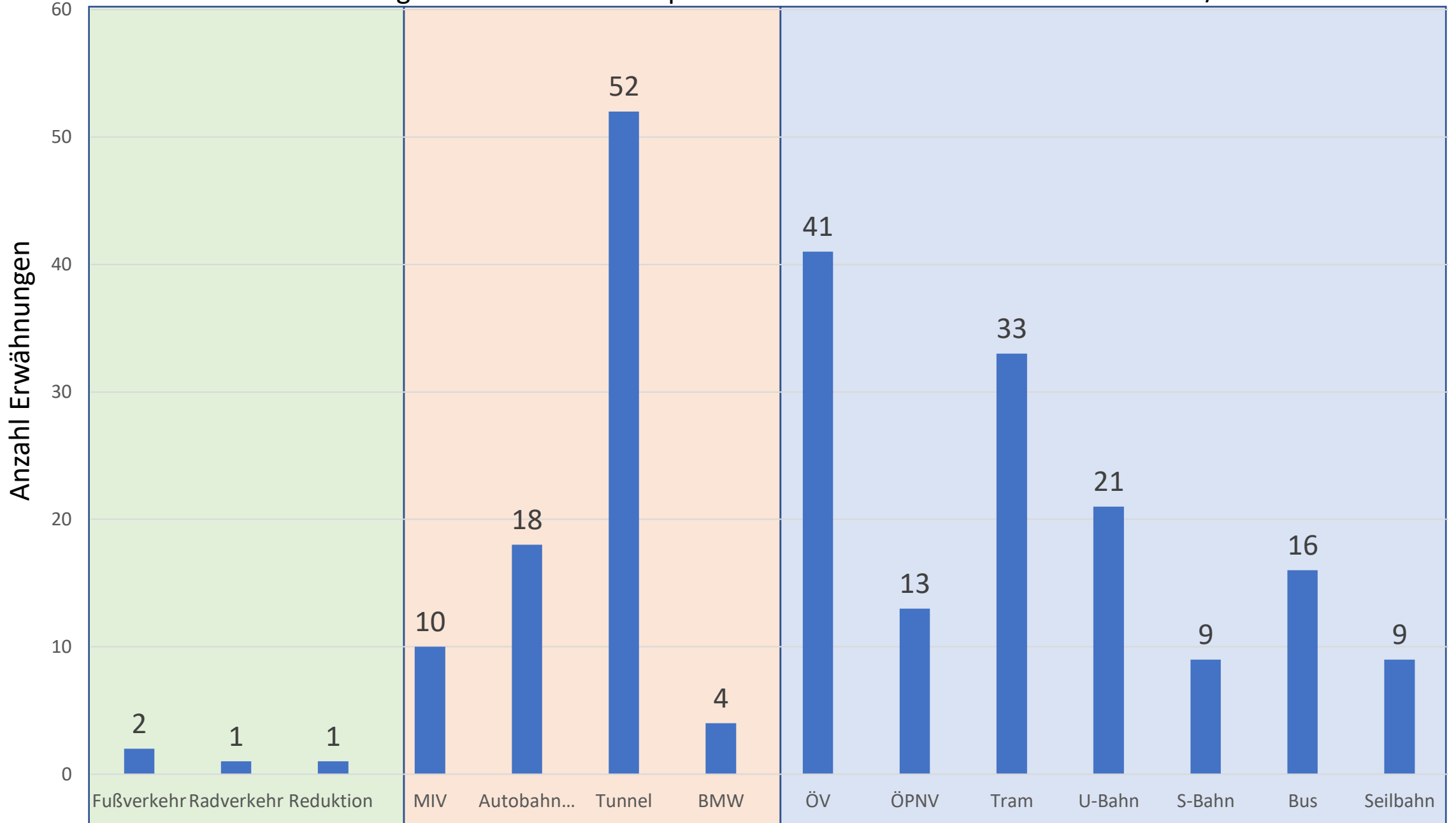
Zukünftige nötige Rad- & ÖPNV-Trassen

- (10) Von Nord-Westen (Dachau/Karlsfeld)
 - S2 Verbindung zum DB-Nordring bis FIZ
 - Radschnellweg Dachau bis Rangierbahnhof, dann Radtangente nördl. oder südlich des DB-Nordrings (13km Dachau, 8 km Karlsfeld – FIZ)**
- (11) Von Osten (Unterföhring)
 - DB-Nordring von Unterföhring/Johanneskirchen bis FIZ**
 - Radtangente Unterföhring, Leinthalstr. dann Radtangente nördl. oder südl. des DB Nordrings (5 km) **
- (12) Von Nord-Westen (Karlsfeld)
 - Tram – Karlsfeld Anschluss an Y-NordTram Lerchenauer Feld – Am Hart
 - Radtangente Karlsfeld, Ludwigsfeld, Lerchenauer Feld – Am Hart (8 km)**
- (13) Von Osten (Bayernkaserne)
 - Tram 23/24 von Kieferngarten über Bayernkaserne – Am Hart
 - Radtangente Freimann – Bayernkaserne – Am Hart (4 km)**
- (14) Von Norden (Schleißheim)
 - Anschluss S1 an DB-Nordring bis FIZ über Feldmochinger Kurve**
- (15) Von Norden (Schleißheim)
 - P & R Parkplatz auf Autobahndreieck Feldmoching (A92/A99) und dann Umstieg auf S1 sowie Umstieg auf**
 - Radschnellweg Oberschleißheim östlich S-Bahntrasse über Feldmoching Bf zum FIZ (7,5 km)**
 - Seilbahn Autobahndreieck zum FIZ**

Mit einer guten Radverbindung und ÖPNV wird keine neue Autoverbindung benötigt. Diese würde ja nur das Gebiet Ober- & Unterschleißheim neu abdecken. Alle Gebiete aus Westen, Norden & Osten werden bereits durch ausgebaute Straßen abgedeckt.

***) Bislang nicht im Verkehrskonzept München Nord des Mobilitätsreferates vom Mai 2022 vorgesehen

Erwähnungen im Verkehrskonzept München Nord des Mobilitätsreferates 5/2022



Kritik an dem geplanten Beschluss zum Verkehr im Münchner Norden

- Einseitige Vorfestlegung und Gewichtung auf die „BMW-Autobahn“ durchs Hasenberg mit Tunnel
- Rad- und Fußverkehr wurden nicht betrachtet. Besonders der Radverkehr ist als Alternative wichtig für Entfernungen bis 10 km (normal) bzw. 15 km (Pedelec)
- Die Trambahnvorschläge sind sinnvoll, leider ohne konkreten Zeitplan. Bei der S-Bahn sind erheblich mehr Anstrengungen notwendig.
- Die ÖPNV-Achse Richtung Norden (Oberschleißheim/Unterschleißheim) wurde für neue Maßnahmen außen vor gelassen? Besonders hier gäbe es Alternativen zur „BMW-Autobahn“
- Für den Güterverkehr wurde keine Lösung in dem Konzept gefunden – Die Güterverlagerung auf die Schiene scheint keine Rolle zu spielen.
- Das Ziel den MIV zu reduzieren ist in die Verkehrsprognose nicht eingeflossen
- Das Konzept, das hier beschlossen werden soll, ist einseitig auf die gefühlten Bedürfnisse von BMW ausgelegt und hat keinen gesamtheitlichen Ansatz. Neben Rad- & Fußverkehr gibt es auch nichts Konkretes zu Bike- & Autossharing, E-Ladesäulen oder anderen ÖPNV-Angeboten wie Taxi.

Weitere ÖPNV-Vorschläge im Münchner Norden

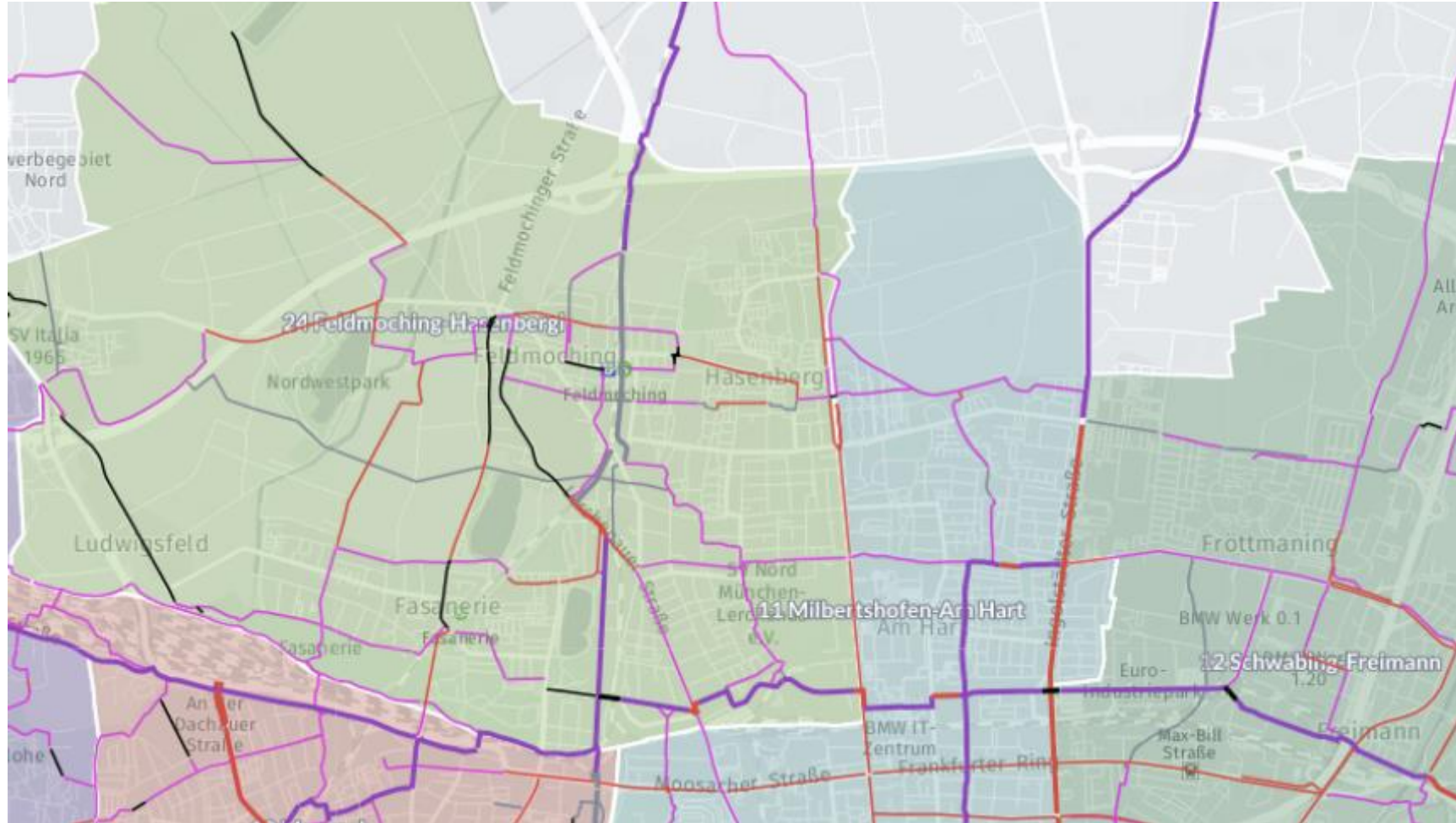
Straßenbahn:

- Bau Tram von Moosach entlang der Dachauer Str nach Karlsfeld
- Bau Tram Nordtangente Moosach - Frankfurter Ring - Johanneskirchen

Busse

- Ausbau Busnetz insbesondere auch mit eigenen Busspuren
- und weitere Vorschläge unter https://greenpeace-muenchen.de/images/Verkehrskonzept_Muenchner_Norden.pdf

Notwendiger Ausbau Radnetz im Radvorrangnetz für den Münchner Norden



Eisenbahn-Neubaustrecke im Münchner Norden

S1 / Bahn München - Freising ausbauen

- Strecke München – Freising überlastet
- Ausbau Neufahrn – Freising im Deutschlandtakt vorgesehen
- Südlich Feldmoching: Verzweigung auf zwei Strecken
- Nötig: Ausbau auch zwischen Neufahrn und Feldmoching, Forderung: direkte Bündlung mit A92 (wie z.B. in Belgien üblich), anstelle großzügig Platz für weiteren Autobahnbau zu reservieren – mit 4 Gleisen bis Feldmoching Bahnhof
- Entlastet Ortsdurchfahrten von durchfahrenden Fern- und Güterzügen
- 10-Minuten-Takt auf S1
- Erlaubt zusätzliche S-Bahnen im Münchner Norden, z.B. von S1-Strecke auf Nordring zu FIZ und weiter nach Osten
- Weiterer Ausbau Richtung Süden als Stufe 2 nachgelagert

<https://www.pro-bahn.de/oberbayern/flughafen/flughafen-2008.pdf#page=3>

