

BN - KG München, Pettenkoferstr. 10 A, 80336 München

Jonas Thomasberger

Sachgebiet 32 Planfeststellung Straßenrecht

Regierung von Oberbayern

80534 München

Landesverband Bayern des
Bundes für Umwelt und
Naturschutz Deutschland e.V.

Kreisgruppe München

Pettenkoferstr. 10 A

80336 München

Tel.: 089 – 51 56 76-0

Fax: 089 – 51 56 76-77

Besuchen Sie auch unsere
Homepage:

www.bn-muenchen.de

info@bn-muenchen.de

Ihr Schreiben vom: -

Unser Zeichen: 33/2025MM

Ihr Zeichen: -

Vorsitzender:

Christian Hierneis

Spendenkonto:

SozialBank AG

IBAN:

DE62 3702 0500 0008 8621 00

München, den 12.06.2025

Planfeststellungsverfahren

**nach §§ 17, 17a FStrG i.V.m. Art. 72 ff BayVwVfG mit integrierter
Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVPg;
A 99 West, 6-streifiger Ausbau, BA I: AD MünchenSüd-West
bis Tunnel Aubing (Bau-km 0+000 bis Bau-km 2+960)**

Vereins-Reg. Nr.: 834
Amtsgericht München

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Kreisgruppe München des BUND Naturschutz in Bayern e.V. (BN) bedankt sich für die Beteiligung am o.g. Verfahren. Der BN nimmt dazu als anerkannter Naturschutzverband gem. § 63 Abs. 2 BNatSchG Stellung:

Der BN lehnt das Vorhaben ab. Die vorliegende Planung verfolgt das Ziel, einer Zunahme des Verkehrsaufkommens mit dem Bau zusätzlicher Fahrspuren zu begegnen. Die Planung beinhaltet daher keine nachhaltige und zeitgemäße Lösung zur Verkehrsbewältigung. Im Gegenteil, sie fördert die weitere Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und behindert aktiv die umwelt- und klimaverträgliche Transformation des Verkehrssektors. Der Anstieg an CO₂-Emissionen durch das Projekt widerspricht den Zielen des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) sowie dem Beschluss des Ersten Senats des BVerfG vom

24. März 2021 hinsichtlich der staatlichen Verantwortung für die Lebensgrundlagen und Freiheitsrechte zukünftiger Generationen.

Gleichzeitig nimmt die Luftschadstoffbelastung für die angrenzende Wohnbebauung, den geplanten Badensee sowie den geplanten Landschaftspark für Freiham zu. Unabhängig davon überschreiten die NO₂-Jahresmittelwerte die ab 2030 geltenden Grenzwerte gemäß der neuen EU-Richtlinie 2024/2881¹. Wichtige Alternativen zum Projekt wären der Ausbau des ÖPNV, der aufgrund hoher Energieeffizienz erheblich niedrigere Treibhausgasemissionen pro Personenkilometer verursacht als der MIV^{2,3}. Diese Alternativen werden allerdings nicht geprüft. Der BN stellt zudem die Planrechtfertigung durch den Bundesverkehrswegeplan 2030 (BVWP) in Frage. Der BVWP ist nachweislich nicht darauf ausgerichtet die Klimaschutzziele zu erreichen⁴ und unterschätzt systematisch den induzierten Verkehr und damit die Auswirkungen auf das Globalklima⁵ (siehe nächster Abschnitt). Dadurch muss auch die Nutzen-Kosten-Analyse für den vorliegenden Autobahnerweiterungsabschnitt in Frage gestellt werden. Die Prüfung des Schutzgutes Klima lässt zudem wichtige Aspekte unberücksichtigt und verfehlt eine angemessene Einschätzung der Auswirkungen des Projekts.

1. Induzierter Verkehr im BVWP und Auswirkungen auf die Nutzen-Kosten-Analyse

Der BVWP unterschätzt dramatisch die Auswirkungen des induzierten Verkehrs auf die angenommene Verkehrsleistung. Zudem nimmt der induzierte Verkehr erfahrungsgemäß langfristig weiter zu. Infolgedessen werden die dort veranschlagten CO₂-Emissionen zu niedrig angesetzt. Dies legte eine kürzlich veröffentlichte Studie von Transport & Environment dar, die die vorhergesagten Verkehrsleistungen mit empirischen Beobachtungen aus der Vergangenheit verglichen hatte⁵. Für die Prognosen im BVWP werden laut Studie folgende Faktoren nicht berücksichtigt:

- Sekundär induzierter Verkehr („Veränderung von Siedlungsstrukturen oder Beschäftigungsbedingungen, die durch die Verkehrsinfrastruktur ermöglicht wird“)
- Primär induzierter Verkehr für den Güterverkehr

Die Fehleinschätzung der Verkehrsleistung wiegt laut Studie besonders schwer bei Projekten mit vordringlichem Bedarf-Engpassbeseitigung, „weil die Erweiterung viel befahrener Straßen nachweislich besonders viel Verkehr induziert“. Berücksichtigte man den induzierten Verkehr, würden die Projekte des „vordringlichen Bedarfs-Engstellenbeseitigung“ ca. 2,2 Mio. t. CO₂ pro Jahr verantworten anstatt der angenommenen 0,32 Mio. t.

Hinzukommt, dass der BVWP die Kosten pro Tonne CO₂-Emission mit 145 € veranschlagt. Diese Zahl ist mittlerweile veraltet und stellt keine angemessene Näherung mehr dar. So beziffert das Umweltbundesamt (UBA) mittlerweile die

¹ Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32024L2881> (abgerufen am 11.06.2025)

² UBA (2022): Projektionsbericht 2021 für Deutschland.

³ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/emissionsdaten#hbefa> (abgerufen am 28.05.2025)

⁴ UBA (2023): Klimaschutzinstrumente im Verkehr, Reformhebel für eine klima- und umweltschutzorientierte Bundesverkehrswegeplanung nach 2030.

⁵ Transport & Environment (2023): Fast eine Größenordnung daneben Die Verkehrsprognose für neue Autobahnen unterschätzt den induzierten Verkehr massiv.

Kosten auf 700 € pro Tonne CO₂-Emission^{5,6}.

Die Studie kommt zu dem Schluss, dass bei Berücksichtigung der aktuellen Kosten pro Tonne CO₂ als auch des empirisch beobachteten induzierten Verkehrs und der damit erhöhten Emissionen, die Kosten den Nutzen bei einem großen Teil der Autobahnprojekte übersteigen würden.

Der BN fordert daher, dass die Nutzen-Kosten-Analyse an den aktuellen Forschungsstand, unter Berücksichtigung des induzierten Verkehrs und aller daraus resultierender, notwendiger Änderungen anderer Faktoren, angepasst und neu gerechnet wird. Auch sollte die Nutzen-Kosten-Analyse dabei die Ziele des KSG berücksichtigen.

2. Reduktionsziele des Bundes-Klimaschutzgesetzes

Basierend auf den Analysen zum BVWP unter Punkt 1 gehen wir davon aus, dass die Ausmaße des induzierten Verkehrs auch im für das Verkehrsgutachten verwendeten Modell unterschätzt wurden. Folglich dürften auch die CO₂-Emissionen höher ausfallen, als in den Unterlagen errechnet. Im Verkehrsgutachten wird auf die Anlage 5 verwiesen, in der die Details zu den Eigenschaften und Einstellungen der Modellversionen erläutert werden. Leider konnten wir in den Unterlagen keine Anlage 5 finden. Eine abschließende Bewertung des Modells aus dem Verkehrsgutachten, zum Beispiel hinsichtlich der Berücksichtigung von induziertem Verkehr, war uns dadurch nicht möglich. Wir bewerten daher hier nur die CO₂-Emissionen, die für die UVP ermittelt wurden.

2025 hat der Expertenrat für Klimafragen deutlich dargestellt, dass der Verkehrssektor seine Bundesziele zur Minderung der Treibhausgase nicht erreicht hat. Dort lautet die Aussage wie folgt: „Gemäß der Berechnung der Emissionsdaten des Umweltbundesamtes überschreiten der Gebäudesektor und der Verkehrssektor im Jahr 2024 zum wiederholten Mal die Jahresemissionsmengen. In beiden Sektoren ist die Überschreitung nochmals höher als im Vorjahr.“⁷ Ausgehend von Angaben in den Unterlagen, leistet die vorliegende Planung keinen Beitrag zur Erreichung der Reduktionsziele. Im Gegenteil, die Emissionen steigen um 2,1%. Die angegebene Senkung der Emissionen von 0,1% im erweiterten Untersuchungsraum werten wir hierbei im Bereich der Fehlertoleranz des Modells. Im besten Fall bleiben die Emissionen gleich. Aber auch in diesem unwahrscheinlichen Fall (siehe Ausführungen unter Punkt 1) trägt das Aufrechterhalten von CO₂-Emissionen zur Klimakrise bei und konterkariert die Reduktionsziele. Die Planung ist daher nicht vereinbar mit den Zielen des KSG und widerspricht unseres Erachtens dem Beschluss des Ersten Senats des BVerfG vom 24. März 2021 hinsichtlich der staatlichen Verantwortung für die Lebensgrundlagen und Freiheitsrechte zukünftiger Generationen.

3. Fehlende Bewertung der Auswirkungen auf das Klima

Der Zweck des Berichts zur Umweltverträglichkeitsprüfung ist die frühzeitige Ermittlung, Beschreibung **und** Bewertung der Umweltauswirkungen des Vorhabens⁸. Es müssen beispielsweise die zu erwartenden erheblichen Auswirkungen der Planung beschrieben werden (§ 16 Abs. 1 Nr. 5 UVPG). Gemäß

⁶ UBA (2020): Methodenkonvention 3.1 zur Ermittlung von Umweltkosten, Tabelle 1.

⁷ Expertenrat für Klimafragen (2025): Prüfbericht zur Berechnung der deutschen Treibhausgasemissionen für das Jahr 2024 und zu den Projektionsdaten 2025. Prüfung und Bewertung der Emissionsdaten sowie der Projektionsdaten gemäß § 12 Abs. 1 Bundes-Klimaschutzgesetz. Online verfügbar unter: <https://www.expertenrat-klima.de>.

⁸ <https://www.umweltbundesamt.de/themen/nachhaltigkeit-strategien-internationales/umweltpruefungen#grundprinzipien-der-umweltpruefungen> (abgefragt am 12.06.2025)

§ 16 Abs. 3 UVPG muss der UVP-Bericht „auch die in Anlage 4 genannten weiteren Angaben enthalten, soweit diese Angaben für das Vorhaben von Bedeutung sind.“ In diesem Fall bedeutet das, die Beschreibung der Auswirkungen auf das Schutzgut Klima. Die „Darstellung der Umweltauswirkungen soll den Umweltschutzziele Rechnung tragen“. Im UVP-Bericht konnten wir keine Darstellung bzw. Bewertung der Umweltauswirkungen finden, die die CO₂-Emissionen anhand der Klimaschutzziele gemäß KSG eingeordnet und bewertet hätte.

Zusätzlich bedarf es gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 4 UVPG „eine[r] Beschreibung der geplanten Maßnahmen, mit denen das Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen des Vorhabens ausgeschlossen, vermindert oder ausgeglichen werden soll, sowie eine[r] Beschreibung geplanter Ersatzmaßnahmen“. In den Unterlagen werden keine Maßnahmen beschrieben, die einen Beitrag zur Verringerung von CO₂-Emissionen für den Sektor Verkehr leisten bzw. zu den Reduktionszielen des Verkehrssektors beitragen würden. Schließlich fehlt auch in der allgemeinverständlichen Zusammenfassung des UVP-Berichts die Auseinandersetzung mit dem Schutzgut Klima und den Zielen des KSG.

An dieser Stelle möchten wir noch anmerken, dass die Art des Projekts naturgemäß impliziert, dass es keinen Beitrag zur Erreichung der Klimaneutralität leistet. Daher sehen wir, wie bereits erwähnt, im Ausbau der A99-West keine Vereinbarkeit mit den Klimaschutzziele. **Unabhängig davon fordern wir eine Bewertung der Emissionen anhand der Reduktionsziele des KSG.**

4. Fehlende Prüfung von Alternativen zur Reduktion der CO₂-Emissionen

Wie bereits dargelegt, verfehlt der Verkehrssektor in Deutschland regelmäßig seine Minderungsziele. Gleichzeitig verlangt das KSG wirksame Maßnahmen zur Emissionsminderung (§ 5 Abs. 1 S. 2 Anlage 2a KSG). Daraus ergibt sich unseres Erachtens die Notwendigkeit, bei der Planung von Infrastrukturprojekten wie Autobahnausbauten eine Alternativenprüfung durchzuführen. **Der BN fordert daher zu prüfen, inwiefern die Ziele (z.B. Stauvermeidung) nicht auch durch klimafreundlichere Alternativen wie Ausbau des Schienenverkehrs, Förderung von ÖPNV zusammen mit einem Verkehrsmanagement (z.B. Tempolimit) erreicht werden können.**

5. Luftschadstoffe

Laut Gutachten der Fa. Lohmeyer GmbH wird sich die NO₂-Belastung gering erhöhen, die Grenzwerte nach 39. BImSchV werden im Planfall weiter eingehalten. Die aktuelle wissenschaftliche Forschung sieht gesundheitliche Risiken von NO₂ bereits bei deutlich niedrigeren Konzentrationen als bisher angenommen. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) empfiehlt als Richtwert seit 2021 einen **Jahresmittelwert von nur 10 µg/m³** für NO₂, also ein Viertel des derzeit in Deutschland geltenden Grenzwerts⁹. Die Modellierungen aus dem Luftschadstoffgutachten haben ergeben, dass die NO₂-Konzentrationen beispielsweise an den Gebäuden des neuen Viertels in Freiham zwischen 22,8 und 27,1 µg/m³ liegen werden. Damit werden die Menschen gesundheitsschädlichen Emissionen ausgesetzt sein. Zusätzlich werden der geplante Badesee und der zukünftige Landschaftspark, die ausdrücklich der Erholung und der Gesundheit dienen sollen, im Bereich mit gesundheitsschädlichen

⁹ <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/luft/daten-luft/luft-grenzwerte> (abgerufen am 11.06.2025)

Luftschadstoffkonzentrationen liegen. Dies ist umso bedenklicher, als der Ausbau der A99 an dieser Stelle bereits zu einer flächenmäßigen Reduktion des Landschaftsparks auf Planungsebene geführt hat. Hinzukommt, dass die Prognose sich auf den Planfall, also nach 2030, bezieht. Zu diesem Zeitpunkt gelten bereits die neuen Grenzwerte, die in der EU-Richtlinie (2024/2881) zur Senkung der Luftschadstoffe beschlossen wurden¹⁰. Für NO₂ liegen diese beispielsweise für das Jahresmittel bei 20 µg/m³. Die von der Prognose ermittelten Werte überschreiten somit nicht nur die WHO-Werte, sondern auch die zukünftigen EU-Grenzwerte. Damit verstößt sowohl die Planung als auch der Prognosenullfall gegen dann geltende Grenzwerte.

Die prognostizierten Jahresmittelwerte für die PM₁₀ und PM_{2.5} Konzentrationen liegen im Bereich von See, Landschaftspark und Wohnbebauung Freiham bei jeweils 14-16 und 9-10 µg/m³ (Planfall). Damit erreicht die PM_{2.5} Jahresmittelkonzentration den neuen EU-Grenzwert (10 µg/m³) und überschreitet den WHO-Richtwert (5 µg/m³). Im Falle der PM₁₀ Konzentration wird laut Prognose der neue EU-Grenzwert (bis 2030) für das Jahresmittel eingehalten, die Konzentration erreicht allerdings den WHO-Richtwert von 15 µg/m³.

Der BN fordert daher, die Auswirkungen der Luftschadstoffe anhand der ab 2030 gelten Grenzwerte zu prüfen und im Rahmen der UVP zu bewerten. Des Weiteren fordern wir ein Monitoring der aktuellen Schadstoffbelastungen im Bereich der geplanten und bereits vorhandenen Wohnbebauung, des Landschaftsparks und des Badesees.

Wir hoffen, dass Sie sich ernsthaft mit unseren Einwendungen und Vorschlägen auseinandersetzen und stehen Ihnen für Nachfragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Martin Hänsel
Geschäftsführer

¹⁰ <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/luft/daten-luft/luft-grenzwerte> sowie: Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=CELEX:32024L2881> (abgerufen am 11.06.2025)