

Datum: 10.02.2015

Telefon: 0 [REDACTED]

Telefax: 0 [REDACTED]  
[REDACTED]  
[REDACTED]

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN-HAI-32-3

An die Teilnehmerinnen und Teilnehmer (s. Teilnehmerliste)

**Betreff: Vorstudie Einhausung A96,  
Besprechungsprotokoll Termin 16.01.2015**

Teilnehmer:

Fr. Kutscher, Herr Weckerle (BIBAB96),  
Hr. Keller, Hr. Nagel, Hr. Wolf, Fr. Hemmerlein (BA 7),  
Hr. Stadler, Hr. Fries, Hr. Schmitt (BA 20),  
Fr. Oberhuber-Völkl (BA 21),  
Fr. Zöllner, Fr. Benn (BA 25),

[REDACTED],

[REDACTED],

[REDACTED],

[REDACTED],

Hr. [REDACTED] (RGU UW12)

Hr. Langer, Hr. Steinbach (Suess Staller Schmitt Ingenieure GmbH)

**Inhalt:**

**TOP 1: Vorstellung der Aufgabenstellung und der Beschlusslage durch Hr. [REDACTED]**

Herr [REDACTED] stellt kurz den Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2013 vor, mit dem das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur Durchführung einer Vorstudie mit Unterstützung durch einen externen Projektsteuerer beauftragt wurde. Das Konzept sollte bis spätestens Mai 2014 dem Stadtrat vorgestellt werden. Aus personellen Gründen konnte dieser Termin vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung nicht eingehalten werden. Am 24.06.2014 wurde bei den Mitgliedern des Planungsausschusses eine Fristverlängerung beantragt. Im Juli 2014 wurde die Vorstudie unter dem Titel "Vorbereitende Untersuchungen für eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes, der lufthygienischen und städtebaulichen Situation im Bereich der A96" öffentlich ausgeschrieben und Ende September 2014 an das Ingenieurbüro Suess Staller Schmitt Ingenieure GmbH vergeben.

**TOP 2: Vorstellung erster Ergebnisse und Vorstellung des Zeitplans durch Hr. Langer (Suess Staller Schmitt Ingenieure GmbH)**

Der Auftrag besteht aus zwei Teilen:

- Teil 1: Durchführung von Voruntersuchungen (Recherche zu geplanten/umgesetzten Einhausungen, grundsätzlich mögliche Abschnitte der A96 für eine Einhausung, Flächenpotenziale und mögliche Nutzungen, Grobkostenschätzung, Alternativen zu

einer Einhausung, grundsätzliche Verbesserungspotenziale bzgl. Lärm- und Schadstoffbelastung, rechtliche Rahmenbedingungen, Möglichkeiten der Finanzierung)

- Teil 2: Erstellung eines Leistungsbildes für eine Machbarkeitsstudie inkl. Kostenschätzung für Machbarkeitsstudie sowie Vorschlag für weiteres Vorgehen

Herr Langer stellt zunächst die Ergebnisse der Recherche zu geplanten bzw. umgesetzten Einhausungen, grundsätzlich mögliche Nutzungen der dadurch gewonnenen Flächen sowie grundsätzliche Alternativen zu einer Einhausung vor.

Daraufhin erläutert Herr Langer den prinzipiellen Ablauf bei dem Entwurf des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie. Ergebnis soll ein Lastenheft sein, das die Grundlage für die Ausschreibung der Machbarkeitsstudie bildet. Die Machbarkeitsstudie selbst gliedert sich in die drei Stufen

- Stufe 1: Grundlagenermittlung (Festlegung des Untersuchungsraums, stadträumliche Analyse, Verkehrsmengen und Immissionen in Bestand, Prognosenußfall und Prognose, vereinfachte Umweltverträglichkeitsstudie), Bearbeitungsdauer ca. 6 - 8 Monate,
- Stufe 2: Entwicklung von Lösungskonzepten zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation (Einhausung ganz oder abschnittsweise, Alternativen des aktiven und passiven Lärmschutzes, Kombinationen aus Einhausung und Alternativen), Bewertung der einzelnen Lösungskonzepte sowie Empfehlung ausgewählter Konzepte, Bearbeitungsdauer ca. 8 - 10 Monate,
- Stufe 3: Vertiefte Untersuchung ausgewählter Konzepte, Bewertung und Umsetzungsempfehlung, Bearbeitungsdauer ca. 10 - 12 Monate.

Zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie sind unter der Koordinierung eines Projektmanagers folgende Fachbereiche zu beteiligen:

- Verkehrs- und Straßenplanung
- Stadtplanung
- Umwelt- und Landschaftsplanung
- Immissionsschutz
- Ingenieurbau
- Bauleistungslogistik
- Planungs- und Baurecht
- Kosten und Finanzierung.

Für die Vorstudie sieht Herr Langer folgenden Zeitplan vor: Bis ca. Ende Februar 2015 soll durch das Büro Suess Staller Schmitt ein Entwurf fertiggestellt werden, welcher anschließend den Beteiligten (Bezirksausschüsse, Bürgerinitiative, RGU, Baureferat, ABDS, LfU) ca. 3 - 4 Wochen zur Durchsicht und Kommentierung gegeben wird. Die Fertigstellung der Vorstudie ist für April 2015 geplant.



### TOP 3: Feedback und Diskussion

- Herr Keller (BA 7) fragt nach der Definition einer Einhausung bzw. Abgrenzung Einhausung/Tunnel. Herr Langer sieht den Übergang zwischen der Definition Einhausung und Definition Tunnel fließend. Als Tunnel würde er eine unter Geländeniveau befindliche Straße mit einer ausreichenden Überdeckung ansehen, wodurch die Oberfläche auch für andere Nutzungen geeignet ist.
- Auf die Frage des BA 7, ob sich der Stadtratsbeschluss ausschließlich auf die A96 beziehe, antwortet [REDACTED], dass das so sei, jedoch eine Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet ggf. untersucht werden soll. Dies sollte in das Leistungsbild der Machbarkeitsstudie mit aufgenommen werden.
- Herr Weckerle (BiBAB96) weist auf die starke Verkehrszunahme auf der A96 vom Jahr 2000 bis 2014 hin, die durch die Eröffnung des Luise-Kiesselbach-Tunnels noch weiter zunehmen werde. Auf der A95 hingegen sei die Verkehrsbelastung in diesem Zeitraum weitgehend konstant.
- Frau Kutscher (BiBAB96) fehlt die Aussage, welche Nutzenpotenziale durch eine Einhausung/Tunnel auch hinsichtlich einer baulichen Nutzung der Oberfläche generiert werden können. [REDACTED] sagt zu, dass der Aspekt Nutzen mit in die Vorstudie mit aufgenommen wird.
- Frau Zöllner (BA 25) lobt die fundierte Herangehensweise. Es sollte keine Lösung von vornherein ausgeschlossen werden. Der lange Zeitrahmen für die Durchführung einer fundierten Machbarkeitsstudie von ca. 2,5 - 3 Jahren sei notwendig.
- Herr Keller (BA 7) spricht die Stauproblematik auf der A96 im Zulauf zum Mittleren Ring an. Auch dies müsse bei der Entwicklung von Lösungskonzepten berücksichtigt werden. Das Konzept sollte auch dazu beitragen, z.B. durch P+R den Verkehr zu reduzieren. So könnte evtl. auch eine Spurreduzierung und damit die Voraussetzung für Lärmvorsorge erreicht werden. Die in der Machbarkeitsstudie erarbeiteten Maßnahmen könnten dann von Bund und Freistaat eingefordert werden. [REDACTED] erwidert, dass P+R nur an einer schnellen und schienengebundenen ÖPNV-Linie funktionieren, die hier fehle. Eine Spurreduzierung erscheine daher unwahrscheinlich. Die Voraussetzung für Lärmvorsorge wird zudem nur durch eine Fahrstreifen-erweiterung erreicht. Die Kosten für verbesserten Lärmschutz müssen allein von der LHM getragen werden. Die LHM muss eine Ablöse an den Bund zahlen.
- Frau Zöllner (BA 25) fordert eine Berücksichtigung des Autobahnsüdrings bei der Ermittlung der Prognosebelastungen. [REDACTED] antwortet hierzu, dass die bisherige Stadtratsentscheidung gegen den Autobahnsüdring zugrundegelegt werden müsse.
- Herr Nagel (BA 7) findet die Haltung der LHM gegen den Autobahnsüdring unverständlich. Ebenso kritisiert er, dass der Schwerverkehr Richtung Salzburg auf den Mittleren Ring geleitet werde und nicht über die A99. Hierzu werde es demnächst einen BA-Antrag geben.

- Der BA 20 spricht den passiven Lärmschutz und die Problematik der Baulücken, die dann immer noch bestehen bleiben, an. Er fragt grundsätzlich, ob die Gradienten der A96 wie im Bestand bleiben müssen oder ob auch eine Tieferlegung vorstellbar sei. Hierbei weist er auf die Problematik des hohen Grundwasserspiegels in diesem Bereich hin.
- Herr Langer und Herr [REDACTED] sind der Ansicht, dass eine Tieferlegung nicht von vornherein ausgeschlossen werden dürfe. Der Entwurf von Lösungskonzepten sei jedoch erst Aufgabe der eigentlichen Machbarkeitsstudie.
- Frau Kutscher (BiBAB96) sieht die geplante Lärmschutzbebauung in der Ludlstraße als nicht zielführend an. Vielmehr müssten Wege gefunden werden, die Voraussetzung für die Lärmvorsorge, nämlich eine wesentliche Änderung der Straße zu erreichen. Beispielsweise könne eine zusätzliche Spur für Elektrofahrzeuge gebaut werden.
- Der BA 20 merkt an, dass das Baugebiet an der Ludlstraße bereits 2018/19 fertiggestellt werden soll, also bereits weit vor der Umsetzung irgendeiner Maßnahme an der A96. Ohne passiven Lärmschutz wäre eine 20m hohe Lärmschutzwand notwendig.
- Herr [REDACTED] schätzt den Bau einer Zusatzspur für Elektrofahrzeuge als nicht durchsetzbar ein.
- Die Teilnehmer sind grundsätzlich mit der vorgestellten Vorgehensweise einverstanden.
- Frau Kutscher (BiBAB96) äußert den Wunsch nach einer besseren Kommunikation. [REDACTED] verspricht, zukünftig neben dem Stadtrat auch die Bezirksausschüsse und die Bürgerinitiative über wichtige Schritte zu informieren. Frau Kutscher übergibt der LHM eine durch die Bürgerinitiative erstellte "Leitlinie für den Münchner Westen" aus dem Jahr 2013.

gez. [REDACTED]