



BIBAB96 - J. Weckerle - Langbehnstr. 10a - 80689 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI-32-3
Frau Dr. Diesch, Herr Dunkel
Blumenstr. 28 b
80331 München

München, 23.04.2015

**Stellungnahme und Kommentierung zum
„Vorbereitende Untersuchungen für eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes
sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation im Bereich der A96“**

Sehr geehrte Frau Dr. Diesch, sehr geehrter Herr Dunkel,

nachdem wir nun von Ihnen am 15.04.2015 den noch ausstehenden 2. Teil als Vorabzug
„Vorbereitende Untersuchungen für eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes
sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation im Bereich der A96 – Bericht zur
Voruntersuchung“ mit Darstellung der Nutzenpotentiale erhalten haben, möchten wir Ihnen unsere
Kommentierung nicht direkt in dem vorliegenden Dokument sondern in einer erneuten
Zusammenfassung und Stellungnahme wie folgt übersenden. Die Abgabefrist ist auf 24.04.2015
terminiert.

Die Zusammenfassung und Stellungnahme zu diesem Entwurf erhalten Sie per Brief und per E-Mail zu
Ihrer Kenntnis. Wir bitten Sie, unsere beiden Zusammenfassungen und Stellungnahmen den
Stadträten zur Beurteilung für die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie für einen
Stadtratsbeschluss vorzulegen. Desweiteren bitten wir Sie erneut, diese Unterlage den
Bezirksausschüssen Pasing und Laim zur Information zu übermitteln. Die Bezirksausschüsse Sendling-
Westpark und Hadern werden von uns, wie in der 1. Zusammenfassung, direkt informiert.

**Zusammenfassung und Stellungnahme der Bürgerinitiative BAB 96 München zu dem vorliegenden
Vorabzug „Vorbereitende Untersuchungen für eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des
Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation im Bereich der A96 –
Bericht zur Voruntersuchung“ mit Darstellung der Nutzenpotentiale der Firma Süß, Staller und
Schmitt, Lochhamer Schlag 12, 82166 Gräfelfing**

Inhalt:

Im Rahmen von Punkt 1.2.1 „Vorbereitende Untersuchungen“ erwarten wir eine partizipative
Bürgerbeteiligung mit Möglichkeit von Ideeneinbringung, Mitwirkungsmöglichkeiten sowie
Mitentscheidungsmöglichkeiten. Die Informationen, die künftig zeitgleich an alle beteiligten Ebenen
ausgehändigt werden, sind Voraussetzung für einen erfolgreichen Beteiligungsprozess. Neben der
Stakeholderanalyse sollten alle Bürger der betroffenen Bezirke die Möglichkeit der Mitwirkung
erhalten. Das Ergebnis der Bürgerideen sollte als Visualisierung ermöglicht und von der
Stadtverwaltung an externe Firmen beauftragt werden.

Zu Punkt 2.2 „Recherche zu umgesetzten und geplanten Einhausungen“, speziell 2.2.3.2 „Einhausung der A7 bei Hamburg – „Hamburger Deckel“ ist unter dem Punkt „Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffimmissionen bestätigt“, dass „durch diese Gesamtmaßnahme die Immissionen laut Angaben der Stadt Hamburg auf dem Stadtgebiet soweit begrenzt werden, dass die geltenden gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden können“, möchten wir folgendes anmerken: Seit Jahren sind die Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Grenzwerte in München überschritten. Bisher umgesetzte Maßnahmen sind bis heute nachweislich nicht so erfolgreich, dass die Grenzwerte langfristig verbindlich gesenkt werden konnten oder können. Diese Aussage ist durch Herrn Lorenz (RGU) bestätigt. Wir fordern alle politischen Vertreter in der Stadt, im Freistaat Bayern und im Bund auf, diese bauliche Maßnahme einer Einhausung oder Tunnellösung (Stadtautobahn mit bis zu 120.000 Kfz/Tag), die vom Bund als Maßnahme zur Reduktion von Schadstoffen anerkannt ist, als priorisierte Maßnahme anzuerkennen und alle politischen Aktivitäten zu bündeln, um endlich die Gesundheit für Münchner Bürger nicht mehr zu gefährden. Wir verweisen hier ergänzend auf die Klage der DUH (Deutschen Umwelthilfe).

Aufgrund der Recherche ist auch erkennbar, dass in Deutschland die Städte deshalb umgebaut werden, um Anwohner an großen Hauptverkehrsstraßen zu schützen. Dies ist nach unserer Einschätzung die Auswirkung von der nicht nachvollziehbaren Festlegung Lärmvorsorge und Lärmsanierung, die in anderen europäischen Ländern nicht existiert. Diese Unterscheidung ist nach unserem Rechtsverständnis nicht haltbar, da hier der Gleichheitsgrundsatz (Anwohner an alt gebauten Straßen müssen über 10 dB(A) mehr Belastung ertragen als Anwohner an neu gebauten Straßen) und bei den Grenzwerten der Lärmsanierung die körperliche Unversehrtheit lt. Grundgesetz verletzt werden. (GG Art. 2 und 3)

Zu Punkt 2.3. „Technische, rechtliche, wirtschaftliche und soziale Aspekte einer baulichen Nutzung der Einhausung bzw. Überbauung der Trasse“, zu Punkt 2.3.1 „Soziale Aspekte“ und zu Punkt 2.4. „Flächenpotentiale und mögliche Nutzungen durch die Errichtung einer Einhausung“ möchten wir folgendes ergänzen:

Die „Sozialen Aspekte“ sollten um die kulturelle Nutzung, Nahversorgung und Bildungsangebote erweitert werden. Auch könnten wir uns vorstellen „Ökologische Aspekte“ als einen eigenen Punkt aufzunehmen. Wir haben uns hier mit folgenden Vorschlägen auseinandergesetzt:

Die kulturellen Nutzungsmöglichkeiten sind über 3 Bezirke (Hadern, Laim, Sendling-Westpark) mit ca. 150.000 Einwohnern absolut unzureichend. So gibt es außer dem Rex-Kino in Laim keinerlei Theater- oder Konzerttreffpunkte, die ein kulturelles Leben ermöglichen. Die Neubausiedlung in Freiham mit ca. 20.000 neuen Einwohnern bietet hier in der Planungsphase ebenfalls keinerlei Angebot. In Paris wurde der neu gebaute Konzertsaal nach unserer Kenntnis u.a. unter der Betrachtung des Sozialraumes entschieden. Da er bewusst nicht in der Stadtmitte angesiedelt wurde, wird hier die Möglichkeit geschaffen, verschiedene Bevölkerungsschichten zu verbinden und an Kultur teilhaben zu lassen. Hier könnte am Westpark ein Projekt entstehen, das mehrere Nutzenpotentiale abdeckt. Durch die Gewinnung neuer Flächen auf der Einhausung/Tunnel könnten im Bereich Fürstenrieder Straße handlungsorientierte Bildungsangebote oder neue Bildungsstätten geschaffen werden und dadurch verschiedene Schularten (Real- und Grund- und Förderschule nördlich der Autobahn, Gymnasien und Förderschule südlich der Autobahn) verbunden werden.

Über alle 3 Bezirke hinweg wird seit Jahren außerdem ein Bürgerhaus vermisst.

Die Nahversorgung ist ein weiteres Thema, das nach unserer Vorstellung unter „Soziale Aspekte“ behandelt werden müsste. Hier sollte der Bau einer Einhausung/Tunnelbau die Versorgung der Bevölkerung unterstützen und mit neuen Angeboten auf den geschaffenen Flächen wie z.B. Wochenmärkte, die zu Fuß oder per Fahrrad erreichbar sind, sogar noch zur Verkehrsentlastung beitragen. Die neuen Grünflächen, die zusätzlich entstehen, tragen sicherlich dazu bei, das Stadtklima zu verbessern.

Speziell zum Punkt 2.3.1 Soziale Aspekte geht es um die Trennungswirkung einer Autobahn. Hier schreiben Sie, dass die Autobahn A96 im Stadtgebiet überwiegend nicht in Tiefenlage verläuft. Nach unserem Verständnis müssten lediglich von der Silberdistel/Waldwiesenstr bis kurz vor der Fürstenrieder Straße, das entspricht etwa 1,5 km, tiefer gelegt werden. Zu den Olympischen Spielen 1975 wurde die damalige B12 vom Mittleren Ring bis hinter die Fürstenriederstraße abgesenkt bzw. wirkt dieser Streckenabschnitt durch beiderseitig angelegte hohe Wälle bereits als tiefer gelegt. Hier bitten wir noch einmal um Überprüfung/Konkretisierung Ihrer Aussage.

Unter „Wirtschaftliche Aspekte“ vermissen wir die Punkte „Flächentausch“, „Energieslösungen“ und „Mobilität“. Konkret könnten wir uns vorstellen, dass die Sportgebiete und Kleingärten hier betrachtet werden, um Finanzierungsmöglichkeiten zu schaffen. Energieslösungen, wie Photovoltaik, Windkraft oder auch Tunnelthermie sollte unter dem Aspekt der dezentralen Energieversorgung als weitere Nutzengenerierungsmöglichkeit in Betracht kommen.

Die Verkehrsbelastung im Münchner Westen ist heute enorm und wird mit Freiham und weiteren Ausbauten von Autobahnen im Westen von München ansteigen. Deshalb wäre es nach unserer Einschätzung zur Verkehrsvermeidung und –entlastung sinnvoll, mit diesem Stadtentwicklungsprojekt Lösungen zum Thema U-Bahn-Anbindung nach Freiham (über Westendstraße und A96), Park&Ride-Möglichkeiten an der Stadtgrenze, Radautobahn von Freiham nach München und/oder sogar neue Lösungen zu diskutieren (Seilbahn von Freiham zur Theresienwiese).

Zu Punkt 2.5 „Alternativen zur Einhausung“ möchten wir anmerken, dass Lärmschutzwände, Lärmschutzwahl, Trogbauten, lärmindernde Fahrbahnoberflächen, Geschwindigkeitsbegrenzungen und Verkehrsbeschränkungen keine nachhaltigen Lösungen sind, da wir teilweise mit diesen Lösungen leben müssen und wir nur Verschlechterungen unseres Wohn- und Lebensumfeldes durch steigendes Verkehrsaufkommen erfahren. Außerdem nützen diese Maßnahmen nur bedingt, die Schadstoffimmissionen zu reduzieren. Die Gesundheitsgefährdung der Bürger bleibt bestehen.

Zu Punkt 8 „Möglichkeiten der Finanzierung“:

Die Aussage, dass der Freistaat Bayern und der Bund (Autobahndirektion Südbayern) hier wahrscheinlich keinerlei Finanzierungsbeteiligung machen werden, erscheint uns als sehr pessimistisch.

Hier gilt es politischen Druck seitens der Stadt München mit Argumentation vergangener und künftiger Projekte und der Verantwortung für das gesunde Wohn- und Lebensumfeld der Münchner Bürger auf den Freistaat Bayern und den Bund zu erzeugen. Beispielhaft wird bei Großprojekten wie der A99-Ring, Konzertsaal, Ausbau 3 Tunnels in München, S-Bahn-Tunnel, Entwicklung Münchner Nordosten etc. immer eine Gemeinschaftsfinanzierung möglich, wenn politische Vertreter sich dafür einsetzen.

Die Schadstoffbelastung in München gibt genügend Argumentation, um das Projekt im Bund zu forcieren, noch dazu, wo aktuell Herr Finanzminister Schäuble zusätzlich in Infrastrukturprojekte investieren will (siehe Verweis auf beiliegende Pressemeldung). Der Freistaat Bayern schwimmt im Geld (siehe gleichen Verweis als Anlage) und sollte seine Investitionen langfristig anlegen. Durch neue Bildungsstätten können die gewonnenen Flächen für innovative Bildungsprojekte genutzt werden. Auch das sind genügend Argumente, um Finanzierungshilfen zu bekommen.

Fasziniert sind wir von dem Gedanken, dass die Stadt München durch eine Ablöse anscheinend keinerlei Folgekosten für dieses Bauprojekt zahlen muss. Wir wundern uns hier über andere Aussagen im Wahlkampf 2014. Die Stadt München kann sicherlich noch viel mehr Finanzmittel generieren, wenn Ideen und Visionen von Bürgern die Möglichkeit der Präsenz bekommen (Stiftungen etc.). Die Fördermittelgenerierung, die auch die Europäische Union mit einschließt (siehe Tunnelbau Madrid oder neue Radwege an Bundesautobahnen), sollte eigens behandelt werden.

Interessant ist die Budgetdarstellung für München (Quelle: Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der LH München vom 17.12.2014) - 2. Budget der Stadt München:

Die mittelfristige Finanzplanung in der Legislaturperiode 2014 - 18 geht von folgenden jährlichen **Einnahmen** aus:

2014: 5.626.337.000 €

2015: 5.638.007.000 €

2016: 5.842.143.000 €

2017: 6.061.954.000 €

2018: 6.294.669.000 €

Die mittelfristige Investitionsplanung in der Legislaturperiode 2014 - 18 geht von folgenden jährlichen **Investitionen** aus:

2014: 1.123.799.000 €

2015: 924.015.000 €

2016: 918.830.000 €

2017: 881.939.000 €

2018: 818.148.000 €

Interessant ist, dass die Einnahmen in den nächsten Jahren steigen sollen, aber die Investitionen abnehmen.

Wir möchten darauf aufmerksam machen, dass die Stadt München dem Flughafen einige 100 Mio. Euro als Darlehen gewährt hat, und dieses Darlehen nun problemlos zurückgezahlt werden kann. (siehe Anlage). Wir betonen aber ausdrücklich, dass damit nicht ein „Deal“ zwischen Freistaat und der Stadt München befördert werden soll, um evtl. eine 3. Startbahn zu bauen. Davon distanzieren wir uns ausdrücklich. Nur können wir nicht verstehen, dass Kredite nicht in einem bestimmten Zeitrahmen getilgt werden müssen.

Fazit:

Die Schadstoffimmissionen und die Bürgerbeteiligung sind in dieser Vorlage nicht ausreichend behandelt worden. Die Lösung der Schadstoffbelastung und der Lärmbelastung sind die Muss-Kriterien dieses Stadtentwicklungsprojektes und ist mit vordringlichem Bedarf einzustufen. Die damit erreichbare deutliche Verringerung der Immissionen im Stadtgebiet ist auf Seite 42 bestätigt.

Die Nutzendarstellung sollte um die genannten Punkte erweitert werden, damit sichtbar wird, wie wichtig die sozialen und ökologischen Aspekte in diesem Projekt wirken. Auch soll dieses Projekt unter dem Gesichtspunkt der Übertragbarkeit bewertet werden, was mit einer umfangreichen Nutzendarstellung eher gelingen kann. Wir denken hier an die Landshuter Allee, oder auch an den Tunnel für die Schleißheimerstraße (BMW). In der Prioritätsbetrachtung konkurriert dieses Projekt nicht mit den Tunnelbauten am Mittleren Ring, da die Zuständigkeit auf einer anderen Ebene liegt und die Belastung mit Folgekosten für die Stadt München überschaubar bleibt. Das erleichtert nach unserer Einschätzung enorm den unverzüglichen Start dieses Projekts.

Nach unserer Meinung kann nicht, wie in dem Bericht auf Seite 105, der finanzielle Verwertungsgedanke im Vordergrund stehen. Auch hier möchten wir nochmal hinweisen, dass keiner der Tunnelprojekte in München mit so einem Anspruch geplant und realisiert wurde, im Gegenteil, die Bürger haben es als Reparaturmaßnahme in einem Bürgerentscheid entschieden. Der A99-Ring wurde mit umfangreichen Schutzmaßnahmen (Tunnelbau) und ohne Refinanzierungskonzept realisiert. Den Erfolg von Flächenschaffung durch Überbauung von Hauptverkehrsstraßen sieht man bereits am Petueltunnel. (soziale Nutzung)

Die Anstrengung, trotzdem eine Refinanzierung in einem Teilbereich zu ermöglichen, ist sicherlich sinnvoll. Die Finanzierung kann unter Berücksichtigung von Rücklagenplanung nach u. E. die Stadt München sogar alleine tragen.

Zur Vorgehensweise möchten wir vorschlagen, zuerst einen professionellen Bürgerbeteiligungsprozess einzuleiten. Hier könnte der Wettbewerb Zukunftsstadt 2030+ vom

Bundesministerium Bildung und Forschung, an dem München anscheinend teilnimmt, einen großen Beitrag leisten. (siehe <http://www.bmbf.de/foerderungen/25876.php>)

Mit diesem Bürgerbeteiligungsprozess könnten Visionen und damit klare Zielsetzungen für dieses Stadtentwicklungsprojekt erarbeitet werden. Die Wissenschaft könnte unterstützend den Prozess begleiten. Durch Visualisierungs- und Präsentationsmöglichkeiten könnten private Investoren aktiviert werden. Neue Beziehungen zwischen Wirtschaft und Bürgern, vielleicht durch Einladung zur Inzell-Initiative, entstehen, damit München nachhaltig wachsen kann.

Die Ablauf- und Zeitplanung stellen wir uns wie folgt vor:

Nachdem der Stadtratsentscheid für die Beauftragung einer Machbarkeitsstudie erfolgt ist, kann unverzüglich der Bürgerbeteiligungsprozess beginnen. In diesem Prozess, der mit externer Unterstützung durchgeführt werden soll, könnte nach unserer Einschätzung nach ca. 6. Monaten ein konkretes Bild von Nutzenpotentialen für dieses Pilotprojekt erarbeitet sein. Danach erscheint eine Planung des Bauprojekts von 1 bis 1 ½ Jahren realistisch.

Wir hoffen, dass wir mit unserer Kommentierung einen Überblick unserer Vorstellungen geben konnten. Unsere Kommentierung ist natürlich nicht als absolut anzusehen und ersetzt auf keinen Fall einen qualifizierten Bürgerbeteiligungsprozess. Für die Möglichkeit der Kommentierung möchten wir uns ausdrücklich bedanken.

Von den politischen Vertretern aller Ebenen und parteiübergreifend erwarten wir nun nicht nur Aussagen vor Wahlen, sondern steuerndes Handeln und endlich einen erkennbaren Umsetzungswillen, in dem die Verantwortung der Mandatsträger für das Lebens- und Wohnumfeld der Münchner Bürger sichtbar wird.

Mit freundlichen Grüßen

Marion Kutscher
Anlage

Jürgen Weckerle

Hans Josef Köck