



Bürger-Initiative BundesAutoBahn 96 – München
www.bibab96-muenchen.de

Sprecher:
Hans-Josef Köck, Jürgen Weckerle, Marion Kutscher

Bürgerinitiative BundesAutoBahn 96 - München

Offener Brief an

Kristina Frank
c/o CSU München
Adamstraße 2
80636 München

München, 06.11.2019

Machbarkeitsstudie für die Einhausung der A96 - weitere Vorgehensweise

Sehr geehrte Frau Frank,

erfreut haben wir festgestellt, dass die CSU sich in der letzten Beschlussfassung für die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zum Bau einer Einhausung der A96 im Stadtgebiet ausgesprochen hat. Trotzdem wurde die Erstellung einer Machbarkeitsstudie aber zu unserem Entsetzen mehrheitlich von SPD und Bündnis90/Die Grünen im Stadtrat abgelehnt. Verwunderlich ist das deshalb, weil die gleiche Entscheidung im Stadtrat bereits 2014 positiv entschieden wurde. Das ist für Bürgerschaft nicht mehr nachvollziehbar!

Wir sind nun der Ansicht, dass der Freistaat Bayern und/oder der Bund eine solche Studie ermöglichen könnte. Wir erinnern dazu an die Aktivitäten von Herrn Justizminister Eisenreich (damals Landtagsabgeordneter, siehe Website), den damaligen Herrn Ministerpräsident Seehofer, der öffentlich bei einer Veranstaltung im Freizeitzentrum während des Kommunalwahlkampfes 2014 die Aussage verkündete: „Ihre Bürgerinitiative werde ich unterstützen“, sowie die Aussage von Herrn Josef Schmid (Kommunalwahlkampf 2014), der öffentlich an der Ammerseestraße behauptete: „Die Einhausung der A96 zahlt München aus der Portokasse“. (Das klingt durchaus plausibel, wenn man den Überschuss der LHM mit über 400 Mio. betrachtet, und dieses Bauprojekt ja mindestens auf 10 Jahre kalkuliert würde, also pro Jahr lediglich 45 Mio. für die Stadt an Kosten entstehen würde).

Natürlich sind wir sehr verwundert, warum ein Planungsreferat eine Machbarkeitsstudie ablehnt, obwohl andere Städte wie z.B. Hamburg bereits alle Magistralen von Hamburg in einem 7tägigen Workshop mit 200 Architekten/Landschaftsarchitekten untersuchen lässt und bereits 14 Konzepte daraus entstanden sind. Sieht so die Stadtentwicklungsplanung in München aus?

Zur Begründung des Planungsreferats möchten wir natürlich auch noch Stellung nehmen:

Das Planungsreferat hat aus folgenden Gründen die Machbarkeitsstudie abgelehnt:

1. die LHM verweist auf die Zuständigkeit des Bundes bei Lärmsanierung
2. es sind zu wenig Anwohner betroffen
3. die Einhausung könnte bei der alleinigen Finanzierung der LHM einen Präzedenzfall schaffen
4. die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen
5. der Erlös, den man mit Wohnungsbau auf der Einhausung erwirtschaften könnte, würde nicht in der Kasse der LHM landen, sondern beim Bund
6. Wohnungsbau ist nicht in dem Umfang möglich, dass es für die LHM interessant wäre

Und nun zu unserer Stellungnahme:

Zu 1. Die Zuständigkeit für Lärmschutz liegt tatsächlich beim Bund, allerdings machen wir hier aufmerksam, dass europaweit nicht in jedem Land eine Unterscheidung zwischen alt- und neugebauten Straßen vorliegt. (Unterscheidung Lärmvorsorge/Lärmsanierung) Oftmals gibt es nur einen Lärmgrenzwert, der als Schutz für Bürgerschaft verwendet wird. Die aktuellen WHO-Werte sind Ihnen ja bereits bekannt und alle Anwohner an der A96 sind hier entsprechend betroffen. (siehe Anlage)

Die Zuständigkeit für die Schadstoffbelastung liegt aber sehr wohl bei der Stadt München, wie auch beim Freistaat Bayern. Bereits 2011 hat ein TÜV-Gutachten festgestellt, dass die Stickstoffdioxidwerte an Hotspots der Autobahn A96 im Münchner Stadtgebiet überschritten werden. Das war vor dem Abgasskandal! Die Schadstoffbelastung wurde vom Planungsreferat mit keinem Wort erwähnt, obwohl die Erstellung einer Machbarkeitsstudie bereits als Planmaßnahme im 5. Luftreinhalteplan für die Stadt München dokumentiert ist. Verantwortung zu delegieren ist in diesem Fall nicht möglich.

Zu 2. Im Grundgesetz ist das Recht auf körperliche Unversehrtheit garantiert. Es kann hier nicht argumentativ die Anzahl von Anwohnern mit anderen Projekten auf- oder angerechnet werden. Jeder Mensch hat das Recht auf ein gesundes Wohn- und Lebensumfeld!

Zu 3. Der Anschluss der Stuttgarter Autobahn an die Lindauer Autobahn über den 2006 freigegebenen A99-Ring war eine Gemeinschaftsfinanzierung. Warum sollte also die LHM die Finanzierung alleine tragen? Als Beispiel sei der neue Tunnelbau am Englischen Garten erwähnt, wo Herr Ministerpräsident Söder persönlich und adhoc 30 Mio. € zugesichert hat. Aber selbst wenn die LHM die Kosten alleine tragen sollte, ist die Aussage von dem damaligen 2. OB Josef Schmid doch sehr glaubwürdig, und unserer Meinung nach daher auch finanzierbar. Wenn mit diesem Projekt ein Präzedenzfall für die Zukunftsentwicklung Münchens geschaffen würde, das Nachahmer sucht, dann kann man das mit einer Machbarkeitsstudie sicherlich nur befürworten.

Zu 4. Dieses Argument kann solange nicht greifen, solange der Nutzen nicht mit einer qualifizierten Machbarkeitsstudie unter Beteiligung der Bürgerschaft erarbeitet ist. Die wiederholte Argumentation des Planungsreferats und der Stadtratsfraktionen, die Einhausung sei zu teuer, basiert eher auf subjektiven, unnachprüfbareren Einschätzungen statt auf Fakten. Hier scheint eine politische Position erkennbar zu werden.

Zu 5. Unsere Ideen gehen viel weiter, als lediglich Wohnungsbau auf der Einhausung zu platzieren und Erlöse zu generieren. Wir glauben, dass gerade für den Klimaschutz in München innovative Konzepte notwendig sind (neue Frischluftschneiden) und die Bausünden der Vergangenheit schnellstens geheilt werden müssen. Es könnten neue Grünflächen, soziale öffentliche Räume für Kunst und Kultur und neue Mobilitätsangebote, wenn nicht sogar Energielösungen gebaut werden.

Zu 6. Flächentausch wäre eine Möglichkeit, die wir von Anfang an bevorzugt hätten, statt brutaler Wohnungsbau auf der Einhausung, aber ein Planungsreferat ist für die Ideen der Bürgerschaft nicht aufgeschlossen und Gestaltung wird Bürgerschaft offensichtlich ganz bewusst verwehrt.

Zusammengefasst können wir als Bürgerschaft nicht verstehen, warum die Stadt München keine Stadtentwicklungsplanung gemeinsam mit der Bürgerschaft befürwortet. Etliche Bürger und Bürgerinnen aus 3 Wohnbezirken können und wollen so eine Verweigerungshaltung nicht akzeptieren. (Siehe auch Artikel über die letzte Bürgerversammlung in Hadern)

Deshalb sehen wir hier eine große Chance, wenn der Freistaat Bayern, ggfs. unterstützt mit Fördermitteln (EU, Bund etc.) die Machbarkeitsstudie beauftragt und in Zusammenarbeit mit der Bürgerschaft die Zukunft für München entwickelt. Vielleicht ist ja sogar ein Projekt wie in Hamburg möglich? Übrigens baut Hamburg bereits eine große Einhausung und wurde als Beispiel, wie viele andere Beispiele von Autobahnüberdeckelungen vom Planungsreferat nicht genannt.

Sehr geehrte Frau Frank, Sie werden sich sicherlich im Wahlkampf mit vielen Themen auseinandersetzen, die Bürgerschaft bewegt (z.B. die Nachverdichtung, Mobilitätskonzepte etc.). Unser Projekt ist eine Zukunftsvision, wie München weiterentwickelt werden könnte. Dazu braucht es Politiker/Innen, die Mut haben, Verantwortung übernehmen, mit Bürgerschaft in den Dialog treten und sich übergreifend für nachhaltige Themen einsetzen.

Wir hoffen, dass Sie unsere Erwartungen erfüllen können und bitten Sie deshalb um eine konkrete Aussage zu unserem Wunsch der Erstellung einer Machbarkeitsstudie.

Am 30.07.2019 haben Sie uns per E-Mail zugesichert, dass Sie sich bei uns Anfang September wieder melden. Leider haben wir bis heute nichts mehr gehört. Wir freuen uns deshalb auf eine Antwort bis Ende November 2019.

Gerne stehen wir natürlich für alle politischen Ebenen als Gesprächspartner zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Die Sprecher/in der Bürgerinitiative BAB 96

https://www.gesetze-im-internet.de/gg/art_2.html:

Grundgesetz Artikel 2 (2) Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit.

Unsere Belastung: Lärmbelastungskataster, Werte 2017

https://www.umweltatlas.bayern.de/mapapps/resources/apps/lfu_laerm_ftz/index.html?lang=de

Tagsüber (**L_{den}**):



Leitlinien WHO: http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0011/383924/noise-guidelines-exec-sum-ger.pdf?ua=1

Für die durchschnittliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf **weniger als 53 Dezibel (dB) L_{den} zu verringern**, weil Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit schädlichen gesundheitlichen Auswirkungen verbunden ist.

Für die nächtliche Lärmbelastung empfiehlt die LEG stark, durch Straßenverkehr bedingte Lärmpegel auf **weniger als 45 dB L_{night}** zu verringern, weil nächtlicher Straßenverkehrslärm oberhalb dieses Wertes mit Beeinträchtigungen des Schlafes verbunden ist.

Nachts: (**L_{night}**)



Zur Verringerung der gesundheitlichen Auswirkungen empfiehlt die LEG stark, dass die Politik geeignete Maßnahmen zur Verringerung der Lärmbelastung durch Straßenverkehr für die Bevölkerung ergreift, deren Lärmbelastung die Leitlinienwerte für die durchschnittliche und nächtliche Lärmbelastung übersteigt. Was konkrete Maßnahmen betrifft, empfiehlt die LEG, Lärm sowohl an der Quelle als auch auf der Strecke zwischen der Quelle und der betroffenen Bevölkerung **durch Veränderungen in der Infrastruktur zu verringern**.