



Konzept und Planungsvorlage

zur Stadtentwicklung an der Autobahn A96 im Stadtgebiet München

Zusammenfassung

Das Verkehrsaufkommen, die Lärm- und Schadstoffbelastung an der A96 ist für die Anwohner unzumutbar und gesundheitsschädlich geworden. Die Bürgerinitiative fordert als Lösung die komplette Einhausung des Autobahnabschnittes vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze.

Damit wird die Lärm- und Schadstoffbelastung grundlegend reduziert, die Zerschneidung der Stadtteile aufgehoben und neue Möglichkeiten des urbanen Lebens geboten.

Die grün markierte Fläche der Autobahn A96 beträgt ca. 16 ha, mit Zu- und Abfahrten aber ca. 23 ha. Durch die Einhausung kann mit dieser Fläche eine neue Infrastruktur für die Bevölkerung im Münchner Westen/Süden geschaffen werden.

in der Originalvorlage:

Bild von dem Autobahnabschnitt A96 Mittlerer Ring bis zur Stadtgrenze

Die Finanzierung der Einhausung erfolgt aus Budgets von Bund/Land und Kommune, mit Fördergeldern zur Lärmschutzsanierung und durch Grundstücksverkäufe und -verpachtungen auf der eingehausten Fläche. Mit einer zügigen Planung und Bebauung kann die Umsetzung bis zu den kommenden olympischen Winterspielen 2018 erfolgen.

Ist-Situation

Verkehrsaufkommen

Die Autobahn A96 hat sich zu einer sehr stark befahrenen Route für den Pendler- und Lieferverkehr aus dem Westen und Norden und für den Ost-West-orientierten Durchgangsverkehr entwickelt. Der Schwerlastverkehr, der aus dem Westen kommt und die großen Anziehungspunkte anfahren will, wie die Großmarkthalle, den Schlachthof, die Lebensmittelketten und die Warenhäuser, fährt vor allem über die A96 nach München. Das Transitverbot für Lastwagen wirkt, wenn überhaupt, nur eingeschränkt und kann nur schwer kontrolliert werden. Die zuletzt durchgeführte Anbindung der A96 an die Autobahnen A8 (Stuttgart) und A9 (Nürnberg) über den Autobahnteilring A99 West hat das Verkehrsaufkommen drastisch erhöht. Nach offiziellen Zahlen der Bundesautobahndirektion (gemittelt über das ganze Jahr, einschließlich der Verkehrszahlen an Wochenenden) waren es 2005: 84.459 und 2007: 91.956 Fahrzeuge im Abschnitt Laim bis Blumenau. Die offiziellen Daten an Werktagen liegen wesentlich höher. Im Jahr 2007 zählten die Messstellen 105.000 Fahrzeuge, der offizielle Spitzenwert wird mit 117.496 Fahrzeugen angegeben. Nach eigenen Zählungen der BIBAB96 fuhren 2007 werktäglich bis zu 120.000 Fahrzeuge in beiden Richtungen. Der Schwerlastverkehr hat daran einen Anteil von bis zu 5.000 Fahrzeugen. Die offiziellen Daten für 2008 zum Verkehrsaufkommen werden gerade von der Autobahndirektion erfragt.

Lärmbelastung

Das Verkehrsaufkommen führt zu einer gewaltig gestiegenen Lärmbelastung entlang der A96 bis selbst in abgelegene Nebenstraßen. Der Lärm beträgt tags mehr als 60dBA und häufig auch über 65dBA an den angrenzenden Gebäuden und überschreitet Grenzwerte auch nachts durch den früh einsetzenden LKW-Lieferverkehr ab 4:00 Uhr. Der installierte Lärmschutz von 1982 ist absolut unzureichend, an vielen Stellen nicht vorhanden oder völlig wirkungslos für die Bewohner der höheren Gebäude.

Stadtteilsituation

Die A96 zerschneidet die Stadtteile Kleinhadern, Großhadern, Neuhadern, Blumenau, Laim und Sendling-Westpark in einer Länge von 3,8 km und einer Fläche von brutto 23 Hektar, die Auf- und Abfahrtsstraßen eingeschlossen. Für die Verbindung der Stadtteile bestehen nur 5 Fußgängerbrücken mit langen Rampenwegen oder -treppen und den 4 Straßenübergängen Westendstraße, Fürstenrieder Straße, Schröfelhofstraße und Waldwiesenstraße. Die Qualität der Wohnlage an der A96 hat sich massiv verschlechtert.

Im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München sind die Wohngebiete entlang der A 96 bereits mit Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung gekennzeichnet.

Fernverkehr

Die A96 ist ein wichtiger Teil im Fernstraßennetz um München herum geworden. Die seit 50 Jahren mehrfach geplante und mehrfach verworfene Ringschließung durch den A99-Südring wird voraussichtlich auch in den nächsten Jahrzehnten nicht realisiert, wenn überhaupt jemals.

Momentan erstellt die Autobahndirektion Südbayern eine Machbarkeitsstudie. Es heißt da: „Nach Vorliegen einer Planungsempfehlung soll der Bundestag bei der nächsten Fortschreibung des Bundesfernstraßen-Bedarfsplans die Dringlichkeit des Südabschnitts der A99 entscheiden“. Also wird noch viel Zeit vergehen, denn die Widerstände der Bevölkerung sind groß und die Tunnelführungen werden sehr teuer. Das Verkehrsaufkommen über den A99-Südring wird mit 74.000 Fahrzeugen geschätzt, jedoch im Wesentlichen als Entlastung der A99 Nord. Der Pendler- und Lieferverkehr auf der A96 wird durch den Ringschluss kaum entlastet.

Wie schwer die zukünftige Verkehrsentwicklungen einzuschätzen ist, zeigt die Antwort des Staatsministerium des Innern vom 5.8.2002(Landtag, Drucksache 14/10104), mit der

Beurteilung, dass der Verkehr auf der A96 um bis zu 10.000 Fahrzeuge abnehmen wird, wenn die A99 West fertiggestellt ist und dass aus diesem Grund und wegen der Verkehrslärmschutzrichtlinie von 1997 kein zusätzlicher Lärmschutz erforderlich ist. Dies ist nun definitiv falsch. Der Verkehr hat lt. Autobahndirektion Südbayern eindeutig zugenommen.

Gesundheitsgefährdung

Die Gesundheitsgefährdung durch Feinstaub und Abgase ist an so stark befahrenen Straßen, wie der A 96 bereits in umfangreichen Studien nachgewiesen. Der Schutz der körperlichen Unversehrtheit (Art. 2 Grundgesetz) wird von den zuständigen Stellen nicht wahrgenommen, so dass hier eindeutig eine Verletzung der Rechte vorliegt.

Altabobahn

Es besteht schon jetzt Handlungsbedarf für die Verbesserung der Situation bei Lärm und Schadstoffen, da die Unterscheidung der Maßnahmen bei neuen oder alten Autobahnen rechtlich nicht länger aufrechterhalten werden kann. Die Veröffentlichungen des Nationalen Lärmschutzpaketes des Bundesministeriums für Verkehr und das Sondergutachten des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen des Deutschen Bundestags, Drucksache 14/2300, Seiten 206-208, unterstreichen das Recht jedes einzelnen auf Leben und körperliche Unversehrtheit hinsichtlich der Verkehrsbelastung.

Prognose:

Zukünftig werden das Verkehrsaufkommen und damit alle verbundenen Belastungen durch folgendes noch weiter verschlimmert. Die heutigen Zahlen zum Verkehrsaufkommen, Lärm und Schadstoffe werden zukünftig noch übertroffen.

In Freiam entsteht mit Wohnungen und Gewerbebetrieben eines der größten Entwicklungsprojekte Europas. Freiam wird das Eingangstor im Münchner Westen. Hier sollen 20.000 Menschen leben und 8.000 Arbeitsplätze entstehen. (Auszug aus der SZ vom 23.09.2008, Titel: „Wir basteln uns einen neuen Stadtteil“) Das Gewerbegebiet in Freiam ist erst zum Teil fertiggestellt, Das Wohngebiet noch überhaupt nicht. Das vorgesehene, weitere Siedlungsgebiet Freiam-Nord ist jetzt noch nicht spezifiziert. Dieser Pendlerverkehr wird teils per S-Bahn, aber hauptsächlich über die A96 erfolgen.

Die Autobahn A96 ist heute noch nicht bis **Lindau** fertiggestellt. Der Fernverkehr aus Richtung Schweiz wird mit Fertigstellung der A96 bis zur österreichischen Grenze weiter anwachsen. Die Planung für einen weiteren **6-spurigen Ausbau** der A96 bis Landsberg ist abgeschlossen. Täglich zur Hauptverkehrszeit staut sich heute der Verkehr stadteinwärts bereits weit vor der Stadt, bei Ettersschlag, Gilching und Germering. Nach dem Ausbau wird dieser Stau dann zusätzlich noch am Autobahnende in Sendling-Westpark hängen.

Die **Autobahn A8 Richtung Stuttgart** wird gerade 6-spurig bis Augsburg ausgebaut, die weiteren Abschnitte bis Ulm und über die Schwäbische Alb werden folgen. Wegen der Bauarbeiten auf der A8 wird diese Autobahn vom Fernverkehr noch sehr gemieden. Vor allem der Fernlastverkehr nimmt jetzt noch die Route über Nürnberg.

Der Mittlere Ring am Luise-Kieselbach-Platz bildet bisher noch einen gewaltigen Engpass mit täglichen langen und langanhaltenden Verkehrsstaus. Der in Bau befindliche **Tunnel am Luise-Kieselbach-Platz** wird nach Fertigstellung weiteren Verkehr anziehen. Nach den Verkehrszählungen von 2006 beträgt der Verkehr am Mittleren Ring zwischen A96-Ende und Luise-Kieselbach-Platz werktags bereits 107.500 Fahrzeuge pro Tag.

Alle diese genannten Veränderungen führen zwangsläufig zu einer weiteren Erhöhung des Verkehrsaufkommens an der A96 im Stadtgebiet. In den Hauptverkehrszeiten ist die A96 bereits jetzt an Ende ihrer Kapazität. Die **Staus am Autobahnende** vom Mittleren Ring bis zur Blumenau zeigen dies täglich.

Lösung

Kurzfristig:

Der Verkehr auf der A96 im Stadtgebiet ist nicht zu vermeiden, aber die Begleiterscheinungen wie Lärm und Schadstoffe müssen eingegrenzt werden. Kurzfristig würde eine **Geschwindigkeitsbegrenzung** zum Lärmschutz auf 60 km/h eine Verbesserung bringen, vorausgesetzt die Geschwindigkeiten der Fahrzeuge würden wirksam und möglichst permanent überwacht. Bekanntlich ist die Freude am Schnelfahren groß und viele Fahrer sind uneinsichtig.

Die Lärminderung durch einen **offenporigen Straßenbelag** betrifft nur das Reifengeräusch. Motor- und Windgeräusche sind damit nicht beeinflussbar. Lärm wird also nur minimal reduziert und Abgase und Schadstoffe überhaupt nicht. Der Straßenbelag muss regelmäßig alle paar Jahre komplett erneuert werden. Es wird bezweifelt, dass der Austausch wirklich auch dann erfolgt, wenn die Wirkung des Belags nachlässt. Das menschliche Ohr kann einen Lautheitsunterschied erst ab 3 dBA wahrnehmen. Über den offenporigen Asphalt gibt es unterschiedliche Aussagen zur Lärmreduktion, es werden 3 dBA bis ca. 6 dBA angegeben, die Lärminderung wird aber nicht garantiert.

Langfristig/Nachhaltig:

Die **einzig** und selbst von der Bundesautobahndirektion als **beste Lösung** benannte, ist die **Einhausung des Autobahnabschnitts, da sie sowohl gegen Lärm als auch gegen Feinstaub schützt**. Die Einhausung ist anzusehen als ein überirdischer Tunnel, auf dessen Dach eine benutzbare Fläche von mindestens 16 Hektar entstehen würde, die auf verschiedenste Weise genutzt werden kann.

Hier ist **Phantasie** gefragt, es können

- Kinderspielflächen und Kinderbetreuungsplätze,
- Bolzplätze, Inline- und Skateboard-Anlagen, Treffpunkte für Jugendliche,
- offene Lernorte oder offene Werkstätten,
- Parkanlagen, Schrebergärten, Interkulturelle Gärten,
- Radwege, Parkplätze für Westparkbesucher,
- ein Bürgerhaus, fehlt im Stadtteil schon lange
- kleine Gebäude, Wochenmärkte,
- Treffpunkte für Kultur, Soziales,
- Sporteinrichtungen wie Trimm-dich-Pfade, Minigolfplätze,
- Orte für Erholung und Entspannung,
- Solarfarm zur Stromerzeugung,
- Flächen zur Erweiterung des Westparks

und so weiter entstehen.

Eine große Chance zur Gewinnung von Nutz- und Grünflächen für den Münchner Westen!

Wie die Einhausung aussehen könnte, kann man an bereits bestehenden Lösungen erkennen. Für eine gefällige Gestaltung und Nutzung ist eine **professionelle Konzeption** erforderlich, eine Aufgabe für die Stadtgestaltung/Stadtentwicklung sowie für die Autobahndirektion Südbayern, natürlich zusammen mit den Münchner Bürgern. Der skizzierte Vorschlag könnte als die vorbildliche und fortschrittliche Lösung des Lärm- und Umweltproblems bei innerstädtischen Autobahnabschnitten gelten und Vorteile für die Bewerbung für die olympischen Winterspiele 2018 bieten.

Finanzierung

Eine Schätzung der Autobahndirektion beläuft sich auf ca. 30 Millionen Euro pro Kilometer. Es bedarf aber auch hier der Phantasie und des Entscheidungsmuts. Für die Olympischen Spiele 1972, für die vielen großen baulichen Vorhaben in der Stadt und im Land hat sich immer ein Finanzierungskonzept gefunden.

Die Finanzierung erfolgt auf der Basis von mehreren Ansätzen:

1. Die Einhausungsfläche von 16 bis 23 ha lässt sich verkaufen oder verpachten.
2. Für den Lärmschutz verfügt das Bundesministerium für Verkehr über ein Budget. Ebenso bestehen entsprechende EU-Fonds. Durch die rechtlich nicht mehr haltbare Unterscheidung von Lärmsanierung und Lärmvorsorge werden laufende Investitionen in größerem Ausmaß erforderlich als bisher.
3. Bund, Land und Kommunen müssen für den Gesundheitsschutz der Bürger zukünftig mehr Geld ausgeben.
4. Das Gewerbe- und Wohngebiet Freiham gehört zur Stadt München. Die Einnahmen aus Gewerbesteuer und Grundsteuer können zum Teil zur verbesserten Verkehrsanbindung mit entsprechenden Schutzmaßnahmen auf der A96 verwendet werden.

Zielerreichung

Mit der Einhausung ist das Problem des Lärms und der Schadstoffe gelöst. Die Schadstoffe können wie bei anderen Tunnelsystemen gefiltert und entsprechend ausgeleitet werden. Die Stadtteile wachsen wieder zusammen, der Haderner „Dorfkern“ ist wieder das Zentrum eines Stadtteils, der Westpark ist an das umliegende Siedlungsgebiet Laim – Hadern – Blumenau angeschlossen, die Blumenau und Großhadern gehören wieder zusammen. Durch den beginnenden Tunnelbau am Mittleren Ring 2009 können gerade jetzt noch Planungen einfließen und damit Kosten reduziert werden.

Das Vorhaben lässt sich finanzieren!

Die größten Schwierigkeiten bestehen durch die verschiedenen Zuständigkeiten. Dies kann aber bei einer gemeinsamen Zielsetzung mit klarer Aufgabenzuweisung überwunden werden.

Wir fordern deshalb ein konstruktives Zusammenwirken der Stadt München, des Landes Bayern und des Bundes.

Zeitplan

Wenn man das Vorhaben ohne politische Verzögerung angeht, sind die folgenden Meilensteine erreichbar:

Einrichten eines Runden Tisches Anfang 2009
Planungsauftrag und Beginn der Konzeption 2009
Fertigstellung des Konzept 2010
Finanzierungsplan 2010
Bauzeit 3 Jahre
Fertigstellung 2015

Dokumente

Die Grundlagen zu diesem Konzept finden sich in den folgenden Unterlagen:

Nationales Verkehrslärmschutzpaket, U2007 DE
Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
„Lärm vermeiden – vor Lärm schützen“, 2. Februar 2007

Sondergutachten des Rats von Sachverständigen für Umweltfragen
Deutscher Bundestag, Drucksache 14/2300
Seiten 206 ff.

Autobahndirektion Südbayern
Diverse Auswertungen von Zählstellen an der A96,
Pressemitteilung PM 10/07, Anlage 1 – 6
Bundesautobahn A99 Autobahnring München, Machbarkeitsstudie Südabschnitt

Bayerischer Landtag
Drucksache 14/10104 zum Ringschluss der A8 München/Stuttgart und der A96 München Lindau.

Landeshauptstadt München
Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung
www.muenchen.de/Rathaus/plan/stadtentwicklung/flaechennutzplan/151717/fnp_nutzungsbedingungen.html