



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

Regierung von Oberbayern
Sachgebiet 50
80534 München

sowie per E-Mail an:

technischer.umweltschutz@reg-ob.bayern.de

München, 18.03.2016

**Stellungnahme und Kommentierung zum
„Lärmaktionsplan Bundesautobahnen Landeshauptstadt München“**

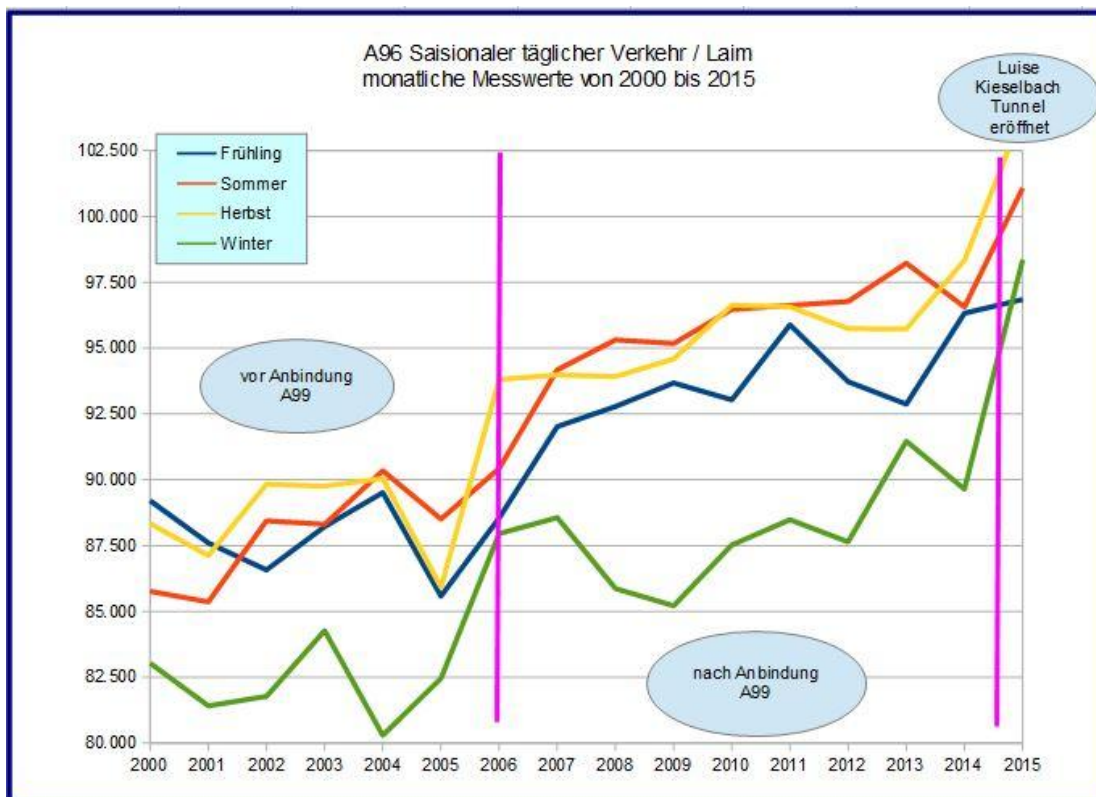
Sehr geehrte Damen und Herren,

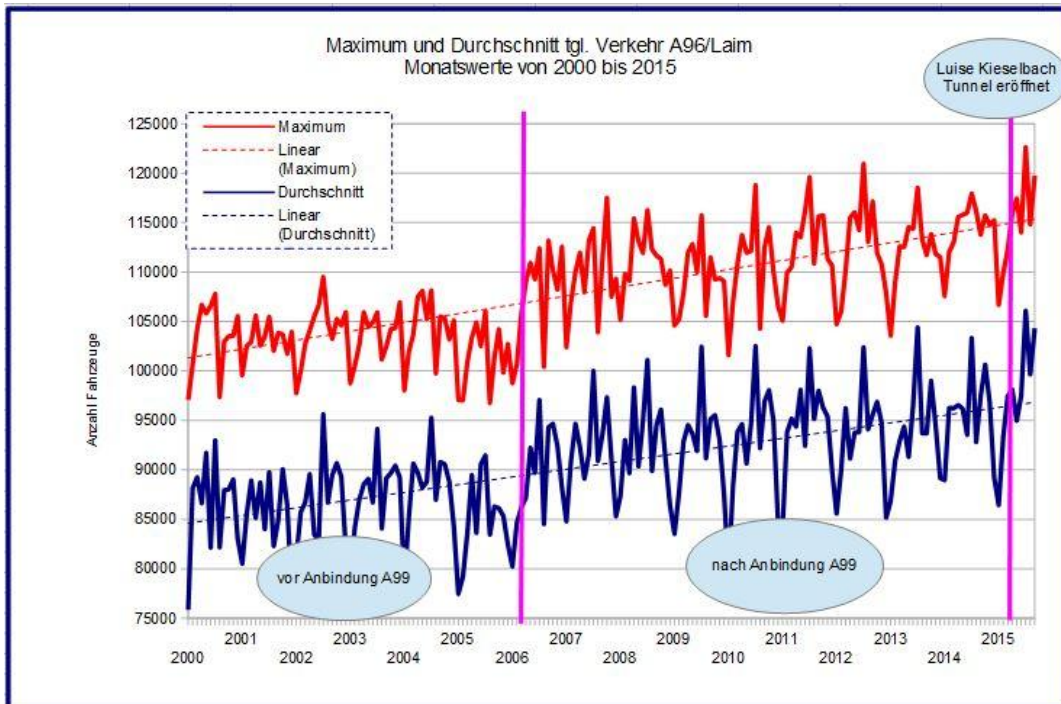
als Anwohner an der A96 im Stadtgebiet München nehmen wir wie folgt zu dem Entwurf des Lärmaktionsplanes 2016 Stellung:

Die Verkehrszahlen sind nicht aktuell, da sie sich auf das Jahr 2010 beziehen.

Das Verkehrsaufkommen ist auf der A 96 permanent gestiegen (siehe Auswertung).

Seit Öffnung des Luise-Kieselbach-Tunnels ist eine weitere Steigerung ersichtlich:





Zu Punkt 4.3.2.2 Lärmschutz bei neuen und wesentlich geänderten Verkehrswegen und Punkt 4.3.2.3 Lärmsanierung an bestehenden Straßen durch bauliche Maßnahmen.

Die Unterscheidung der Lärmbelastung für Anwohner an neu gebauten oder bestehenden Straßen ist nach dem Grundgesetz Art. 3 nach unserem Rechtsverständnis nicht haltbar. Anwohner an bestehenden Straßen müssen hier zwischen 10 bis 13 dB(A) mehr Lärmbelastung ertragen als Anwohner an neu gebauten Straßen.

In anderen europäischen Ländern wird diese Unterscheidung nicht gemacht. Hier gibt es nur einen Lärmgrenzwert.

Nach Artikel 2 GG hat jeder das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die WHO weist ausdrücklich auf die Gefährdung der Gesundheit hin. Auszug aus

<http://www.euro.who.int/de/media-centre/sections/press-releases/2011/03/new-evidence-from-who-on-health-effects-of-traffic-related-noise-in-europe>

„...Verkehrslärm führt im Westen der Europäischen Region jährlich zum Verlust von über einer Million gesunden Lebensjahren, sei es durch Erkrankung, Behinderung oder vorzeitigen Tod. Dies ist die wichtigste Schlussfolgerung eines ersten Berichts zur Abschätzung der Krankheitslast durch Umgebungslärm in Europa, den das Regionalbüro heute vorlegt. Lärm verursacht nicht nur (ausschließlich oder teilweise) Belästigung und Unterbrechung des Schlafs, sondern auch Herzinfarkte, Lernstörungen und Tinnitus...“

Zu Punkt 5.2.3 Bewertung der Lärmstatistiken

„Hinweis [4, 24]:

Nach Angaben des LfU wurde im Rahmen der Lärmkartierung für lärm mindernde Dünn-schichtfahrbeläge (DSH-V: dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) ein Korrekturwert DStrO von -2 dB(A) angesetzt. Für den DSH-V ist noch kein Statuspapier der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) veröffentlicht, weswegen noch kein offizieller DStrO-Wert vorliegt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB allerdings von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden. In Autobahnabschnitten mit DSH-V-Belägen ist deshalb von einer geringeren Anzahl von Einwohnern auszugehen, die von einem Pegel LDEN > 67 dB(A) bzw. von einem Pegel LNight > 57 dB(A) betroffen sind. Dies gilt insbesondere für die

BAB A 95 und A 96 (siehe Kapitel 6.2.2, Tabelle 23 [Maßnahme V2 – A 95] und Tabelle 27 [Maßnahme V2 – A 96]).

Die Autobahndirektion Südbayern hat uns mitgeteilt, dass die Schallpegelminderung durch die Verlegung des Lärmschutzbelages 2010 ca. bis zu 3 dB(A) beträgt. Nachweislich wird eine Schallreduktion in dieser Größenordnung gar nicht wahrgenommen.

Sie schreiben nun, dass hier sowieso noch kein offizieller Wert vorliegt und die Aussage auf Erfahrungswerten basiert. Es handelt sich deshalb nach unserer Einschätzung um eine willkürliche Behauptung. Desweiteren wurde nicht berücksichtigt, dass bei der Geschwindigkeitsbegrenzung auf Tempo 60, welche ja bereits vor der Ausfahrt Laim bis zum Mittleren Ring stadteinwärts realisiert ist, ein Lärmschutzbelag gar nicht greifen kann. Auch die Berücksichtigung von LKW-Verkehr wurde nicht thematisiert.

Eine pauschale Schallpegelminderung ist wissenschaftlich sowieso ausschließlich unter Laborbedingungen nachweisbar, da nur dort gleiche Bedingungen herrschen.

Außerdem ist zu bezweifeln, dass der 2010 verlegte Straßenbelag nach 6 Jahren Nutzung incl. Schwerlastverkehr noch die ursprüngliche Wirkung, die wir ja prinzipiell anzweifeln, aufweist.

Zu Punkt: Maßnahme V1 – A96

Hier schreiben Sie: „Beim Neubau der A 96 wurden am BAB-Ende Lärmschutzwälle errichtet (Planfeststellungsbeschluss vom 11.08.1969).

Die A96 wurde 1969 als Bundesstraße (B12) und nicht als Autobahn gebaut. Danach wurde diese Bundesstraße zur Olympiade 1972 zur B12neu umgewidmet. Erst 1981 wurde angeblich die Bundesstraße in eine Bundesautobahn umgewidmet, wobei wir hier nicht verstehen, dass die Anbauverbotszone für Hochbauten an Bundesautobahnen für den Neubau des Augustinums 2003 (Hochbau an einer Autobahn) nicht berücksichtigt wurde, obwohl das gesetzlich verboten ist. Im Abschnitt Mittlerer Ring bis Laim wurde seit 1969, wo die Lärmschutzwälle erbaut wurden, außer dem nicht wirksamen Lärmschutzbelag, trotz Verdreifachung der Verkehrszahlen kein weiterer Lärmschutz bis heute umgesetzt! (Spitzenwerte pro Tag inzwischen über 120.000 Kfz im Jahr 2015) Der Satz „Zur Lärminderungswirkung der beim **Neubau der A 96** errichteten Lärmschutzwände am BAB-Ende liegen keine näheren Angaben vor.“ ist insofern falsch, da die A96 nicht neu errichtet wurde, sondern eine Umwidmung einer Bundesstraße stattgefunden hat. Beim Bau der Bundesstraße 1969 wurde der Lärmschutz nicht für die Belastung, die heute vorliegt, geplant.

Unter Punkt: Bereits vorhandene Maßnahmen schreiben Sie:

A 96 : Ableitung des Lkw-Durchgangsverkehrs über 3,5 t zulässigem Gesamtgewicht auf den Autobahnring A 99 auf der Grundlage des § 40 Abs. 1, BImSchG und § 45 Abs. 1 StVO - Bebauungsplan Nr. 60a

Wir machen darauf aufmerksam, dass keinerlei Durchfahrtskontrollen aufgrund von Datenschutz vorgenommen werden. Damit können alle LKW's ohne Restriktionen die A96 als Durchgangsverkehrsrouten nutzen. Diese Maßnahme kann deshalb nicht verbindlich greifen.

Sie bestätigen diese Einschätzung selbst mit dem Hinweis „Der Bereich zwischen der A 96 und der A 95 zwischen den Autobahnen Lindau und Garmisch sowie der gesamte Bereich zwischen der A 95 und der A 995 für die Fahrbeziehungen zwischen den Autobahnen Garmisch und Salzburg sind von der Sperrung und Ableitung ausgenommen, da in diesem Bereich kein Autobahnring existiert.“

Deshalb widersprechen wir entschieden Ihrer Einschätzung, dass die Luftschadstoffe und Lärmemissionen hier reduziert wurden. Wir verweisen auch auf das Ihnen vorliegende TÜV-Gutachten zur Stickstoffdioxidüberlastung (Ecke Fürstenriederstr./BAB 96) und die nicht gebauten Filteranlagen im Tunnel Südwest. Auch hier bestätigen Sie: „Eine quantitative Aussage zur Lärminderungswirkung liegt nicht vor.“

Zu Maßnahme G - Planung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) mit intelligenter Verkehrssteuerung; Streckenabschnitt AS Gräfelfing (km 166,7) bis Autobahndende AS München-Sendling (km 172,2) und befristete Herabsetzung der Geschwindigkeit bis zur Realisierung der VBA
Ihre Einschätzung: „Durch die Harmonisierung des Verkehrs durch die geplante VBA sowie durch die Herabsetzung der Geschwindigkeit im Vorfeld der Realisierung der VBA wird neben der Schadstoffbelastung auch der Verkehrslärm gemindert.“ widersprechen wir entschieden.
Die geplante Verkehrssteuerung ist bis heute nicht realisiert, folglich auch nicht evaluiert. Eine Geschwindigkeitsbegrenzung, die nicht überwacht wird, ist nicht zielführend.
Auch hier bestätigen Sie unsere Einschätzung mit Ihrer Aussage: *„Eine quantitative Aussage zum Minderungspotenzial an den belasteten Immissionsorten ist aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht möglich.“*

Zu der geplanten Maßnahme der Landeshauptstadt München, ein Untersuchungsdesign zu erstellen um eine Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, möchten wir bemerken, dass wir nicht verstehen, warum hier über 2 Jahre für die Erstellung eines Untersuchungsdesigns benötigt wird. Wir haben hier seitens der LHM erfahren, dass erst voraussichtlich im Sommer 2016 die Vorlage in den Stadtrat zur Abstimmung kommt.

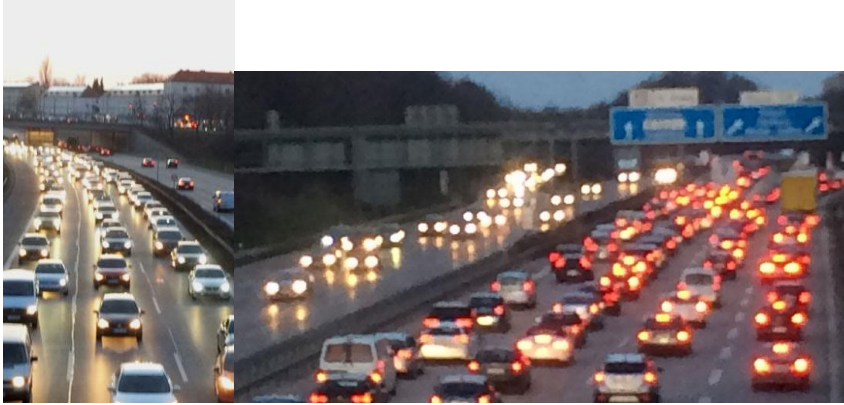
Unser Fazit:

Der Entwurf des Lärmaktionsplanes ist in dieser Version weder aussagekräftig noch zielführend und zeigt keine neuen Lösungsansätze.

Begründung:

1. Dem Entwurf liegen veraltete Verkehrsdaten (Stand 2010) zugrunde.
2. Die Entwicklung und der Bau einer Bundesstraße mit Umwidmung zur Autobahn wurde falsch dargestellt (Bau der A96)
3. Es liegen keine evaluierten Werte der Lärminderung vor und können auch künftig nicht dargestellt werden.
4. Es werden Pauschalaussagen, die auch noch widersprüchlich sind, genannt, (dB(A)-Reduktion).
5. Es wird nicht erläutert, dass Maßnahmen, die nicht kontrolliert werden, gar nicht greifen können (Geschwindigkeitsbegrenzung).
6. Die geplante Maßnahme, wie z.B. Verkehrssteuerung wird jahrelang geplant (siehe auch Inzell-Initiative) und wurde bis heute nicht umgesetzt. Die Wirksamkeit selbst bei Umsetzung bleibt zu bezweifeln, da die Verkehrszulassungszahlen weiter steigend sind. Der Einsatz von Steuergeldern sollte hier überprüft werden.
7. Das gestiegene Stauaufkommen, mit dem auch die Schadstoffemissionen steigen, wird nicht thematisiert. Der Mittlere Ring ist die Verkehrsreichste Straße Deutschlands, der Zubringer im Westen ist die A96!
8. Die Wachstumszahlen Münchens und der geplante Ausbau der A96 (Geretsried) und der A99 mit weiter ansteigendem Verkehrsaufkommen werden in keinster Weise berücksichtigt. Es fehlt hier das Aufzeigen von Prognosen.

Wir zeigen gerne aktuelle Aufnahmen der A96, aufgenommen am 16.03.2016:



Mit diesem Entwurf zur Lärmaktionsplanung für die A96 ist absehbar, dass alle geplanten Maßnahmen, außer der Errichtung eines Tunnels oder einer Einhausung, nicht ausreichen und künftig auch nicht ausreichen werden.

Wir fordern Sie deshalb auf, bei dieser nachweislich gesundheitsgefährdeten Belastung für Münchner Bürger, mit hoher Priorität die einzig wirksame und auch anerkannte Maßnahme, den Bau eines Tunnels oder einer Einhausung der A96, als Stadtreparaturmaßnahme umzusetzen.

Dazu bitten wir Sie, die Landeshauptstadt München nach Entscheidung für eine Machbarkeitsstudie entsprechend prioritär zu unterstützen.

Außerdem bitten wir Sie, diese Stadtreparaturmaßnahme dem Bund für den neuen Bundesverkehrswegeplan qualifiziert vorzuschlagen. Nicht nur Ausbau und Erhalt der Hauptverkehrsachsen sondern auch der berechtigte Schutz für Anwohner sollten die Zielsetzung des Bundesverkehrswegeplans sein.

Sie können dazu gerne unser Schreiben Herrn Bundesverkehrsminister Dobrindt weiterleiten.

Zum Abschluss und Nachdenken senden wir Ihnen gerne noch einen Auszug aus der WHO:
(Link siehe 1. Seite)

*Lärm ist nicht nur ein Umweltärgernis, sondern auch eine **Bedrohung für die öffentliche Gesundheit**“, sagt hierzu die WHO-Regionaldirektorin für Europa Zsuzsanna Jakab. „Wir hoffen, dass die neuen Befunde Regierungen und örtliche Behörden dazu veranlassen werden, Lärmschutzkonzepte auf nationaler und lokaler Ebene einzuführen und so die Gesundheit der Europäer vor der wachsenden Gefahr zu schützen.“*

Mit freundlichen Grüßen

Marion Kutscher

Jürgen Weckerle

Hans Josef Köck