



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

Fragen, Hinweise und Stellungnahme zur Beschlussvorlage

<http://www.ris-muenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2677743.pdf>

erarbeitet von der Bürgerinitiative BAB 96, München

01.07.2012

Anmerkung: Die rot markierten Sätze sind die Fragen und Hinweise der BI auf die dargestellten schwarzen Texte der Beschlussvorlage.

S. 3 Beschlussvorlage:

Als Fazit dieses Informationsaustausches lässt sich festhalten, dass es bezüglich Luftreinhaltung und Lärmschutz für den Bund derzeit im Bereich der Bundesfernstraße insbesondere für die A 95, A 96 und A 995 keinen rechtlich begründeten Handlungsbedarf im Hinblick auf bauliche Investitionen oder betriebliche Veränderungen gibt.

**Hinweis: § 2 Abs.2 GG, Recht auf körperliche Unversehrtheit**

**Frage: Welche Maßnahmen werden zum Schutz der Anwohner wegen Lärmbelastung und Schadstoffbelastung geplant?**

**Baulast**

Die Bundesautobahn A 96 liegt in der Baulast des Bundes. Dieser wird durch die Autobahndirektion Südbayern vertreten.

**Frage: Wo ist der Nachweis, dass die A96 im Stadtbereich eine Bundesautobahn und keine Bundesstraße ist? Dann wäre die Stadt München der Baulastträger.**

S.4 der Beschlussvorlage:

Die für die **Lärmaktionsplanung** im Ballungsraum München zuständige Regierung von Oberbayern hat die Lärmkartierung im Hinblick auf das Vorliegen von Lärmbrennpunkten untersucht. Das Ergebnis dieser Überprüfung wurde dann anhand der Vorgaben des nationalen Fachrechts bewertet.

In einem ersten Entwurf ist die Regierung von Oberbayern zu dem Ergebnis gekommen, dass auf den Bundesautobahnen im Ballungsraum München keine Lärmbrennpunkte vorliegen. Daher ist für die Bundesautobahnen innerhalb des Ballungsraums München keine Lärmaktionsplanung veranlasst.

**Frage: Auf welcher Datenbasis wurde die Lärmkartierung untersucht? Sind die Lärmkarten zum 30.06.2012 aktualisiert worden? Warum wurde die Öffentlichkeit nicht eingebunden? Wo ist die Information für die Öffentlichkeit? Wurde die Einfahrt in die A96 vom Mittleren Ring, die wegen Spurerweiterung nun unter die Lärmvorsorge fällt als Lärmbrennpunkt eingestuft, wenn nicht, warum?**

S.5/6:

Werden die festgelegten Immissionsgrenzwerte überschritten, hat die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufzustellen, welcher die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt (§ 47 Abs. 1 BImSchG). Zuständige Behörde für München ist das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG).

Der Münchner Luftreinhalteplan wurde erstmals im September 2004 von der Regierung von Oberbayern unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Umweltschutz und den betroffenen Fachstellen der Landeshauptstadt München erstellt und vom Bayerischen

Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit in Kraft gesetzt. Mittlerweile läuft die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans.

**Frage: Seit Februar 2011 wurde die 5. Fortschreibung begonnen. Warum gibt es bis jetzt noch keine Ergebnisse und warum wurde die Öffentlichkeit wieder nicht eingebunden?**

Der Entwurf des Luftreinhalteplans bzw. dessen Fortschreibung wird unter Einbeziehung städtischer und staatlicher Dienststellen von der Regierung von Oberbayern erarbeitet und anschließend öffentlich ausgelegt.

**Frage: Wann ist damit zu rechnen?**

**Hinweis: (Erarbeitung von Luftreinhalte- und Aktionsplänen)**

Die Rahmenrichtlinie sieht zwei Konzepte vor, die sicherstellen sollen, dass die Schadstoffgrenzwerte eingehalten werden.

Zum einen enthält die Rahmenrichtlinie ein Verfahren, um Gebiete zu identifizieren, in denen ein Grenzwert voraussichtlich nicht eingehalten werden kann. Für solche Gebiete muss vor Inkrafttreten des Grenzwertes ein Plan ausgearbeitet werden, aufgrund dessen dieser Grenzwert ab dem festgelegten Zeitpunkt eingehalten wird (Luftqualitätsrahmen-Richtlinie, Artikel 8).

Nach deutschem Recht sind die zuständigen Behörden verpflichtet, in den betreffenden Fällen Luftreinhaltepläne zu erstellen (BImSchG, § 47, Absatz 1). In diesen müssen sie Maßnahmen benennen, die zu einer **dauerhaften** Minderung der Schadstoffkonzentrationen führen können. enthalten

Zum anderen müssen die verantwortlichen Behörden **Aktionspläne erarbeiten**, falls nach dem Inkrafttreten der Schadstoffgrenzwerte die Gefahr besteht, dass diese überschritten werden (Luftqualitätsrahmen-Richtlinie, Artikel 7 und BImSchG, § 47, Absatz 2).

**Frage: Wann kann mit dem Aktionsplan gerechnet werden?**

Die im Rahmen dieser Auslegung vorgetragenen Einwände müssen vom Verfahrensträger gewürdigt werden. Die Rolle der Landeshauptstadt München bei der Ausarbeitung besteht darin, Maßnahmenvorschläge aus ihrem Zuständigkeitsbereich beizutragen und diese dann ggf. umzusetzen.

**Frage: Gibt es in der LHM schon Kenntnisse zu den Ergebnissen der 5. Fortschreibung? Wenn ja, welche Maßnahmen sind seitens der Stadt geplant? (dauerhafte Minderung)**

Die Autobahnen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt München.

**Frage: Wo sind die schriftlichen Nachweise, dass die ehemals B12Neu zu einer Autobahn aufgestuft wurde. Wann und wo wurde dies der Öffentlichkeit mitgeteilt? Warum durften 2 Hochbauten des Wohnstifts Augustinum ab 2003 errichtet werden, obwohl es untersagt ist, Hochbauten innerhalb eines Abstandes von 40 Metern an Autobahnen zu errichten?**

Diesbezüglich muss die Regierung von Oberbayern in Zusammenarbeit mit der Autobahndirektion Südbayern entscheiden, ob und ggf. welche Maßnahmen im Bereich von Autobahnen geeignet sind, die EU-weiten Vorgaben zur Luftqualität einzuhalten. Diese

*Quelle: Bayerisches Landesamt für Umwelt, <http://inters.bayern.de/grenzwerte.pdf>*

*1) gemessen an drei aufeinander folgenden Stunden*

Seite 6

Fragestellung wird u.a. in der 5. Fortschreibung zum Luftreinhalteplan München behandelt werden (s. nachfolgend Punkt 2 „Luftreinhalteplanung“).

## **Einwohnerdichte**

Die Einwohnerdichte entlang der A 96 ist in der nachfolgenden Grafik dargestellt.

In einem Streifen 100 m nördlich und südlich der A 96 wohnen ca. 5.700 Einwohnerinnen und Einwohner (kompletter Bereich der A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze). Dies entspricht einer Einwohnerdichte von ca. 1.350 Einwohnerinnen und Einwohnern / km.

Der dichter bebaute Bereich zwischen den Anschlussstellen Blumenau und Laim hat eine Einwohnerdichte von ca. 1.880 Einwohnerinnen und Einwohnern / km und gesamt ca. 3.400 Einwohnerinnen- und Einwohner.

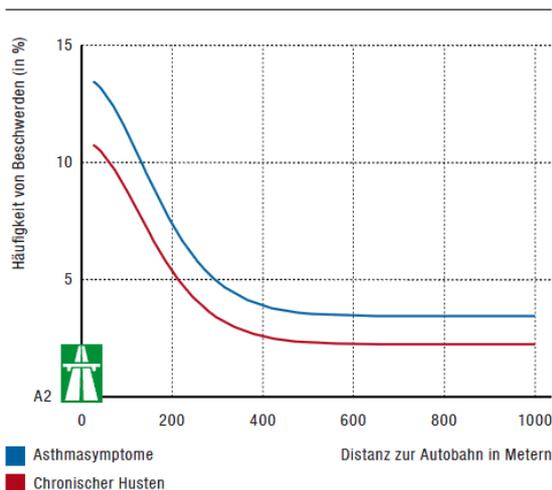
Im Vergleich dazu haben die derzeit in Untersuchung befindlichen Abschnitte des

Mittleren Rings Landshuter Allee und Tegernseer Landstraße im 100 m-Korridor beidseitig der Straße eine deutlich höhere Einwohnerdichte (Landshuter Allee: ca. 3.100 Einwohnerinnen und Einwohner / km, gesamt: ca. 9.100 Einwohnerinnen und Einwohner, Tegernseer Landstraße: ca. 3.090 Einwohnerinnen und Einwohner / km, gesamt ca. 6.200 Einwohnerinnen und Einwohner), s. Anlage 6.

Frage: Warum wurde für die Beurteilung der Einwohnerdichte ein Streifen von 100 m ausgewählt? Ist dem RGU die Ausarbeitung vom Bundesamt für Umwelt (BAFU): „Umweltbelastungen des alpenquerenden Güterverkehrs *Resultate des Projekts MFM-U, Stand 2010*“ bekannt? In dieser Ausarbeitung steht unter „Gesundheitliche Auswirkungen auf den Menschen:“

*Zwischen der Häufigkeit von Atemwegserkrankungen und der Distanz zur Autobahn besteht ein enger Zusammenhang. Innerhalb eines Streifens von **200 m Breite** werden Symptome bis zu dreimal häufiger genannt. Die Erhebungen der Universität Basel haben gezeigt, dass über 10 % der Menschen, welche in einem Korridor von rund 200 Metern Breite neben der Autobahn wohnen, unter Asthma und Bronchitis leiden (Abbildung 21). Die entsprechenden Symptome treten bis zu dreimal häufiger auf als in Gebieten in größerer Entfernung zur Autobahn. In Autobahnnähe muss folglich von einem deutlich erhöhten gesundheitlichen Risiko ausgegangen werden. Die vorliegenden Befunde zu Atemwegserkrankungen werden durch Messungen zur Verteilung von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) im Urner Reusstal gestützt...*

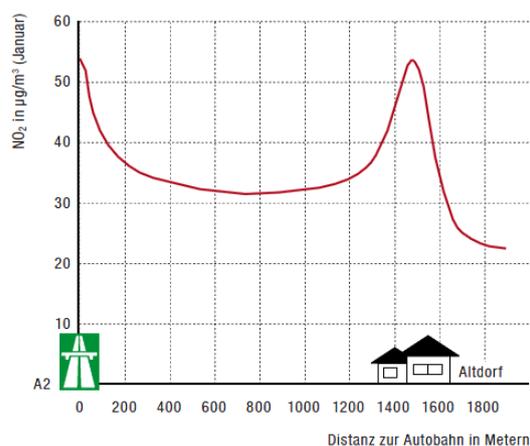
Abb. 21 > Häufigere Atemprobleme in Autobahnnähe



Quelle: Schweizerisches Tropen- und Public Health-Institut

Abb. 22 > Verlauf der NO<sub>2</sub>-Belastung seitlich der Autobahn

Die Belastung der Luft mit Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) nimmt neben der Autobahn rasch ab und steigt in den Siedlungsgebieten wieder an. Inversionslagen führen auch im ländlichen Zwischenraum zu hohen Belastungen.



Quelle: Amt für Umweltschutz Uri

Antrag: Wir beantragen die Betroffenzahlen auf der Grundlage dieser Ausarbeitung neu aufzustellen.

S.7

### **Lärmvorsorge**

Für den Abschnitt der A 96 ist nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen kein weiterer Ausbau enthalten. Daher besteht kein Anspruch auf Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge.

Hinweis: Mit einem Stadtreparatur- und Stadtentwicklungskonzept, in dem neue Nutzenüberlegungen einfließen können, kann auch ein Ausbau der A96 stattfinden. Dazu ist aber eine Machbarkeitsstudie notwendig.

### **Lärmsanierung**

Nach den Ergebnissen der Lärmberechnung 2010 – basierend auf einer Verkehrszählung auf dem Jahr 2006 – ergeben sich nach Stellungnahme der Autobahndirektion Südbayern unter Berücksichtigung der Absenkung der Grenzwerte an etwa 19 Gebäuden in den oberen Geschossen Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwert in der Nacht. Die betroffenen Gebäude liegen im Bereich zwischen den Anschlussstellen München-Laim und der Stadtgrenze. Der im Jahr 2010 eingebaute Dünnschichtbelag (DSH-V) ist dabei mit einer lärmindernden Wirkung von 3 dB(A) gegenüber dem vorherigen Splittmastixasphalt berücksichtigt. Lärmmessungen haben die lärmindernde Wirkung in dieser Größenordnung bestätigt.

Frage: Auf welchen Streckenabschnitten wurde eine Reduktion von 3dB(A) erreicht, wo nicht? Wann verliert der Belag die Wirkung?

S.8/9

Der Bau einer Einhausung wäre aufgrund der sehr hohen Kosten (weit über 100 Mio. €) in Relation zu den wenigen betroffenen Gebäuden völlig unverhältnismäßig und ist daher aus Lärmschutzgründen nicht ansatzweise begründbar.

Hinweis: Die ökonomische Betrachtung kann erst erfolgen, wenn ein Nutzenkonzept im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (das ist noch nicht die Erklärung zum Bau einer Einhausung) erarbeitet wird, mit dem evtl. auch Investoren gefunden werden können. Die Schadstoffbelastung ist Grund genug, eine Machbarkeitsstudie zu beauftragen, außer es kann eine dauerhafte Minderung durch entsprechende Maßnahmen nachgewiesen werden.

### **Luftreinhalteplanung**

Aufgrund einer Landtagspetition hat das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) den TÜV Süd Industrie Service GmbH mit der Durchführung von Immissionsberechnungen beauftragt.

Die Ergebnisse der „Berechnung der Schadstoffbelastung an der Bundesautobahn A 96 in München Laim“ liegen seit Anfang 2011 vor. Sie wurden dem Referat für Gesundheit und Umwelt und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Sommer 2011 zur Verfügung gestellt.

Die Immissionsberechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass im Untersuchungsgebiet durchaus, auch verkehrsbedingt, Schadstoffgrenzwertüberschreitungen vorliegen, allerdings nicht flächendeckend, sondern an exponierten sehr lokalen „hot spots“.

Ob und ggf. welche Maßnahmen geeignet sind, die EU-weiten Vorgaben zur Luftqualität einzuhalten bzw. die Belastung verringern zu können, werden im Rahmen der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans die mit der Aufstellung des Luftreinhalteplans beauftragte Regierung von Oberbayern und das Bayerische Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit zu entscheiden haben.

Seite 9

Zur Einschätzung der rechtlichen Möglichkeiten sei auf das Urteil des Europäischen

Gerichtshofes (EuGH) in Sachen Landshuter Allee verwiesen, wo die verkehrliche Belastung mindestens so hoch ist wie an der A 96. Der EuGH hat entschieden, dass betroffene Bürgerinnen und Bürger im Fall von Grenzwertüberschreitungen einen klagbaren Anspruch auf die Erstellung und inhaltliche Kontrolle eines Aktionsplans haben. Betroffene Bürgerinnen und Bürger haben aber keinen Anspruch auf eine absolute Einhaltung von Grenzwerten. Die Maßnahmen sollen die Gefahr der Überschreitungen der Grenzwerte auf ein erreichbares Minimum verringern und schrittweise zu einem Stand unterhalb dieser Werte führen. Ergänzend dazu hat der EuGH gefordert, dass die Maßnahmen geeignet sein sollen sowie die tatsächlichen Umstände berücksichtigt und die betroffenen Interessen abgewägt werden müssen.

**Frage: Wann erfolgt die Einbindung der Öffentlichkeit?**

### **Lufthygienische Wirkung von Tunneln**

Die lufthygienische Wirkung von Tunneln besteht in der Umverteilung der von den Kraftfahrzeugen emittierten Luftschadstoffen. Mit Tunneln werden die von den Kraftfahrzeugen ausgestoßenen Emissionen nicht reduziert. Die Abgase, die sich jetzt entlang der Strecke verteilen, treten dann an den Portalen (Ausfahrten) aus. An den untertunnelten Abschnitten kann sich die Belastung an der Oberfläche bis nahezu auf die Werte der im Stadtbereich bestehenden »Grundbelastung« reduzieren.

Wie die Untersuchungen zu den in München bereits gebauten bzw. im Bau befindlichen Tunneln zeigen, können diese erheblich zur Reduzierung der **lokalen** Luftschadstoffbelastung beitragen. Diese Reduzierung hängt entscheidend davon ab, wie weit der nach dem Tunnelausbau verbleibende Oberflächenverkehr minimiert werden

*Abbildung 2: Grenzwertüberschreitungen PM10*

Seite 10

kann. Am Petuertunnel ergibt sich dabei die optimale Situation, dass im Kernbereich eine Länge von etwa 650 m frei von Oberflächenverkehr bleibt und hier ein neuer innerstädtischer Park errichtet werden konnte.

Problematisch sind die an den Tunnelportalen austretenden Luftschadstoffe, die hier zu einer deutlichen Mehrung der Luftschadstoffbelastung führen. Dem kann man z. B. durch eine Führung der Tunnelabluft über Kamine begegnen. Die Diskussionen und Erfahrungen um die Abluftbehandlung am Petuertunnel haben jedoch gezeigt, dass eine gleichzeitige Filterung der Partikel und von NO<sub>2</sub> in dem erforderlichen Maßstab, insbesondere den erforderlichen hohen Volumenströmen, bislang technisch nicht ausgereift ist. Diese technischen Lösungen der Abgasbehandlung sind zudem mit erheblichen Kosten sowohl für die Einrichtung als auch den späteren Betrieb verbunden. Zusammenfassend stellt das Referat für Gesundheit und Umwelt fest, dass mit dem Bau von Tunneln die durch den Kfz-Verkehr verursachten Probleme der Luft- und Lärmbelastung in der Stadt nicht gelöst, im Bereich der Tunnel aber lokale Entlastungen erzielt werden können. Über die gewünschte Bündelungswirkung und der damit einhergehenden Verkehrsmehrung kann diese Entlastung aber zu erheblichen Mehrbelastungen der nicht untertunnelten Bereiche des Mittleren Ringes sowie der Zufahrtsstraßen zu den Tunneln führen.

Hinzu kommt, dass der Bau von Tunneln mit erheblichen Kosten, insbesondere auch für den Betrieb verbunden ist. Neben den rein technischen Lösungen sollten daher alle Möglichkeiten genutzt werden, insbesondere die Verkehrsmengen durch andere verkehrliche und städtebauliche Maßnahmen zu reduzieren.

**Frage: Welche städtebaulichen Maßnahmen sind denn geplant, um Verkehrsmengen zu reduzieren? Da gerade eine 2. Spur am Mittleren Ring zur Einfahrt in die A96 gebaut wird, wo nun auch die Grenzwerte der Lärmvorsorge gelten, können wir hier kein Konzept zur Verkehrsreduktion erkennen. Der Autobahn-Südring geht mit all seinen Umweltbelastungen nun mitten durch die Stadt. Die**

Belastungen werden durch die bekannten Prognosen (Freiham, Ausbau A96 in Germering, A99 etc.) nachweislich noch stärker ansteigen. (Güterverkehr)  
Hat die Stadtentwicklungsplanung (nicht Stadtplanung) eine Vision für München? (Für die nächsten 20 bis 30 Jahre?)

Infos zu verschiedenen **technische Filterlösungen:**

### **1. Beispiel:**

Auszug aus:

<http://tunnelfilter.de/tunnelabluftfilterstudie.pdf>

B 29 Tunnel Schwäbisch Gmünd Machbarkeitsstudie zum Abluftfilter

Ersteller: Ingenieurbüro für Tunnellüftung+Tunnelentrauchung, 60439 Frankfurt am Main 33

#### **14 Zusammenfassung**

Die Machbarkeit und die Wirtschaftlichkeit für den Einbau einer Filteranlage zur Reinigung der Tunnelabluft von Feinstaub und Stickoxiden konnte für den B 29 Tunnel in Schwäbisch Gmünd dargestellt werden.

Die von der Fa. Ecovac angebotene Technik erscheint geeignet, das Ziel einer Minimierung der Immissionsbelastung durch den Abluftkamin am Lindenfirst und einer signifikanten Energieeinsparung

gegenüber der geplanten Lüftungsanlage zu erreichen.

Es ergeben sich folgende Minderungen und Einsparungen:

- **Der Feinstaub PM2,5 wird um 99,9% reduziert**
- **Die Stickoxide NOx werden um 97% reduziert**
- **Der Energieverbrauch wird um 79% reduziert**
- **Die CO2-Emissionen (el.) werden um 79% reduziert**
- **Die Betriebskosten werden um 35% auf 65% reduziert**
- **Das Geräusch aus dem Kamin wird reduziert.**

Hinzu kommen mögliche weitere Einsparpotentiale im Bereich der Nachbargewerke (Kamin, Frischluftrohr, Deckenkanal der 2. Röhre und Fluchtstollen) sowie eine mögliche Verbesserung des Landschaftsbildes bei einem schmaleren Abluftkamin.

Frankfurt am Main, den 25. Mai. 2008

Dipl.-Ing. Hinrich Rottmann

### **2. Beispiel:**

[http://www.filtrontec.de/index.php?option=com\\_content&view=article&id=3%3Afunktion-und-aufbau-des-filtersystems&catid=3%3Aluftfilter-fuer-strassentunnel-&Itemid=13&lang=de](http://www.filtrontec.de/index.php?option=com_content&view=article&id=3%3Afunktion-und-aufbau-des-filtersystems&catid=3%3Aluftfilter-fuer-strassentunnel-&Itemid=13&lang=de)

FILTRONtec gehört zu den technologisch führenden Unternehmen für die Filterung von kontaminierter Luft in Straßentunneln.

Durch eine wirkungsvolle Verringerung der Schadstoffemissionen an den Tunnelportalen oder innerhalb des Tunnels trägt unsere hocheffiziente Filtertechnik nachhaltig zur Verbesserung der Luftqualität bei. Mit unserer Arbeit verfolgen wir einen hohen ökologischen Anspruch. Daher zeichnet sich unsere Filtertechnik durch einen hohen Abscheidegrad von besonders gesundheitsschädlichen Feinstaubpartikeln aus. Weiterhin können bei Bedarf mit einem einfachen Filterverfahren die Konzentrationen von Stickoxiden und anderen Schadgasen in der Tunnelluft verringert werden. Luftfilter eröffnen eine Technologieänderung der Umweltschutzlüftung an Straßentunneln mit ökologischen und wirtschaftlichen Vorteilen. So lassen sich die Tunnelbaukosten senken, die Betriebskosten verringern und die Projektlaufzeit verkürzen.

**Fazit:**

Eine Machbarkeitsstudie ist ein geeignetes Instrument, um vergangene städtebauliche Fehlplanungen neu überdenken zu können, Schutzmaßnahmen für die Bevölkerung aufzuzeigen und neue Nutzenkonzepte im Rahmen der Stadtentwicklungsplanung (Zeitbetrachtung: die nächsten 30 Jahre) incl. Flächenplanung zu diskutieren. Desweiteren kann eine Machbarkeitsstudie beitragen, die Öffentlichkeit in Stadtplanung einzubinden und ein Bürgerbeteiligungsprojekt gemeinsam zu entwickeln.

Da bereits über 500.000 Euro für einen Lärmschutzbelag investiert wurden, der leider als nicht nachhaltig eingestuft werden kann, außerdem bis heute keine Aussagen zu Maßnahmen der Schadstoffminderungen vorliegen, ist es unserer Meinung nach seitens der Stadt München, die für den Gesundheitsschutz der Bürger verantwortlich ist, absolut notwendig, die Machbarkeitsstudie zu beauftragen. Engpässe bei Ressourcen oder Kapazitäten können sicher mit externem Knowhow abgedeckt werden.

Den im letzten Jahr gestellten Antrag bei der EU-Kommission zur Verlängerung der Grenzwerte empfinden wir nicht als Lösungsansatz.

Eine ökonomische Betrachtung ist ohne Ausarbeitung des möglichen zu generierenden Nutzens zu dem jetzigen Zeitpunkt verfrüht. Wir bitten deshalb die LHM die Machbarkeitsstudie für den Bau einer Einhausung der A 96 zu beauftragen.

Die Sprecher der Bürgerinitiative BAB 96