



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

Referat für Gesundheit und Umwelt  
RGU-UW12  
Bayerstrasse 28 a,  
80335 München

München, den 01.04.2014

## **5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München**

BAB 96 – Aufnahme der Maßnahme Tunnelbau/Einhausung der A96

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir nehmen wie folgt Stellung zu der 5. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung für die Stadt München:

Sie schreiben in

2.6 Analyse der Immissionssituation am Streckenabschnitt der Autobahn A 96 zwischen Stadtgrenze und Mittlerem Ring

„In dem TÜV-Gutachten vom 19. Januar 2011 wurde der Abschnitt der Autobahn für die Untersuchungen ausgewählt, an dem erwartungsgemäß die höchsten Immissionsbelastungen an der Randbebauung auftreten könnten.“

Wir möchten dazu anmerken, dass auf dem Streckenabschnitt Garmischer Straße mit dem Neubau einer neuen Spur zur Einfahrt in die A96 (Lärmvorsorge) und der Knotenpunkt Garmischer Straße/A96 bis heute keine Messstelle aufweist oder ein Gutachten erstellt wurde, obwohl hier ein tägliches Verkehrsaufkommen von mehr als 150.000 Kfz/Tag besteht. Unsere beiden Anträge zur Installation einer Messstelle aus dem Jahr 2008 und ein weiterer Antrag aus 2012 zur Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens (auch Bodenbelastung ist ein Thema) wurden abgelehnt, so dass hier keine verlässlichen Aussagen zur Belastung der Bevölkerung und der Natur mit Schadstoffen vorliegt.

Wir machen deshalb auf folgendes aufmerksam und möchten folgendes anfragen:

Die Messungen für Schadstoffüberschreitungen sollen erst nach Eröffnung des Tunnels Südwest erfolgen. Welche Maßnahmen planen Sie, wenn die Grenzwerte am Tunnelausgang überschritten werden? Der Spuranbau auf der Garmischer Straße/Brücke löst Lärmvorsorge aus. Welche Maßnahmen sind hier zum Schutz der Bevölkerung nach den Kriterien der Lärmvorsorge geplant? (Lärmwirkung auf der Brücke)

Feinstaub und Stickstoffdioxidbelastungen hören nicht an der Straßengrenze auf. Die Sportanlagen liegen in einem Abstand von ca. 250 bis 500 Meter zu diesem genannten Knotenpunkt. Können Sie garantieren, dass hier die Grenzwerte eingehalten werden? Dieselbe Frage möchten wir an Sie stellen, was das Schul- und Sportgelände der Fürstenrieder Straße/Ecke A96 anbelangt.

Zum Thema Lärmschutzbelag möchten wir Ihnen gerne das E-Mail von Frau Eberherr zusenden, wo nach direkter Verlegung des neuen Belags lediglich eine Reduzierung von 3 dB(A) bescheinigt wurde, was an der Schwelle der Wahrnehmbarkeit liegt. Außerdem nimmt der Geräuschpegel mit der

Liegezeit des Lärmschutzbelags wieder zu. Nach unserer Wahrnehmung hat sich die Lärmbelastung in keinster Weise verringert.

Die Auslöseschwellen bei Lärmsanierung entsprechen nicht den Grenzwerten für Gesundheitsschädigungen der WHO und müssten angepasst werden, um die Gesundheit der Betroffenen nicht zu gefährden.

Zum Thema **Gesundheit** möchten wir auch noch auf die neueste Studie vom Helmholtz Zentrum München - Deutsches Forschungszentrum für Gesundheit und Umwelt hinweisen, wo eine langfristige Feinstaubbelastung mit einem erhöhten Risiko für Herzinfarkte assoziiert wird. Überdies lässt sich der Zusammenhang bereits bei einer Feinstaubexposition unterhalb der aktuell festgeschriebenen Grenzwerte beobachten.

<http://www.helmholtz-muenchen.de/mediocenter/filme/forschung-am-helmholtz-zentrum-muenchen/prof-peters-feinstaubbelastung-fuehrt-zu-erhoehtem-herzinfarkt-risiko/index.html?iframe=true&width=560&height=320>

Die Schweiz und USA haben übrigens niedrigere Grenzwerte.

Auch auf die aktuellen gesundheitlichen Auswirkungen von Lärm möchten wir nochmal hinweisen:

<http://www.helmholtz-muenchen.de/herz-kreislauf/news/news/article/21352/index.html>

**Zu den Entstehungs- und Ausbreitungsmechanismen Feinstaub** möchten wir auf die Informationen unter <http://www.ubz-stmk.at/luft1/kapitel3.htm> hinweisen, wo folgende Aussage steht:

*„Die Gefahr, die der Feinstaub in sich birgt, ist eben seine geringe Größe und die daraus folgliche Lungengängigkeit. Während Teilchen zwischen 7 und 10 µm vorwiegend in der Nase zurückgehalten werden, gilt dies nicht für kleinere Partikel. Je kleiner diese sind, desto tiefer dringen sie in die Lunge ein (siehe „Gesundheitliche Auswirkungen von Partikeln“).*

*Bei den **Entstehungsmechanismen** anthropogen verursachter Teilchen wird weiters zwischen folgenden Prozessen und Typen von Quellen unterschieden:*

- *primäre Teilchen aus Verbrennungsprozessen aller Art; diese werden als ultrafeine Partikel emittiert, dazu zählt vor allem Russ aus Dieselmotoren.*
- *primäre Teilchen aus mechanischen Prozessen; die sogenannten „Non-exhaust“-Emissionen. Zu dieser Gruppe zählen jene Emissionen, die aus dem Abrieb von Fahrzeugteilen, wie Reifen und Bremsen, aber auch durch Straßenabrieb entstehen. Auch wieder aufgewirbelte Stäube (feinst zerriebener Streusplitt bzw. Salzkristalle) zählen hierzu. Die bei weitem bedeutendste Quelle der Wiederaufwirbelung von Staub ist wiederum der Straßenverkehr; solche Teilchen treten meist als grobe Partikel auf*
- *sekundäre Partikel; gebildet aus gasförmigen Vorläufersubstanzen (wie Schwefeldioxid, Stickoxiden, Ammoniak, flüchtigen organischen Kohlenwasserstoffen) meist als ultrafeine Partikel. **Diese chemisch gebildeten sekundären Emissionen spielen nicht nur in direkter Nachbarschaft zu den Verkehrsrouten eine Rolle, sondern auch in städtischen Hintergrundgebieten oder in ländlichen Regionen.***

*Obwohl also die PM10-Belastung aus einem Konglomerat von unterschiedlichsten Partikeln herrührt, trägt wiederum der Straßenverkehr sowohl bei den primär emittierten als auch bei den sekundär gebildeten Teilchen einen entscheidenden Anteil bei. **Diese Partikel können - je nach Korngröße - nun einige Stunden oder über mehrere Tage in der Luft bleiben und auch über weite Strecken transportiert werden.** Teilchen über 10 µm sedimentieren rasch und werden so aus der Luft entfernt, während feine Partikel im Wesentlichen nur durch Niederschläge wirksam aus der Atmosphäre ausgewaschen oder durch Wind abtransportiert werden können. Vor allem sekundäre Partikel haben eine sehr lange Lebenszeit und daher lange Transportwege (einige 1000 km)....“*

## **Maßnahmen:**

Ihre geplanten Maßnahmen sind:

**M 17** - BAB 96 - Planung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) mit intelligenter Verkehrssteuerung

**M 18** - BAB 96 - Befristete Herabsetzung der Geschwindigkeit bis zur Realisierung der Verkehrsbeeinflussungsanlage (Maßnahme M17)

**M 19** - Netzbeeinflussung an der A 96 AS M.-Laim und AS M.-Sendling sowie an der A 95 AS M.-Kreuzhof (Wechselwegweisung A 95, A 96 und Mittlerer Ring im Bereich Luise-Kiesselbach-Platz und Heckenstallertunnel (Tunnel Südwest))

Wir bitten Sie, uns die geplanten Kosten dieser Maßnahmen mitzuteilen.

Das Ingenieurbüro Lohmeyer empfiehlt in ihrem Newsletter Nr. 17 von Mai 2007 unter dem Punkt Luftreinhalteplanung:

*„Ziel sollte es deshalb sein, durch kurze Übergangsfristen die Entlastungswirkung möglichst frühzeitig nutzen zu können. Für die mittel- bis langfristige Strategie zur Luftreinhaltung in Luftreinhalteplänen scheint darüber hinaus insbesondere eine Verkehrsentlastung innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen (z.B. Neubau von Umfahrungsstraßen, Tunnelstrecken, ggf. Rückbau einer ehemaligen Ortsdurchfahrt) einen Beitrag zur PM10- und NO2-Minderung zu leisten.“*

und weiter:

*„In der Summe ihrer Entlastungswirkungen können aber gerade abgestimmte Maßnahmenbündel zur Unterschreitung der Grenz- bzw. Zielwerte mittel- bis langfristig entscheidend beitragen. Zu nennen sind in diesem Zusammenhang:*

- *verkehrssparende Regional- und Stadtentwicklung,*
- *Förderung Umweltverbund (zu Fuß gehen, Fahrrad, ÖPNV),*
- *umweltschonende Fahrzeugflotte (z.B. Festschreibung von Umweltstandards in Nahverkehrsplänen als Vorgabe von Verkehrsverträgen, abgasarme Fahrzeugflotten der Kommunen als Vorbildfunktion),*
- *Verkehrs- und Mobilitätsmanagement,*
- *Verkehrssteuerung und umweltabhängige Verkehrsbeeinflussung,*
- *Güterverkehrskonzepte/Lkw-Führungskonzepte.*

*Bisher gibt es aber nur wenige Untersuchungen, die die exakten Auswirkungen der oben aufgeführten Maßnahmen auch messtechnisch untersucht haben (Stichwort Beweissicherung).*

*Hier besteht großer Untersuchungsbedarf.“*

## **Unser Fazit lautet:**

Durch den Ausbau und Erweiterung der Garmischer Straße (Tunnel Südwest) sind nach unserer Kenntnis keine baulichen Schutzmaßnahmen auf der Brücke und Einfahrt in die A 96 unter der Einstufung Lärmvorsorge getroffen worden. Falls sich dies als richtig herausstellt, wird hier gegen geltendes Recht verstoßen. Desweiteren sind keine baulichen Maßnahmen für die Schadstoffreduzierung an dem Tunnelausgang und zur Einfahrt in die A96 geplant. Es liegen bis heute keine verlässlichen Messungen oder Berechnungen für den Streckenabschnitt Garmischer Straße bis Fürstenrieder Straße vor.

In dem Streckenabschnitt Fürstenrieder Straße bis Blumenau sind bereits 2 Überschreitungspunkte per TÜV-Gutachten seit 2011 nachgewiesen.

Die Ausbreitungsmechanismen für Feinstaub wurden bis heute weder für das Schulgelände an der Fürstenrieder Straße/Ecke A96 noch für die Sportplätze an der Garmischer Straße noch für die Wohngebiete oder das Wohnstift Augustinum festgestellt.

Die Trends der Verkehrssteigerung sowohl durch Zuwachsraten in der Bevölkerung im Landkreis München und in der Stadt selbst in Bezug auf den PKW-Verkehr, den geplanten Straßenausbau A96

bei Gilching, das neu geplante Siedlungsgebiet Freiham und die Prognosen der Verkehrssteigerung im Güterfernverkehr wurden nicht berücksichtigt.

Die Trends in der Feinstaubbelastung sind u. E. nicht überzeugend, da auch hier in dem Zeitraum 01.01. bis 29.03.2014 bereits 12 Überschreitungen für Feinstaub an der Landshuter Allee (11 am Stachus) nachgewiesen sind und nach der Tunnelöffnung Südwest 2015 mit einer weiteren Verkehrssteigerung zu rechnen ist.

Lt. Einschätzung des Ingenieurbüros Lohmeyer **kann** nur **die Summe** von Einzelmaßnahmen zur Reduktion der Schadstoffbelastung mittel- und langfristig entscheidend beitragen, empfohlen wird aber auch der **Neubau von Tunnelstrecken**.

Aussage lt. E-Mail 11.03.2014 von Herrn Dr. Schlachta (Regierung von Oberbayern):

*„Bei der Maßnahme M17 „BAB 96 – Planung einer Verkehrsbeeinflussungsanlage VBA mit intelligenter Verkehrssteuerung“ handelt es sich um eine dauerhafte Maßnahme, wenn der Plan in der vorliegenden Fassung in Kraft gesetzt wird. Durch die Verkehrssteuerung wird sich der Verkehr vergleichmäßigen, wodurch weniger Schadstoffemissionen verursacht werden. Damit sollte auch eine Reduktion der Schadstoffbelastung verbunden sein. Diese kann aber leider nicht quantifiziert werden. Aus diesem Grund haben wir den Satz aufgenommen: Eine quantitative Aussage zum Minderungspotenzial an den belasteten Immissionsorten ist aufgrund der komplexen Zusammenhänge nicht möglich.“*

Diese Aussage kann von uns nicht als verlässliche Aussage zur Verringerung der Belastung eingestuft werden. Hier ist auch noch nicht einmal die Inkraftsetzung des Plans garantiert.

Die weiteren von Ihnen dargestellten Maßnahmen sind teilweise bereits umgesetzt, für den Verkehr auf der A96, wo Güterverkehr und PKW-Verkehr ständig ansteigen, bewerten wir diese Maßnahmen für unseren Wohn- und Lebensraum als nicht dauerhaft wirksam zur Schadstoff- und Lärmreduktion. Die Bundesregierung prognostiziert einen Zuwachs von über 50 Prozent an Frachtverkehr in Deutschland auf Autobahnen

Ihre Maßnahmen M17 und M19 sind deshalb lediglich als Einzelmaßnahme erkennbar, ohne Beweissicherung und so nach unserer Einschätzung nicht dauerhaft wirksam gegen die Schadstoffbelastung, die durch das enorme Verkehrsaufkommen hervorgerufen wird. M18 ist sowieso befristet und kann deshalb ebenfalls nicht als dauerhaft wirksam bewertet werden. Bei Stauaufkommen, das bereits heute täglich erkennbar ist, wirken diese Maßnahmen überhaupt nicht.

Wir fordern Sie deshalb auf, eine weitere Maßnahme, nämlich den Bau einer Einhausung/Tunnels von der Garmischer Straße bis zur Stadtgrenze als mittel- und langfristige Lösung in die 5. Fortschreibung mit aufzunehmen. Der Bau eines Tunnels oder einer Einhausung ist als dauerhaft wirksame Maßnahme zur Lärm- und Schadstoffreduktion anerkannt und kann mit neuen Nutzenkonzepten für die Bevölkerung als Stadtentwicklungsprojekt geplant werden. Diese Maßnahme, die den Ausbau der Infrastruktur zur Folge hat und damit noch zusätzlichen Nutzen wie z.B. Nahmobilität generiert, kann nach qualifizierter Planung als dauerhaft wirksam gegen die Lärm- und Schadstoffbelastung eingestuft werden.

Mit freundlichen Grüßen

BIBAB96 München  
Sprecher der Bürgerinitiative

---

Marion Kutscher

---

Jürgen Weckerle

---

Hans Köck

Anlage