

## **Einhausung A 96**

### **- Anträge und Empfehlungen -**

- a) **Erstellung einer Machbarkeitsstudie einschließlich Wirtschaftlichkeitsberechnung für neu zu schaffende Flächen beim Bau einer Einhausung auf der A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze**  
Empfehlung Nr. 08-14 / E 00665 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 – Hadern am 28.09.2010
- b) **Sind städtebauliche Verbesserungen entlang der BAB A 96 durch eine Einhausung erreichbar und finanzierbar?**  
Antrag Nr. 08-14 / A 01955 der Stadtratsfraktion der CSU vom 08.11.2010
- c) **Gleichrangige Behandlung von Tunnelbauvorhaben im Rahmen eines Gesamtkonzeptes**  
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01094 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 18.10.2011
- d) **Chancen für eine Einhausung der BAB A 96 - Zwischenergebnisse aus Gräfelfing dem Stadtrat vorstellen**  
Antrag Nr. 08-14 / A 03018 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 02.01.2012
- e) **Stellungnahme und Fragenkatalog zur SV 08-14 / V 08625**  
der Bürgerinitiative BIBAB96 vom 01.07.2012
- f) **Impulse für mehr Wohnungsbau in München: Flächenpotentiale durch Einhausung (1)**  
Antrag Nr. 08-14 / A 03807 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012
- g) **Impulse für mehr Wohnungsbau in München: Freiflächenpotentiale durch Einhausung von Straßen (2)**  
Antrag Nr. 08-14 / A 03808 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012
- h) **Machbarkeitsstudie „Lärmschutzmaßnahmen an der A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze“**  
BA-Antrag Nr. 08-14 / B 04468 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 – Hadern vom 10.12.2012
- i) **Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 im Stadtgebiet München**  
Antrag Nr. 08-14 / A 04273 von Frau Stadträtin Claudia Tausend, Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom 22.05.2013
- j) **Machbarkeitsstudie Einhausung der BAB 96 – Erweiterung um ein Nutzungskonzept**  
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02026 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark vom 22.10.2013
- k) **Verkehrsplanung als städtebauliche Aufgabe – städtebauliche Integration von Hauptverkehrsadern und Stadtautobahnen**  
Antrag Nr. 08-14 / A 04732 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 24.10.2013

Anlagen:

1. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00665
2. Antrag Nr. 08-14 / A 01955
3. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01094
4. Antrag Nr. 08-14 / A 03018
5. Stellungnahme und Fragenkatalog der Bürgerinitiative BIBAB96 vom 01.07.2012
6. Änderungsantrag der FDP 08-14 / A 03492 vom 11.07.2012
7. Antrag Nr. 08-14 / A 03807
8. Antrag Nr. 08-14 / A 03808
9. BA-Antrag Nr. 08-14 / B 04468
10. Antrag Nr. 08-14 / A 04273
11. Empfehlung Nr. 08-14 / E 02026
12. Antrag Nr. 08-14 / A 04732
13. Bundesautobahnen im Stadtgebiet München Statusbericht Lärmschutz (Schreiben der Autobahndirektion Südbayern vom 23.10.2010)
14. Einwohnerdichten Abschnitte Mittlerer Ring / A 96
15. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.12.2013 (SB)**

Öffentliche Sitzung

**I. Vortrag der Referentin**

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 13.06.2012 hat die Beschlussfassung vertagt. Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat sich in seiner Sitzung am 11.07.2012 mit einer Beschlussvorlage des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zur Einhausung der A 96 erneut befasst (Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 08625). Eine Entscheidung wurde im September 2012 vertagt zur Beantwortung des Fragenkatalogs der BIBAB96 (Anlage 5) und des am 11.07.2012 eingebrachten Änderungsantrags Nr. 08-14 / A 03492 der FDP (Anlage 6).

Weiterhin wurden zur Thematik am 19.11.2012 die Anträge Nr. 08-14 / A 03807 Impulse für mehr Wohnungsbau in München: Flächenpotentiale durch Einhausung (1) (Anlage 7) sowie Nr. 08-14 / A 03808 Impulse für mehr Wohnungsbau in München: Freiflächenpotentiale durch Einhausung von Straßen (2) (Anlage 8) von Herrn Stadtrat Josef Schmid, der Antrag BA-Antrags-Nr. 08-14 / B 04468 Machbarkeitsstudie „Lärmschutzmaßnahmen an der A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze“ des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 – Hadern vom 10.12.2012 (Anlage 9) sowie am 22.05.2013 der Antrag Nr. 08-14 / A 04273 Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 im Stadtgebiet München (Anlage 10) von Frau Stadträtin Claudia Tausend und Herrn StR Ingo Mittermaier gestellt.

Die nachfolgende Beschlussvorlage ist eine Überarbeitung der ursprünglich für die Behandlung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 26.09.2012 vorgesehenen Vorlage Nr. 08-14 / V 08625. Die Behandlung der damaligen Vorlage wurde bis zur Fertigstellung des Abschlussberichts der Machbarkeitsstudie einer Tunnelverlängerung der Gemeinde Gräfelfing abgesetzt. Der damalige Beschlussentwurf wurde zur Information im RIS eingestellt (Vorlagen-Nr.: 08-14 / V 08625) und an die Bürgerinitiative BIBAB96

(BIBAB96) übermittelt.

Die Beschlussvorlage Nr. 08-14 / V 08625 wurde aktualisiert und inhaltlich ergänzt. Zudem sind weitere zwischenzeitlich gestellte Anträge und Empfehlungen aufgenommen worden.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 Sendling-Westpark hat am 22.10.2013 die Empfehlung Nr. 08-14 / E 02026 Machbarkeitsstudie Einhausung der BAB 96 – Erweiterung um ein Nutzungskonzept (Anlage 11) beschlossen.

Der Antrag Nr. 08-14 / A 04732 Verkehrsplanung als städtebauliche Aufgabe – städtebauliche Integration von Hauptverkehrsadern und Stadtautobahnen (Anlage 12) wurde am 24.10.2013 von Herrn Stadtrat Josef Schmid gestellt.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 10 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die zu behandelnde Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

Die Bürgerversammlung des 20. Stadtbezirkes Hadern hat am 29.09.2010 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 00665 (Anlage 1) beschlossen. Darin wird die Erstellung einer Machbarkeitsstudie einschließlich Wirtschaftlichkeitsberechnung der Stadt München für neu zu schaffende Flächen bei Bau einer Einhausung auf der A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze beantragt.

Die Stadtratsfraktion der CSU hat am 08.11.2010 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 01955 (Anlage 2) gestellt. Darin wird die Prüfung von Flächen- und Nutzungspotenzialen durch eine Einhausung der A 96 sowie eine mögliche Finanzierung einer Einhausung beantragt. Mit Schreiben vom 28.01.2011 und 24.01.2012 wurde die Stadtratsfraktion der CSU über den Sachstand informiert und um eine Terminverlängerung gebeten.

Die Bürgerversammlung des 7. Stadtbezirkes Sendling-Westpark hat am 18.10.2011 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01094 (Anlage 3) beschlossen. Darin wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, alle geplanten oder geforderten Tunnelbauvorhaben/ Einhausungen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes mit Beteiligung der Bürgerinitiativen gleichrangig zu behandeln.

Herr Stadtrat Josef Schmid hat am 02.01.2012 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 03018 (Anlage 4) gestellt. Darin wird darum gebeten, dass die Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudie der Gemeinde Gräfelfing zur Einhausung der BAB A 96 dem Stadtrat vorgestellt werden. Mit Schreiben vom 24.01.2012 wurde der Antragsteller über den Sachstand informiert und um eine Terminverlängerung gebeten.

Nachfolgend nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung inhaltlich zur Empfehlung Nr. 08-14 / E 00665, zum Antrag Nr. 08-14 / A 01955, zur Empfehlung Nr. 08-14 / E 01094, zum Antrag Nr. 08-14 / A 03018, zum Änderungsantrag Nr. 08-14 / A 03492, der Stellungnahme der Bürgerinitiative BIBAB96, den Anträgen Nr. 08-14 / A 03807, Nr. 08-14 / A 03808, BA-Antrags-Nr. 08-14 / B 04468, Nr. 08-14 / A 04273, der Empfehlung Nr. 08-14 / E 02026 sowie dem Antrag Nr. 08-14 / A 04732 Stellung.

## **A) Allgemeine Grundinformationen**

### **Beschlusslage**

Die Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München hat am 28.07.2010 im Beschluss zum „Autobahnring A 99 München – Süd, Sachstandsbericht über Abschluss der Machbarkeitsstudie der Autobahndirektion Südbayern“ das Referat für Stadtplanung und Bauordnung u.a. beauftragt, bei der Bayerischen Staatsbauverwaltung für einen Immissionsschutz an den betroffenen Straßen des Hauptverkehrsstraßennetzes (A 96, B 2R, A 995) einzutreten und sich im Rahmen der städtischen Zuständigkeiten an der Erarbeitung alternativer Lösungsansätze fachlich zu beteiligen. Dem Stadtrat ist zu gegebener Zeit über die Ergebnisse zu berichten.

Im Oktober 2010 hat daraufhin ein Informationsaustausch zwischen Vertreterinnen und Vertretern der Autobahndirektion Südbayern (ABDS) und der Landeshauptstadt München (Baureferat, Referat für Gesundheit und Umwelt, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) stattgefunden.

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.

Zum Thema Lärmschutz hat die Autobahndirektion Südbayern im Nachgang zum o.g. Termin einen Statusbericht übermittelt. Wesentliche Aussagen zur A 96 sind in dieser Beschlussvorlage eingearbeitet. Darüber hinaus ist der Statusbericht zur Information dieser Beschlussvorlage als Anlage beigefügt (Anlage 13).

Die Beschlussvorlage Nr. 08-14 / V 08625 war im Vorfeld mit der Autobahndirektion Südbayern (ABDS) abgestimmt. Da die Fragen der BIBAB96 Fragestellungen beinhalten, die in die Zuständigkeit der Regierung von Oberbayern (ROB) fallen, wurde die Regierung von Oberbayern um eine Stellungnahme gebeten. Zudem wurde die ABDS, das Baureferat, das Kreisverwaltungsreferat (KVR) und das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) um Stellungnahmen gebeten.

Der nun vorliegende Beschlussentwurf beinhaltet die bisherigen Ausführungen der wiederholt vertagten Beschlussvorlage Nr. 08-14 / V 08625; die Ausarbeitungen zum Fragenkatalog der Bürgerinitiative BIBAB96, aktuelle Information zur Machbarkeitsstudie Gräfelfing sowie Aussagen zu den zwischenzeitlich gestellten Anträgen bzw. Empfehlungen.

Stellungnahmen und Veröffentlichungen der Autobahndirektion Südbayern und des Referates für Gesundheit und Umwelt sind in die nachfolgenden Ausführungen eingeflossen.

### **Baulast**

#### **Frage der BIBAB96:**

**Wo ist der Nachweis, dass die A 96 im Stadtbereich eine Bundesautobahn und keine Bundesstraße ist? Dann wäre die Stadt München der Baulastträger.**

Die Aufstufung der B 12 zur A 96 zwischen der Anschlussstelle Oberpfaffenhofen und dem

Mittleren Ring in München erfolgte mit Wirkung vom 01.01.1981. Die Umstufungsverfügung wurde im Bayerischen Staatsanzeiger vom 09.01.1981 bekannt gemacht. Die Bundesautobahn A 96 liegt somit in der Baulast der Bundesrepublik Deutschland. Dieser wird durch die Autobahndirektion Südbayern (ADSB) vertreten.

## Lärmschutz

Beim Lärmschutz ist zwischen Lärmvorsorge und Lärmsanierung zu unterscheiden.

Die **Lärmvorsorge**, die für den Lärmschutz beim Neu- und Ausbau von Straßen gilt, ist im Bundes-Immissionsschutzgesetz geregelt. Demnach ist der Baulastträger bei Bau oder bei einer wesentlichen Änderung von Straßen zur Lärmvorsorge verpflichtet, wenn die Immissionsgrenzwerte für die jeweiligen Gebietskategorien überschritten werden.

Die geltenden Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (Verkehrslärmschutzverordnung) sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Immissionsgrenzwerte der Lärmvorsorge in dB (A)	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen	57	47
Reine und allgemeine Wohngebiete	59	49
Kern-, Dorf- und Mischgebiete	64	54
Gewerbegebiete	69	59

Die **Lärmsanierung** behandelt den Lärmschutz an bestehenden Straßen. Lärmsanierungen an bestehenden Bundesfernstraßen können auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen als freiwillige Maßnahmen durchgeführt werden. Mit Schreiben vom 06.06.2010 hat die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern mitgeteilt, dass auf Grund entsprechender Vorgaben im Bundeshaushalt 2010 bei der Lärmsanierung an Bundesfernstraßen ab sofort um 3 dB(A) abgesenkte Grenzwerte zugrunde zu legen sind. Die neuen Grenzwerte stellen sich demnach wie folgt dar:

Immissionsgrenzwerte der Lärmsanierung in dB (A)	Tag (6:00 bis 22:00 Uhr)	Nacht (22:00 bis 06:00 Uhr)
Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete, Krankenhäuser, Schulen und Kur- und Altenheime	67	57
Kern-, Dorf- und Mischgebiete sowie Wohngebäude im Außenbereich	69	59
Gewerbegebiete	72	62

Darüber hinaus hat sich die Europäische Kommission das Ziel gesetzt, europaweit ein gemeinsames Konzept zur Verminderung des Umgebungslärms festzulegen. Die Mitgliedsstaaten wurden verpflichtet, die Lärmbelastung der Bevölkerung in Ballungsräumen, an Hauptverkehrswegen und im Bereich großer Flughäfen zu erfassen und bei problematischen Lärmsituationen Lärmaktionspläne gegen die Lärmbelastung zu erstellen. 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 der BIBAB96:**

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

Die Regierungen von Oberbayern (ROB) weist zum Thema Lärmbelastung darauf hin, dass gemäß Art. 8a Abs. 2 Satz 1 BaylmschG in Bayern die Regierungen zuständige Behörde für die Aufstellung von Lärmaktionsplänen u. a. an Bundesautobahnen sind. Im Zeitraum 2009/2010 wurden von der ROB auch die Autobahnen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt daraufhin untersucht, ob ein Lärmaktionsplan erforderlich ist. Die ROB ist bei der 1. Stufe der Lärmkartierung auf der Basis der von Seiten der Landeshauptstadt zur Verfügung gestellten "Konfliktkarten" zu dem Ergebnis gelangt, dass, wenn die den Regierungen vom Bayerischen Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit (StMUG) vorgegebenen "Auslöseschwellen"  $L_{DEN}$  (Tag-Abend-Nacht-Pegel)  $> 70$  dB(A) und  $L_{night} > 60$  dB(A) zugrunde gelegt werden, ein Lärmaktionsplan nicht erforderlich ist.

**Frage der BIBAB96:**

**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 A 96 vom Mittleren Ring, die wegen Spurerweiterung nun unter die Lärmvorsorge fällt, als Lärmbrennpunkt eingestuft, wenn nicht, warum?**

Hierzu führt die ABDS aus, dass im Jahr 2002/03 von der Landeshauptstadt München am Mittleren Ring eine weitere Auffahrt errichtet wurde. Die Zufahrtsrampe auf die A 96 war jedoch vorher bereits zweispurig, hier wurde keine Fahrspur angebaut. Auch der Bereich zwischen der Auffahrt vom Mittleren Ring und der Ausfahrt an der Anschlussstelle München-Laim umfasste schon vorher vier Fahrspuren. Es wurden hier also keinerlei bauliche Änderungen an der A 96 vorgenommen. Damit, so die ABDS, ist auch weiterhin kein Anspruch auf Lärmvorsorge gegeben und Lärmschutzmaßnahmen sind nur im Rahmen der Lärmsanierung möglich.

Das RGU nimmt zur Lärmkartierung wie folgt Stellung:

„Nach § 47 c BImSchG basieren die Lärmkarten auf Daten aus dem vorangegangenen Kalenderjahr; die Datenbasis für die Lärmkarte 2012 sind also Daten aus dem Kalenderjahr 2011. Die Berechnung des Emissionspegels einer Straße erfolgt je Beurteilungszeitraum unter Berücksichtigung der maßgebenden stündlichen Verkehrsstärke und des mittleren Lkw-Anteils am Gesamtverkehr, der Art der Straßenoberfläche und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Die Lärmkarte 2012 wurde durch das nach Artikel 8a BayImSchG zuständige Landesamt für Umwelt (LfU) erstellt. Das LfU hat die Lärmkarten im 4. Quartal 2012 im Internet ([www.bis.bayern.de/bis/initParams.do?role=laerm](http://www.bis.bayern.de/bis/initParams.do?role=laerm)) veröffentlicht. Eine darüberhinausgehende Öffentlichkeitsbeteiligung zur Lärmkartierung wird vom LfU nicht durchgeführt. Die Einbindung der Öffentlichkeit erfolgt erst bei der Lärmaktionsplanung nach § 47d BImSchG.“

### **Luftreinhalteplanung - Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität**

Zum Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt insgesamt hat die Europäische Union eine Richtlinie zur Beurteilung und Kontrolle der Luftqualität (EG-Luftqualitätsrahmenrichtlinie (1996/62/EG)) einschließlich von Tochtrichtlinien (1999/30/EG, 2000/69/EG, 2002/3/EG) verabschiedet. Diese Richtlinien wurden in einer neuen EU-Luftqualitätsrichtlinie (2008/50/EG) über Luftqualität und saubere Luft für Europa vom 21.05.2008 zusammengefasst.

Für verschiedene Luftschadstoffe wurden anspruchsvolle und verbindliche Grenzwerte sowie Leit- und Zielwerte festgelegt, die eine unbedenkliche lufthygienische Situation für die menschliche Gesundheit und die Umwelt insgesamt gewährleisten sollen. Die Umsetzung in nationales Recht erfolgte durch die 8. Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sowie durch die 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV). Diese sind am 06.08.2010 in Kraft getreten.

Die relevantesten Schadstoffe in Zusammenhang mit Luftreinhalteplänen sind Feinstaub (PM<sub>10</sub>) und Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Die Immissionsgrenzwerte dieser Schadstoffe nach der 39. BImSchV sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst (die Grenzwerte für Feinstaub sind gültig seit 2005, die für Stickstoffdioxid seit 2010, bis zu diesen Zeitpunkten waren zur Beurteilung die Grenzwerte einschließlich festgelegter Toleranzmargen heranzuziehen):

PM <sub>10</sub>	Wert	Zeitbezug	Art des Wertes	Schutzobjekt
39. BImSchV (2008/50/EG)	50 µg/m <sup>3</sup> (35 Überschreitungen im Kalenderjahr zulässig)	24-h-Mittelwert	Grenzwert	menschliche Gesundheit
	40 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	Grenzwert	Menschliche Gesundheit
Stickstoff- dioxid	Wert	Zeitbezug	Art des Wertes	Schutzobjekt
39. BImSchV (2008/50/EG)	40 µg/m <sup>3</sup>	Kalenderjahr	Grenzwert	menschliche Gesundheit
	200 µg/m <sup>3</sup> (18 Überschreitungen im Kalenderjahr zulässig)	1-h-Mittelwert	Grenzwert	menschliche Gesundheit
	400 µg/m <sup>3</sup> <sup>1)</sup>	1-h-Mittelwert	Alarmschwelle	Ökosystem

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

<sup>1)</sup> gemessen an drei aufeinander folgenden Stunden

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.

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

Die Autobahnen liegen nicht im Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt München. 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 Fragestellung wird u.a. in der 5. Fortschreibung zum Luftreinhalteplan München behandelt werden (s. nachfolgend Punkt 2 „Luftreinhalteplanung“).

**Frage der BIBAB96:**

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

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

**Gibt es in der LHM schon Kenntnisse zu den Ergebnissen der 5. Fortschreibung?**

**Wenn ja, welche Maßnahmen sind seitens der Stadt geplant? (dauerhafte Minderung)**

**Wann erfolgt die Einbindung der Öffentlichkeit?**

Hinweis:

Zunächst einige grundsätzliche Hinweise; zur Situation im Bereich der A 96 wird auf Seite 15/16 verwiesen:

Beim Thema Luftreinhaltung ist die ROB gemäß Art. 8 BayImSchG für die Luftreinhalteplanung vom zuständigen StMUG beauftragt, im Rahmen einer 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans München zusammen mit der Landeshauptstadt München und dem Landesamt für Umwelt (LfU) weitere Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität im Stadtgebiet München zu prüfen.

Schwerpunkt hierbei sollte neben der Landshuter Allee auch die A 96 im Stadtgebiet Münchens sein. Seitens der Landeshauptstadt München und der ABDS wurden verschiedene zusätzliche Maßnahmen eingebracht. Diese wurden von der ROB an das LfU zur Bewertung der Schadstoffminderungspotenziale (Wirkung) weitergeleitet. Die Ergebnisse hierzu liegen derzeit noch nicht vollständig vor. Erst anschließend kann eine Verhältnismäßigkeitsprüfung durch die ROB zwischen den Kosten und einem möglichen Nutzen stattfinden.

Maßnahmen, die nach dieser Prüfung tatsächlich in Betracht kommen, werden in die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans aufgenommen und im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Öffentlichkeitsbeteiligung der Öffentlichkeit im Verfahren zur Erstellung des Luftreinhalteplans vorgestellt. Alle Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung werden anschließend von der ROB geprüft und dann im Rahmen eines sich anschließenden Abwägungsprozesses angemessen gewürdigt.

Die ABDS weist darauf hin, dass für diesen Abschnitt der A 96 im geltenden Bedarfsplan für Bundesfernstraßen kein weiterer Ausbau enthalten ist. Daher bestehe kein Anspruch auf Lärmschutz im Rahmen der Lärmvorsorge. Es können hier nur Maßnahmen im Rahmen der Lärmsanierung in Frage kommen.

Nach den Ergebnissen der Lärmberechnung der ABDS ergeben sich an etwa 19 Gebäuden Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte in der Nacht in den oberen Geschossen. Die ABDS geht daher davon aus, dass die betroffenen Anwesen dem Grunde nach Anspruch auf einen Kostenzuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) haben, der auf Antrag gewährt wird. Weitere Maßnahmen (z.B. aktive Lärmschutzanlagen) zu Lasten des Bundes seien aufgrund der geringen Anzahl der betroffenen Gebäude (keine zusammenhängende Bebauung) nicht veranlasst. Zudem würde der Bau von zusätzlichen Lärmschutzwänden bzw. -wällen gerade in den oberen Geschossen keine Wirkung erzielen. Der Bau einer Einhausung wäre nach Ansicht der ABDS

aufgrund der sehr hohen Kosten (weit über 100 Mio. €) in Relation zu den wenigen betroffenen Gebäuden völlig unverhältnismäßig und sei daher aus Lärmschutzgründen nicht einmal ansatzweise begründbar.

## B) Situation im Bereich der A 96 zwischen Mittlerer Ring und Stadtgrenze

Die Bundesautobahn A 96 verläuft in zwei Teilabschnitten durch das Stadtgebiet der Landeshauptstadt München. Der ca. 1,4 km lange Abschnitt im Bereich von Freiham ist nicht Gegenstand dieser Beschlussvorlage. Hier behandelt wird der ca. 4,2 km lange Abschnitt zwischen dem Mittleren Ring und der Stadtgrenze am Lochhamer Schlag. Gemäß Flächennutzungsplan liegen nördlich und südlich überwiegend Reine und Allgemeine Wohngebiete, Gemeinbedarfsflächen sowie der Westpark.

### Einwohnerdichte

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

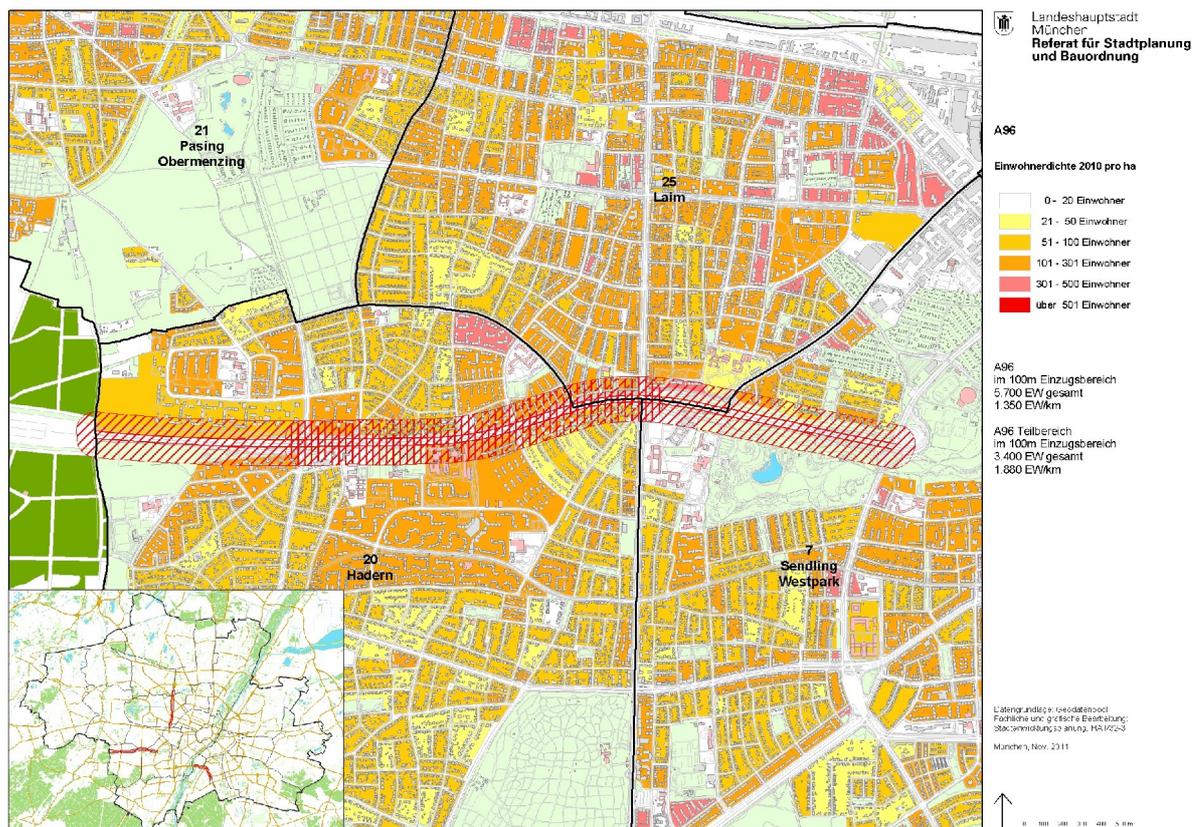


Abbildung 1: Einwohnerdichte entlang A 96 (s.a. Anlage 14)

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, siehe hierzu auch Anlage 14).

#### Frage der BIBAB96:

**Warum wurde für die Beurteilung der Einwohnerdichte ein Streifen von 100 m ausgewählt?**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat die Anwohnerinnen und Anwohner zunächst im 100 m Einzugsbereich ermittelt, um eine grobe Einschätzung der Betroffenheiten und eine erste Vergleichbarkeit zu anderen hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen zu bekommen. Auch außerhalb des gewählten Radius sind Auswirkungen wie Lärm- und Schadstoffemissionen gegeben.

Um eventuelle Missverständnisse zu vermeiden, sind nachfolgend die Einwohnerwerte sowie Einwohnerdichten im 100 m und 200 m Einzugsbereich dargestellt :

Streckenabschnitt	Streckenlänge	Einwohnerinnen und Einwohner (im gesamten Streckenabschnitt innerhalb eines Korridors beidseitig der Straße)		Einwohnerdichte EW/km	
		100 m	200 m	100 m	200 m
<b>A 96 (Mittlerer Ring bis Stadtgrenze)</b>	ca. 4.200 m	ca. 5.700	ca. 11.400	ca. 1.350	ca. 2.710
<b>A 96 (AS Laim – AS Blumenau)</b>	ca. 1.800 m	ca. 3.400	ca. 7.200	ca. 1.880	ca. 4.030
<b>Landshuter Allee (Richelstraße – Hengelerstraße)</b>	ca. 2.900 m	ca. 9.100	ca. 19.300	ca. 3.100	ca. 6.570
<b>Tegernseer Landstraße (Candidauffahrt - Chiemgaustraße)</b>	ca. 2.000 m	ca. 6.200	ca. 12.000	ca. 3.090	ca. 5.970

Auch bei einem Korridor von 200 m beidseitig der Streckenabschnitte zeigt die Darstellung in der Tabelle, dass im Vergleich zu Projekten wie der Landshuter Allee und der Te-

gernseer Landstraße, die in der Baulast der Landeshauptstadt München liegen, die Priorität der A 96 hinsichtlich der Betroffenheit von Einwohnerinnen und Einwohnern nicht an oberster Stelle einzuordnen ist.

**Frage der BIBAB96:**

**Ist dem RGU die Ausarbeitung vom Bundesamt für Umwelt (BAFU): „Umweltbelastungen des alpenquerenden Güterverkehrs Resultate des Projekts MFM-U, Stand 2010“ bekannt?**

Hierzu hat das RGU mitgeteilt, dass die o.g. Studie sich mit alpenquerendem Güterverkehr befasst und somit beim Thema des Einwirkungsbereichs von Emissionen nicht mit einer innerstädtischen Situation vergleichbar ist. Der Einwirkungsbereich der von den Fahrzeugen ausgestoßenen Emissionen lässt sich nicht pauschal als Korridor in 100 oder 200 m angeben, sondern hängt entscheidend von Art und Dichte der Randbebauung ab, in dem vorliegenden Luftschadstoffgutachten wurde die Belastung flächendeckend und hoch aufgelöst ermittelt. Eine Ermittlung der Betroffenenzahlen ist auf dieser Basis schwierig; letztendlich geht es laut gesetzlicher Vorgaben konkret um die Aussage, ob der Grenzwert an beurteilungsrelevanten Punkten (dauernder Aufenthalt von Menschen) überschritten ist.

**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.

**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 lärm mindernden Wirkung von 3 dB(A) gegenüber dem vorherigen Splittmastixasphalt berücksichtigt. Lärmmessungen haben die lärm mindernde Wirkung in dieser Größenordnung bestätigt.

Darüber hinaus ist festzuhalten, dass aufgrund von Planfeststellungsbeschlüssen aus den Jahren 1987 und 1990 im Rahmen der Lärmsanierung Lärmschutzmaßnahmen (aktiv und passiv) durchgeführt wurden. Diese Lärmschutzmaßnahmen erfüllen die fachlichen Anforderungen, da die Prognosewerte in der Planfeststellung für die Lärmsanierung höher lagen als der tatsächliche durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) 2006 und die tatsächlichen LKW-Anteile.

Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern haben betroffene Anwesen dem Grunde

nach einen Anspruch auf einen Kostenzuschuss für passive Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster), der auf Antrag gewährt wird. Weitere Maßnahmen (z.B. aktive Lärmschutzanlagen) zu Lasten des Bundes sind aufgrund der geringen Anzahl der betroffenen Gebäude (keine zusammenhängende Bebauung) nicht veranlasst. Zudem würde der Bau von zusätzlichen Lärmschutzwänden bzw. -wällen gerade in den betroffenen oberen Geschossen ohnehin keine Wirkung erzielen. 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.

### **Luftreinhalteplanung**

Der Bereich der A 96 wurde in die Maßnahmenplanung für die 5. Fortschreibung einbezogen. Grund dafür waren die Ergebnisse eines Gutachtens zur Durchführung von Immissionsberechnungen, das das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) beim TÜV Süd Industrie Service GmbH aufgrund einer Landtagspetition beauftragt hatte. Die Ergebnisse der „Berechnung der Schadstoffbelastung an der Bundesautobahn A 96 in München Laim“ liegen seit Anfang 2011 vor, im März 2012 erfolgte eine Aktualisierung dieses Gutachtens..

Die Immissionsberechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass im Untersuchungsgebiet durchaus, auch verkehrsbedingt, Schadstoffgrenzwertüberschreitungen vorliegen, allerdings nicht flächendeckend, sondern an exponierten sehr lokalen „hot spots“. Die Berechnung hat im Wesentlichen ergeben, dass der Grenzwert der 39. BImSchV für den Stickstoffdioxid Jahresmittelwert von  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an den Häuserfronten am Schulmeierweg zwischen Weißlinger Straße und Fürstenrieder Straße auf einer Länge von ca. 250 m überschritten wird. Am Gebäude der Sparkasse München (Filiale Fürstenrieder Straße) wird der Grenzwert an der gesamten nördlichen Gebäudefront über eine Länge von ca. 30 m überschritten. Die berechneten  $\text{NO}_2$ -Werte betragen bis zu  $46 \mu\text{g}/\text{m}^3$  und liegen damit deutlich unter den z.B. an der Landshuter Allee (2010:  $99 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) oder am Stachus (2010:  $74 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) gemessenen Werten.

Für den Schadstoff Feinstaub ( $\text{PM}_{10}$ ) kann an der nördlichen Front des Sparkassengebäudes nicht ausgeschlossen werden, dass die zulässige Überschreitungshäufigkeit des Grenzwertes für das Tagesmittel von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  an mehr als 35 Tagen im Kalenderjahr überschritten wird. Im Vergleich dazu: Dieser Wert wurde 2010 an der Landshuter Allee an 65 Tagen nicht eingehalten.

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.

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 Bür-

gerinnen 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.

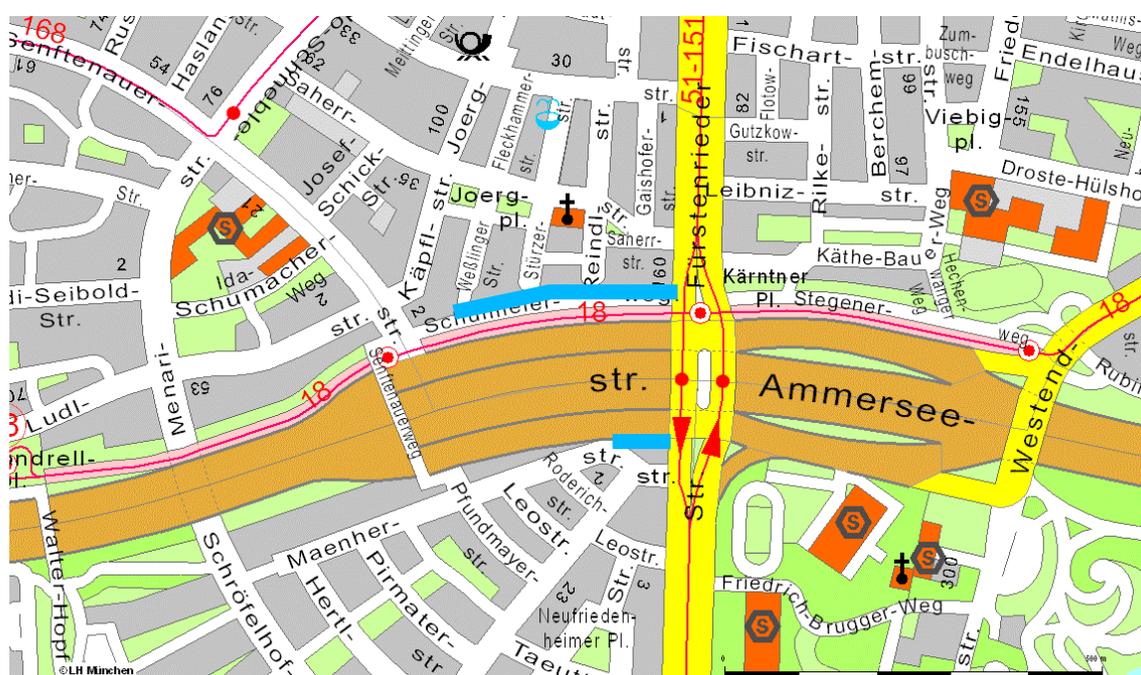


Abbildung 2: Grenzwertüberschreitungen PM10

#### Frage der BIBAB96:

##### Luftreinhalteplan:

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

##### Wann kann mit dem Aktionsplan gerechnet werden?

(Anmerkung: Der Begriff Aktionsplan wurde im BImSchG gestrichen; bei Überschreiten der Grenzwerte ist ein Luftreinhalteplan zu erstellen.)

##### Gibt es in der LHM schon Kenntnisse zu den Ergebnissen der 5. Fortschreibung?

Wenn ja, welche Maßnahmen sind seitens der Stadt geplant? (dauerhafte Minderung)

##### Wann erfolgt die Einbindung der Öffentlichkeit?

#### Situation im Bereich der A 96

Hierzu führt die ROB aus, dass zunächst geeignete Maßnahmen entwickelt und vom LfU auf Ihre Wirksamkeit hin untersucht werden mussten. Die Berechnung von Schadstoffminderungspotenzialen ist nach Ansicht der ROB sehr komplex, benötigt eine Vielzahl von

Eingangsdaten und nehme daher eine gewisse Zeit in Anspruch. Zudem werde innerhalb der 5. Fortschreibung auch mögliche Maßnahmen an anderen Belastungsschwerpunkten im Stadtgebiet untersucht (z.B. Landshuter Allee), deren Bewertung zum Teil die Beauftragung externer Gutachter erforderlich mache.

Die von der Landeshauptstadt München für die Aufnahme in die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans vorgeschlagenen Maßnahmen wurden von der Vollversammlung des Stadtrates vom 26.06.2013 beschlossen und anschließend an die Regierung von Oberbayern geleitet.

Im Rahmen der derzeit laufenden "5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Landeshauptstadt München" ist auch die Autobahndirektion Südbayern in Bezug auf Maßnahmen an der BAB A96, soweit diese im Stadtgebiet verläuft, beteiligt.

Was den Verfahrensstand der 5. Fortschreibung anbelangt, so wird derzeit der Entwurf von der Regierung von Oberbayern für die abschließende behördeninterne Abstimmung vorbereitet. Der nächste Verfahrensschritt wäre dann die Öffentlichkeitsbeteiligung mit anschließender Auswertung sowie erneuter Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten über die Endversion. Bereits zum jetzigen frühen Zeitpunkt bestimmte Einzelmaßnahmen zu bewerten, verbietet sich in Anbetracht der Unwägbarkeit der Ergebnisse der noch folgenden Verfahrensschritte.

### **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 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 der BIBAB96:**

**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?**

Zu Genehmigung der Hochbauten des Wohnstifts Augustinum wird von der ABDS und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ergänzend mitgeteilt, dass diese von der Landeshauptstadt München durch entsprechende Baugenehmigungsbescheide genehmigt wurden. Die Autobahndirektion wurde im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens beteiligt, da es sich um Bauvorhaben in der sogenannten Bauverbotszone handelt. Die Autobahndirektion Südbayern hat gemäß § 9 Abs. 8 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 FStrG für diese Bauvorhaben eine Ausnahme unter Auflagen zugelassen. In dieser Ausnahmegenehmigung wurde explizit darauf hingewiesen, dass das Bauvorhaben aufgrund der unmittelbaren Nähe zur Autobahn erheblichen Lärmimmissionen ausgesetzt ist und ggf. erforderliche Lärmschutzmaßnahmen der Antragsteller auf seine Kosten durchzuführen hat. Es wurde ebenfalls darauf hingewiesen, dass hinsichtlich von Lärmschutzmaßnahmen keine Erstattungs- bzw. Entschädigungsansprüche gegenüber der Bundesrepublik Deutschland oder dem Freistaat Bayern bestünden.

Zudem sind bei den betreffenden Hochhäusern die der A 96 zugewandten Fassaden nicht bewohnt. Dort befinden sich Treppenhäuser. Die schutzbedürftigen Appartements sind lärmabgewandt orientiert.

**Frage der BIBAB96:**

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

Hierzu führt die ABDS Folgendes aus:

„Im gesamten mit Tempo 80 km/h ausgewiesenen Streckenabschnitt im Bereich der Landeshauptstadt München wurde durch den im Jahr 2010 eingebauten Dünnschichtbelag eine Reduktion des Schallpegels um 3 dB(A) erreicht, was vom Schallempfinden einer Halbierung der Verkehrsmenge entsprechen würde.

Wie Auswertungen der in den letzten Jahren eingebauten Dünnschichtbeläge zeigen, ist

die Wirksamkeit abhängig vom LKW-Verkehr. Bei geringen LKW-Zahlen, wie gerade auch hier im Bereich der A 96, bleibt die Lärmwirksamkeit dieses Belags über die Jahre nahezu unverändert.“

**Frage der BIBAB96:**

**Welche städtebaulichen Maßnahmen sind denn geplant, um Verkehrsmengen zu reduzieren?**

**Hat die Stadtentwicklungsplanung (nicht Stadtplanung) eine Vision für München? (Für die nächsten 20 bis 30 Jahre?)**

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt München ist ein konzeptionelles, übergeordnetes Steuerungsinstrument, das die Ziele und Strategien der Stadtentwicklung im Bereich Verkehr darstellt. Er schafft für den Zeitraum von 10 bis 15 Jahren den Rahmen für die weitere verkehrliche Entwicklung in München.

Es werden alle übergeordneten Vorhaben der Stadt im Bereich des Verkehrs festgelegt; zu den verschiedenen Verkehrsmitteln und ihren Einsatzbereichen werden konkrete Aussagen getroffen. Dabei finden sowohl soziale, ökonomische, ökologische und kulturelle Aspekte als auch die unterschiedlichen Anforderungen von Frauen und Männern an die verschiedenen Verkehrssysteme Berücksichtigung.

Langfristige Zielvorstellungen sind in der Stadtentwicklungskonzeption PERSPEKTIVE MÜNCHEN enthalten. Diese befindet sich derzeit in der Fortschreibung. Informationen dazu können unter [www.muenchen-mitdenken.de](http://www.muenchen-mitdenken.de) abgerufen werden.

Darüber hinaus werden im Rahmen des Projektes Langfristige Siedlungsentwicklung (LaSie) Planungsstrategien unter Berücksichtigung einer stadtverträglichen Mobilität entwickelt, um dem absehbaren Engpass bei der Bereitstellung von Siedlungsflächen zu begegnen.

**C) Aktuelle Projekte und Untersuchungen zu Einhausungen von Autobahnen**

Das Thema Einhausung von Autobahnen in dicht besiedelten Gebieten ist in vielen Städten ein aktuelles Thema. Im Folgenden werden drei Projekte bzw. Untersuchungen kurz aufgezeigt; die Projekte in Hamburg und Frankfurt am Main sind allerdings nur bedingt vergleichbar, da der Auslöser für die Tunnel- bzw. Einhausungsprojekte in beiden Fällen geplante Ausbaumaßnahmen der Bundesautobahn sind, durch die Lärmvorsorgemaßnahmen durch den Baulastträger der Autobahn ausgelöst werden:

**„Deckel A 7“ in Hamburg<sup>1</sup>**

Die Autobahn A 7 soll im Bereich von Hamburg aufgrund des wachsenden Verkehrsaufkommens von vier auf sechs (im Bereich Schnelsen) bzw. von sechs auf acht Fahrstreifen (in den Bereichen Stellingen und Bahrenfeld/Othmarschen) ausgebaut werden. Durch den Ausbau entsteht im Gegensatz zur A 96 ein Anspruch auf Lärmvorsorge i.S. der 16.

<sup>1</sup> Informationen zusammengestellt aus [www.hamburg.de/a7-deckel](http://www.hamburg.de/a7-deckel) und [www.hamburgerdeckel.hamburg.de](http://www.hamburgerdeckel.hamburg.de)

BImSchV, Maßnahmen zum Lärmschutz sind hier gesetzlich vorgeschrieben. Vorgesehen sind u.a. die Verwendung von „Flüsterasphalt“, der Bau von Lärmschutzwänden oder Tunnelbauwerken.

Die Stadt Hamburg hat beschlossen, den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz zu erweitern, um einen weiteren städtebaulichen Nutzen erzielen zu können. So wird ein Tunnel länger (Deckel Bahrenfeld/Othmarschen, Deckellänge: 2030 m, davon 1300 m Verlängerung durch die Stadt Hamburg) und ein zusätzlicher Tunnel (Deckel Schnelsen, Deckellänge: 560 m) gebaut.

Die Kosten für die freiwillige Maßnahmen (Tunnelverlängerung, zusätzlicher Tunnel) werden zu 100% von der Stadt Hamburg getragen.

Durch den zusätzlichen Lärmschutz besteht die Möglichkeit, auf dem Deckel Grünflächen zu entwickeln und auf unmittelbar angrenzenden überwiegend städtischen Flächen ca. 2.500 neue Wohnungen zu realisieren. Durch die Wohnraumschaffung kann ein Großteil der städtischen Verbesserungsmaßnahme finanziert werden.

Die gesamte Planungs- und Bauphase, Planfeststellungsverfahren und Bauleitplanverfahren erfolgten in Zusammenhang mit einer umfangreichen Öffentlichkeitsphase und Bürgerbeteiligung.

Für die Maßnahmen Ausbau der A 7 auf Hamburger Stadtgebiet für den Abschnitt Schnelsen (17.12.2012) und für den Bauabschnitt Stellingen (23.08.2013) liegen bereits Planfeststellungsbeschlüsse vor. Der Baubeginn soll nach der Durchführung der notwendigen Voruntersuchungen und Planungen im Jahr 2014 erfolgen. Für den Bereich Bahrenfeld/Othmarschen (Deckel Altona) soll Anfang 2015 das Planfeststellungsverfahren beginnen. Der Baubeginn ist im Anschluss an die Fertigstellung der Deckel Schnelsen und Stellingen vorgesehen.

### **„Einhausung A 661“ in Frankfurt<sup>2</sup>**

Derzeit wird die A 661 zwischen den Frankfurter Stadtteilen Bornheim und Seckbach verbreitert. Da die Planfeststellungsbeschlüsse aus den 1980er Jahren geringere Verkehrsprognosen als heute bekannt unterstellt hatten, hat der Bund Gelder für zusätzliche Lärmschutzwände zugesagt.

Da durch den Neubau von Lärmschutzwänden die Trennwirkung der Autobahn zwischen Bornheim und Seckbach noch verstärkt wird, wurden in einer Studie von AS&P städtebauliche und stadträumliche Entwicklungschancen untersucht. Im Ergebnis empfiehlt die 2010 abgeschlossene Studie eine komplette Einhausung.

Der Magistrat der Stadt Frankfurt hat derzeit den Auftrag, für einen Abschnitt eine vertiefte Machbarkeitsuntersuchung mit städtebaulicher und freiflächenplanerischer Konzeption zu erarbeiten.

---

2 Informationen zusammengestellt aus [www.stadtplanungsamt-frankfurt.de](http://www.stadtplanungsamt-frankfurt.de) und Projektstudie AS&P

Nach ersten Schätzungen könnten durch Grundstücksverkäufe und die Gewinnung von Bauland mehr als die Hälfte der voraussichtlichen Kosten der Einhausung gedeckt werden. Nach einer groben Kostenschätzung betragen die Kosten für die Einhausung von etwa 1,2 km Autobahn ca. 200 Mio. €. Die Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, die über den gesetzlich erforderlichen Lärmschutz hinausgehen, sind von der Kommune zu tragen.

### **Machbarkeitsstudie Gräfelfing**

Am ehesten vergleichbar für eine evtl. Einhausung der A 96 von der Stadtgrenze bis zum Mittleren Ring ist die Machbarkeitsstudie der Gemeinde Gräfelfing zur Einhausung der A 96 im Gemeindegebiet Gräfelfing. Dieser Bereich grenzt unmittelbar an den städtischen Abschnitt der A 96 an, die Verkehrsmengen und die damit verbundenen Luft- und Lärmbelastungen sind ähnlich, die Topografie der Straße ist vergleichbar, ein Ausbau der A 96 und ein damit verbundener rechtlich Anspruch auf aktiven Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge ist nicht zu unterstellen.

In einem Termin im Mai 2011 hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung von der Gemeinde Gräfelfing und den beauftragten Ingenieurbüros einen Einblick in die laufende Untersuchung zur Einhausung der A 96 in Gräfelfing erhalten. Zwischenergebnisse der Untersuchung wurden zudem in einer öffentlichen Informationsveranstaltung im Dezember 2011 in Gräfelfing vorgestellt:

Der Gemeinderat der Gemeinde Gräfelfing hat 2007 beschlossen, Möglichkeiten zur Verbesserung des Lärmschutzes entlang der A 96 zu untersuchen. 2009 wurde nach Erstellung eines Lastenheftes eine Vergabe nach Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) durchgeführt und eine Untersuchung im mittleren 6-stelligen Euro-Bereich vergeben.

Die Untersuchung ist in vier Phasen gegliedert (Grundlagenermittlung, Variantenauswahl, Bewertung und Vergleich der Varianten, Empfehlung). Die ersten beiden Phasen waren im Mai 2011 abgeschlossen. Der Abschluss der Studie war für Ende 2012 vorgesehen. Aufgrund des Bürgerentscheids vom 21.04.2013, der gegen eine Verlegung der Staatsstraße 2063 geendet hat und folglich die Ortsumfahrung ablehnt, ist eine Nachbearbeitung der Ergebnisse notwendig. Der Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie wurde nach dem Beschluss des Gemeinderats vom 10.09.2013 online für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Aus dem Abschlussbericht geht insbesondere in Bezug auf eine mögliche Wohnbebauung folgendes hervor: „Eine Wohnnutzung auf dem Tunneldeckel ist vor allem aus wirtschaftlichen bzw. vermarktungstechnischen Gründen weitgehend ausgeschlossen. Eine eigentumsrechtliche Absicherung erscheint zwar möglich, ist aber unpraktikabel. In der weiteren Folge der Machbarkeitsuntersuchung wird daher eine Wohnnutzung des Tunneldeckels ausgeschlossen und nicht weiter verfolgt.“

Denkbare Nutzungen auf einer evtl. Tunneldecke sind stattdessen Sport- und Freiflächen sowie Kleingärten.

Bei der weiteren Untersuchung wurden verschiedene Varianten zur Verbesserung des

Lärmschutzes mit dem Ziel ausgewählt, mit der Bebauung näher an die A 96 heranrücken zu können und so zusätzliches Bauland zur Finanzierung der Maßnahme gewinnen zu können. Die Varianten reichen von einer kompletten Einhausung der A 96 im Gemeindegebiet über verschiedene Formen von Lärmschutzgalerien bis hin zu zusätzlichen bzw. höheren Lärmschutzwänden.

Erste grobe Kostenschätzungen für Bau- und Planungskosten belaufen sich auf ca. 165 Mio. Euro, wobei davon ca. 98 Mio. Euro durch die möglichen Erlöse aus den Grundstücksverkäufen gedeckelt werden könnten. Die verbleibende zu finanzierende Deckungslücke beträgt folglich ca. 66 Mio. Euro.

Darin sind jedoch noch nicht die Kosten für Infrastrukturmaßnahmen enthalten, die durch die neuen Wohngebiete ausgelöst werden würden.

Die Ergebnisse der Studie Gräfelfing haben gezeigt, dass eine Tunnelverlängerung technisch aufwändig, jedoch machbar ist. Eine vollständige Übertunnelung der Autobahn im Bereich der Gemeinde Gräfelfing oder auch eine Tunnelverlängerung nach Westen konnte aus wirtschaftlichen Gründen nicht empfohlen werden. Die städtebauliche Trennwirkung durch die Autobahn könnte in bestimmten Bereichen vollständig aufgehoben oder aber zumindest deutlich verbessert werden. Die entstehenden Entwicklungspotentiale sind laut Gutachten so an keiner anderen Stelle im Gemeindegebiet möglich.

Mit dem Bürgerentscheid vom April 2013 ergeben sich für die Ergebnisse der Studie notwendige Anpassungen insbesondere im Bereich des Autobahnanschlusses.

Die Entscheidung über die weitere Vorgehensweise ist nun durch die Gemeinde Gräfelfing auf Grundlage dieser Studie zu treffen.

#### **Frage der BIBAB96:**

##### **Ergänzende Informationen zu verschiedenen technische Filterlösungen**

**1. Beispiel: B 29 Tunnel Schwäbisch Gmünd Machbarkeitsstudie zum Abluftfilter**

**2. Beispiel: FILTRONtec (Unternehmen für die Filterung von kontaminierter Luft in Straßentunneln)**

Dem RGU wie auch dem Baureferat sind bislang keine Anlagen bekannt, mit der sowohl Partikel als auch Stickoxide im operationellen Einsatz gefiltert werden; die Filterung von Partikeln ist prinzipiell möglich; für eine Filterung von NO<sub>2</sub> gibt es bislang europaweit nur wenige Versuchsanlagen, die aber nach Informationen des RGU nicht dauerhaft in Betrieb sind.

Zu den obigen Beispielen:

1. die Ausführungen stammen von einem Ingenieurbüro; die Dimensionen sind nicht vergleichbar (DTV im Tunnel ca. 20.000 Fahrzeuge); der Tunnel wird mit Kamin ohne Filterung gebaut; die angegebenen Einsparpotentiale sind ohne weiteres nicht nachvollziehbar.

2. Die Fa. Filtronic bzw. Vorgänger waren bereits bei der Diskussion zum Abluftkamin Petuelring aktiv, es gibt nach wie vor keine überzeugende Lösung zur Filterung der Stickoxide.

## **D) Flächen- und Nutzungspotenziale entlang der A 96**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat analog zu den vergleichbaren Untersuchungen in anderen Städten und insbesondere zur A 96 in der Gemeinde Gräfelfing eine Potenzialeinschätzung für die A 96 im Bereich zwischen Stadtgrenze und Mittleren Ring vorgenommen:

Die A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze ist in weiten Teilen bis an die Autobahn bzw. bis an die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen heran bebaut. Für eine ergänzende Bebauung im Bereich zwischen der bereits bestehenden Bebauung und einer ggf. dann eingehausten A 96 sind in diesen Bereichen keine ausreichenden Flächen zu gewinnen. Freiflächen gibt es lediglich im Bereich Westpark, der Bezirkssportanlage in Neuhausen und beim Lochhamer Schlag. Eine Bebauung dieser Flächen wird aus Sicht der Stadtentwicklungsplanung nicht in Betracht gezogen, da es sich um wertvolle und erhaltenswerte Grün-/Sport- bzw. Waldflächen handelt, die zudem entlang der westlichen Stadtgrenze im Regionalen Grünzug liegen.

Somit stellt es sich hier im Gegensatz zu Gräfelfing, Hamburg oder Frankfurt als sehr schwierig dar, entsprechende städtebaulichen Potenziale zu generieren, die es ermöglichen würden, z.B. durch Flächentausch und Flächenumnutzung neue Wohngebiete neben der Autobahn zu entwickeln und dadurch die Einhausung zumindest in Teilen zu finanzieren.

Wie auch bereits das Zwischenergebnis der Machbarkeitsstudie aus Gräfelfing zeigt, wird eine Vermarktung möglicher Wohnungen auf einem Autobahndeckel unter Berücksichtigung der Rechtslage als schwierig eingeschätzt. Eine Überbauung mit Wohn-, Gewerbeimmobilien oder sozialer Infrastruktur unter den bisherigen Rahmenbedingungen wird als nicht erfolversprechend bewertet.

Die Verlagerung von Kleingärten oder Sportanlagen auf den „Deckel“ der Autobahn zur Generierung von Flächen für den Wohnungsbau an anderer Stelle wird ebenfalls problematisch gesehen. So kann beispielsweise auch eine an die Wohnbebauung heranrückende Sportanlage eine erhebliche Lärmschutzproblematik auslösen. Die Umsiedlung von Kleingartenanlagen ist voraussichtlich nicht mit einem vertretbaren Aufwand möglich.

Bisherige erprobte Nutzungsformen Grün- und Freiflächen (z.B. Petuelpark, Mittlerer Ring) würden zwar zu einer städtebaulichen Verbesserung des Wohnumfelds führen, ermöglichen aber keine Refinanzierung der Baumaßnahme.

Vorschläge zu einer Photovoltaik-Anlage („Solarkraftwerk“) auf einer Einhausung, die dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zugeleitet wurden, werden nach einer ersten Einschätzung zurückhaltend bewertet. Eine Einhausung dient primär einer Verbesserung des Lärmschutzes und einer Minimierung der Trennwirkung der Straße. Eine Photovoltaik-Anlage als „Dach“ auf der A 96 würde zwar den Lärmschutz verbessern können, würde aber für die Bevölkerung keine nutzbaren Flächen zur Folge haben. Städtebaulich würden sich damit keine Verbesserungen erreichen lassen.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt führt zu dieser Thematik aus, dass es technisch machbar ist, Autobahneinhausungen mit Photovoltaik-Anlagen (PV-Anlagen) zu belegen und solche Anlagen bereits verschiedentlich realisiert wurden, so z.B. in Bern in Form einer 126 KW-Anlage, die vom Tiefbauamt des Kantons Bern betrieben wird. Wesentlich größere Dimensionen erreicht die Überdachung der A 3 zwischen Hösbach und Aschaffenburg. Hier wurde aus Lärmschutzgründen eine Einhausung über eine Länge von 2.700 m gebaut. Die Autobahndirektion hat anschließend die Verpachtung des Dachs für eine Zweitnutzung ausgeschrieben. Den Zuschlag bekam das örtliche Elektrizitätswerk, das im Jahr 2009 zusammen mit einem Solarunternehmen eine PV-Anlage mit einer Spitzenleistung von 2.650 KW errichtet hat.

Wegen der Situierung die Einhausung der A 96 in Ost-West-Richtung wären hier die Voraussetzungen für eine Südausrichtung der PV-Module gegeben. Weitere Voraussetzungen für einen wirtschaftlichen Betrieb sind: Verschattungsfreiheit; Aufständigung im 30 Grad Winkel; Zugänglichkeit für Montage, Wartung und Reinigung der Module. Dachintegrierte Anlagen sind ästhetisch ansprechender, haben aber in der Regel eine Minderung des Stromertrags gegenüber optimal zur Sonne ausgerichteten Anlagen zur Folge.

#### **E) Weitere Fragen**

Weiterhin gab es am 09.07.2012 seitens der Bürgerinitiative eine Anfrage per E-Mail, die inhaltlich im Einzelnen dem Fragenkatalog vom 01.07.2012 bis auf die Fragen zu „Gigaliner auf der BAB A 96“ entspricht.

#### **Frage der BIBAB96:**

**Frage 1: Dürfen Gigaliner im Stadtgebiet fahren?**

**Frage 2: Auf welchen Routen sind Gigaliner zugelassen?**

**Frage 3: Handelt es sich um eine befristete Erlaubnis?**

**Frage 4: War das ein Stadtratsbeschluss?**

Hierzu führt das KVR Folgendes aus:

„Im Gegensatz zu dem 2007 geplanten Feldversuch mit sogenannten „Gigalinern“ mit einem Gewicht bis zu 60 to handelt es sich bei den Fahrzeugen für den aktuellen Feldversuch mit „Lang-Lkw“ von einer Länge bis zu 25,25 m um Fahrzeuge mit einem Gewicht von lediglich bis zu 44 to – also innerhalb der per Gesetz für den Straßenverkehr zulässigen Höchstmasse.

Die derzeit einzige von der Landeshauptstadt München für den Feldversuch „Lang-Lkw“ freigegebene Strecke ist derzeit die Zufahrt zum Güterumschlagbahnhof von der AS Feldkirchen West der BAB A 94 über die Hofbräuallee.

Es handelt sich nicht um eine durch das KVR erteilte Erlaubnis – also Einzelfallregelung per Verwaltungsakt, sondern um eine durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung erlassene Verordnung. Da es sich derzeit um einen Feldversuch handelt, gilt diese Verordnung derzeit befristet bis zum 31.12.2016. Die Landeshauptstadt wurde hierzu lediglich hinsichtlich der Befahrbarkeit der Strecken auf Münchener Stadtge-

biet angehört.“

## **F) Fazit**

Als Fazit lässt sich festhalten, dass es beim Lärmschutz im Abschnitt der A 96 von der Stadtgrenze bis zum Mittleren Ring für den zuständigen Bund keinen rechtlich begründeten Handlungsbedarf im Hinblick auf bauliche Investitionen oder betriebliche Veränderungen gibt. Allenfalls im Rahmen der Lärmsanierung kann auf Antrag von einzelnen Betroffenen ein Zuschuss zu passiven Lärmschutzmaßnahmen gewährt werden.

Bei der Luftqualität liegen Schadstoffgrenzwertüberschreitungen nur in einem begrenzten Bereich vor. Somit sind im Rahmen der Luftreinhalteplanung geeignete Maßnahmen zu prüfen, die diese Grenzwertüberschreitungen verringern können. Allerdings ist dabei zu berücksichtigen, dass für die durch Kfz-Verkehr verursachten Probleme der Luftbelastung ein Tunnel bzw. eine Einhausung nur bedingt geeignet ist, da im Bereich des Tunnels / der Einhausung zwar lokale Entlastungen eintreten, es aber zu erheblichen Mehrbelastungen an den Portalen kommen kann.

In diesem Zusammenhang ist auch zu berücksichtigen, dass eine Einhausung hohe Bau- und Betriebskosten zur Folge hätte (zum Vergleich: die reinen Baukosten für den 1.935 m langen Tunnel Aubing betragen ca. 73 Mio. €<sup>3</sup>), die dann aller Wahrscheinlichkeit nach von der Landeshauptstadt München allein zu finanzieren wären.

Die Baulast für die A 96 liegt beim Bund, die Baulast beim Mittleren Ring bei der Landeshauptstadt München.

Nach bisheriger Einschätzung durch die Verwaltung stellt sich entlang der A 96 die Entwicklung von Siedlungspotenzialen, die durch einen besseren Lärmschutz oder eine Einhausung entstehen und damit teilweise zur Finanzierung einer Einhausung genutzt werden könnten, als sehr schwierig dar. Bisherige Nutzungsformen (Grün-/Freiflächen, Kleingärten) auf Hauptverkehrsstraßen würden zwar zu einer städtebaulichen Verbesserung führen, ermöglichen aber keinen nennenswerten Finanzierungsbeitrag.

Aufgrund der bereits erläuterten Zuständigkeiten der unterschiedlichen beteiligten Dienststellen (Regierung von Oberbayern, Autobahndirektion Südbayern, Referat Gesundheit und Umwelt, Kreisverwaltungsreferat, Referat für Stadtplanung und Bauordnung) sowie der Komplexität der Thematik wird eine Machbarkeitsstudie zu einer Einhausung der A 96 im Stadtgebiet München seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung als sehr aufwändig beurteilt.

Als Lösungsansatz wird aufgrund der oben beschriebenen Komplexität des Themas und des hohen Aufwands vorgeschlagen, das weitere Vorgehen in zwei Stufen zu bearbeiten. Grob könnte dieses wie folgt aussehen:

Stufe 1:

---

3 Quelle: Autobahndirektion Südbayern, Broschüre „Autobahnring München, A99 – Westabschnitt, Tunnel Aubing“, Mai 2004

Mit Unterstützung eines externen Projektsteuers wird in Zusammenarbeit aller beteiligter (externer und städtischer) Fachdienststellen, der betroffenen Bezirksausschüsse und der Bürgerinitiative BAB96 zunächst ein Konzept für ein praktikables Untersuchungsdesign entwickelt. Neben den Inhalten der notwendigen Grundlagenermittlung sind dabei die für die konkrete Untersuchungsphase (Stufe 2) vorgesehenen Inhalte festzulegen (z.B. rechtliche Randbedingungen, mögliche Nutzungen auf einer Einhausung, Verbesserungspotenziale bei Luftschadstoffen und der Lärmbelastung, städtebauliche Potenziale, Vergleich mit anderen Städten, Wertungskriterien, Kostenschätzungen für vertiefende Untersuchungen).

Das Untersuchungsdesign (Stufe 1) wird dem Stadtrat vorgestellt. Der Stadtrat trifft auf Basis der Ergebnisse der Stufe 1 eine Entscheidung zu vertiefenden Untersuchungen.

#### Stufe 2

Auf Basis der Ergebnisse der Stufe 1 werden die im beschlossenen Untersuchungsdesign enthaltenen Themen und Fragestellungen auf ihre konkrete Machbarkeit, ihre Kosten und Potenziale/Wirksamkeit vertieft untersucht. Gleichzeitig sind geeignete Wertungskriterien zu definieren.

Die Finanzierung des externen Projektsteuerers für die erste Stufe in Höhe von 30.000 € erfolgt aus dem laufenden Produktkostenbudget des Referates für Stadtplanung und Bauordnung und wird dem Produkt 5816000 Räumliche Entwicklungs- und Verkehrsplanung (Produktleistung 581610000 Verkehrsplanung) zugeordnet werden. Die Mittel werden voraussichtlich im Jahre 2014 zahlungswirksam.

### **G) Fragen und Änderungsantrag aus dem Stadtrat**

**Der Stadtrat bittet um Auskunft, welche Verbesserungen beim Lärmschutz und der Luftschadstoffsituation bei einer Temporeduzierung auf der A 96 von 80 km/h auf 60 km/h erreichbar sind.**

Hierzu führen die ROB und die ABDS aus, dass die Untersuchung des Schadstoffminderungspotenzials einer Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 80 km/h auf 60 km/h im Rahmen der Maßnahmendiskussion von der ABDS aufgegriffen wurde. Die von der ABDS vorgeschlagenen möglichen Maßnahmen wurden von der Regierung von Oberbayern dem LfU zur Bestimmung des Schadstoffminderungspotenzials weitergeleitet. Derzeit liegen noch keine abschließenden Ergebnisse vor.

#### **Änderungsantrag der FDP Nr. 08-14 / A 03492**

Im Änderungsantrag der FDP (siehe Anlage 6) wird gefordert, eine Machbarkeitsstudie zu einer Einhausung der A 96 im Stadtgebiet München durchzuführen. Hierzu soll die Verwaltung dem Stadtrat im Herbst 2012 die näheren Bedingungen für eine Machbarkeitsstudie vorlegen. Auch die BIBA96 bittet um eine solche Studie.

Aufgrund der Zuständigkeiten der unterschiedlichen beteiligten Dienststellen sowie der komplexen Thematik sieht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein Lösungsansatz in der Vergabe zur Erstellung eines praktikablen Untersuchungskonzeptes gesehen. Inhaltlich wird hierzu auf die Ausführungen zur Machbarkeitsstudie zur Tunnelverlängerung A 96 bei Gräfelfing im Vortrag der Referentin sowie auf die Ausführungen zu einem möglichen Bearbeitungskonzept im Fazit verwiesen.

## H) Anträge und Empfehlungen

### **Erstellung einer Machbarkeitsstudie einschließlich Wirtschaftlichkeitsberechnung für neu zu schaffende Flächen beim Bau einer Einhausung auf der A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 00665 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 – Hadern am 28.09.2010

Aufgrund der erläuterten unterschiedlichen Zuständigkeiten sowie der Komplexität der Thematik wird die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Einhausung der A 96 auf Stadtgebiet Münchens derzeit in zwei Stufen – d.h. zunächst die Erarbeitung eines möglichen Bearbeitungskonzeptes für eine solche Machbarkeitsstudie – vorstellbar (siehe vorstehenden Ausführungen im Kapitel F Fazit).

Daher kann der Empfehlung Nr. 08-14 / E 00665 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 Hadern am 28.09.2010 nur nach Maßgabe der voranstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **Sind städtebauliche Verbesserungen entlang der BAB A 96 durch eine Einhausung erreichbar und finanzierbar?**

Antrag Nr. 08-14 / A 01955 der Stadtratsfraktion der CSU vom 08.11.2010

Gemäß der vorstehenden Ausführungen lassen sich durch eine Einhausung städtebauliche Verbesserungen und Verbesserungen beim Lärmschutz und der Luftqualität erreichen. Eine Finanzierung einer Einhausung, z.B. durch die Schaffung von zusätzlichen Siedlungsflächen entlang der A 96 ist im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu untersuchen und darzustellen, wird aufgrund der bekannten Randbedingungen entlang der A 96 aber kritisch gesehen.

Daher kann dem Antrag Nr. 08-14 / A 01955 der Stadtratsfraktion der CSU vom 08.11.2010 nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

### **Gleichrangige Behandlung von Tunnelbauvorhaben im Rahmen eines Gesamtkonzeptes**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01094 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 18.10.2011

Für Abschnitte des Mittleren Rings (Tegernseer Landstraße und Landshuter Allee) werden derzeit nach entsprechender Beauftragung durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München Machbarkeitsstudien zur Verbesserung des Lärmschutzes und der Luftqualität erarbeitet. Im Gegensatz zur A 96 befindet sich beim Mittleren Ring die Baulast bei der Landeshauptstadt München. Die Zahl der betroffenen Bewohnerinnen und Bewohner entlang dieser Abschnitte sind deutlich höher als entlang der A 96 (s.a. Kapitel 2 und nachfol-

gende Tabelle):

Streckenabschnitt	Streckenlänge	Einwohner (im gesamten Streckenabschnitt innerhalb eines Korridors von 100 m beidseitig der Straße)	Einwohnerdichte EW/km
<b>A 96 (Mittlerer Ring bis Stadtgrenze)</b>	ca. 4.200 m	ca. 5.700	ca. 1.350
<b>A 96 (AS Laim – AS Blumenau)</b>	ca. 1.800 m	ca. 3.400	ca. 1.880
<b>Landshuter Allee (Richelstraße – Hengelerstraße)</b>	ca. 2.900 m	ca. 9.100	ca. 3.100
<b>Tegernseer Landstraße (Candidauffahrt - Chiemgaustraße)</b>	ca. 2.000 m	ca. 6.200	ca. 3.090

Auch wenn der Wunsch nach einer Einhausung der A 96 aus einer Vielzahl von Gründen sehr nachvollziehbar ist, zeigt die Darstellung in der Tabelle, dass im Vergleich zu Projekten, die in der Baulast der Landeshauptstadt München liegen, die Priorität der A 96 hinsichtlich der Betroffenheit von Einwohnerinnen und Einwohnern nicht an oberster Stelle einzuordnen ist. Die zudem damit verbundenen erheblichen Bau- und Unterhaltskosten, die aller Wahrscheinlichkeit nach die Landeshauptstadt München allein zu tragen hätte, müssen angesichts einer Vielzahl mindestens ebenso dringlicher Projekte sorgfältig abgewogen werden. Zudem ist zu befürchten, dass eine solche Maßnahme zu weiteren Forderungen nach Einhausungen und Tieferlegungen bei anderen Hauptverkehrsstraßen und Schienenwegen führen würde, die ebenfalls nicht in der Baulast der Landeshauptstadt München liegen (z.B. A 94, A 95, diverse Bahnstrecken), bei denen ebenso kein Ausbau ansteht und bei denen somit ebenfalls kein rechtlicher Anspruch auf einen Lärmschutz nach Lärmvorsorge durch den Baulastträger besteht.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01094 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 18.10.2011 kann aus den o.g. Gründen und dem aktuellen Sachstand nicht entsprochen werden.

### **Chancen für eine Einhausung der BAB A 96 – Zwischenergebnisse aus Gräfelfing dem Stadtrat vorstellen**

Antrag Nr. 08-14 / A 03018 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 02.01.2012

In einer öffentlichen Informationsveranstaltung zum Stand der Machbarkeitsstudie Tunnelverlängerung A 96 wurden am 14.12.2011 in Gräfelfing Zwischenergebnisse vorgestellt. Ein Mitarbeiter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung hat an der Informationsveranstaltung teilgenommen und die gezeigten Präsentationen von der Gemeinde Gräfelfing erhalten.

Zwischenzeitlich liegt der Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96

im Gemeindegebiet Gräfelfing vor und wurde nach dem Beschluss des Gemeinderats vom 10.09.2013 online für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt. Hierzu wird auch auf die weiteren Ausführungen im Kapitel C verwiesen.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03018 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 02.01.2012 wird somit entsprochen.

**Impulse für mehr Wohnungsbau in München:  
Flächenpotentiale durch Einhausung (1)**

Antrag Nr. 08-14 / A 03807 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012

Die Flächenpotentiale durch eine Einhausung der A 96 sind im Abschnitt D dargestellt. Im Gegensatz zu den Projekten in Gräfelfing, Hamburg oder Frankfurt wird ein Generieren von entsprechenden städtebaulichen Potenzialen zur Refinanzierung eines Tunnelbauvorhabens – wie z.B. durch Flächentausch und Flächenumnutzung eine Ausweisung neuer Wohngebiete neben der Autobahn oder eine Vermarktung möglicher Wohnungen auf einem Autobahndeckel – als schwierig eingeschätzt. Eine Überbauung mit Wohn-, Gewerbeimmobilien oder sozialer Infrastruktur unter den bisherigen Rahmenbedingungen wird als nicht erfolgversprechend bewertet.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03807 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012 kann nur nach Maßgabe der voranstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Impulse für mehr Wohnungsbau in München:  
Freiflächenpotentiale durch Einhausung von Straßen (2)**

Antrag Nr. 08-14 / A 03808 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012

Die Nutzungspotentiale von Flächen auf einer Tunneldecke hinsichtlich Grün-, Frei- oder Ausgleichsflächen sowohl rechtlich als auch technisch sind im weiteren Verfahren am Beispiel der Einhausung der A 96 zu konkretisieren.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 03808 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012 kann nur nach Maßgabe der voranstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**Machbarkeitsstudie „Lärmschutzmaßnahmen an der A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze“**

**BA-**Antrag Nr. 08-14 / B 04468 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern vom 10.12.2012

Mit seinem Antrag wünscht der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 20 Hadern die Durchführung einer Machbarkeitsstudie zum Lärmschutz an der A 96. Im Rahmen einer solchen Studie sollen den bereits bestehenden Lärmschutzmaßnahmen die Möglichkeiten einer Neugestaltung der A 96 vom Mittleren Ring bis zur Stadtgrenze gegenüber gestellt werden. Berücksichtigung sollen dabei die Kosten der unterschiedlichen Varianten, die autorisierten Daten der Lärminderungsplanung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt

(LfU) sowie die Aufnahme von Verhandlungen mit der Autobahndirektion Südbayern hinsichtlich der Kostenübernahme bzw. Kostenbeteiligung finden.

Im Abschnitt F werden die Möglichkeiten und Sachzwänge einer Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 ausführlich dargestellt. Die Untersuchungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie beinhalten neben der Betrachtung der Ist-Situation vor allem die Untersuchung und Abschätzung der Notwendigkeiten und daraus resultierend die Verbesserungsmöglichkeiten, den Kostenschätzungen und der Finanzierungsmöglichkeiten der unterschiedlichen Varianten.

Somit kann dem Antrag des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern, Nr. 08-14 / B 04468 nur nach Maßgabe der vorangegangenen Entscheidung des Stadtrates entsprochen werden.

#### **Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 im Stadtgebiet München**

Antrag Nr. 08-14 / A 04273 von Frau Stadträtin Claudia Tausend, Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom 22.05.2013

Die Ausführungen sowie der Antragstext beziehen sich inhaltlich auf die Beauftragung zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie.

Im Abschnitt F werden die Möglichkeiten und Sachzwänge einer Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 ausführlich dargestellt.

In Kenntnis der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie der Gemeinde Gräfelfing, der vorliegenden Antworten zum Fragenkatalog der BIBA96 sowie der unterschiedlichen Zuständigkeiten verschiedener Dienststellen kann seitens der Stadt München nur ein gestuftes Vorgehen zu einer möglichen Machbarkeitsstudie für die A 96 im Stadtgebiet von München durchgeführt werden.

Somit kann dem Antrag Nr. 08-14 / A 04273 von Frau Stadträtin Claudia Tausend, Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom 22.05.2013 nur nach Maßgabe der voranstehenden Ausführungen entsprochen werden.

#### **Machbarkeitsstudie Einhausung der BAB 96 – Erweiterung um ein Nutzungskonzept**

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02026 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark vom 22.10.2013

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 Sendling-Westpark hat am 22.10.2013 beschlossen, bei einer Entscheidung des Stadtrates für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 eine Erweiterung eines Nutzungskonzeptes ergänzend um die Themenbereiche Gesundheit, Flächennutzung, Energie, Wohnungsbau, Bildung und Kinderbetreuung, Nahversorgung, Kleingewerbe und Touristik zu betrachten. Darüber hinaus sollen die Bürgerinnen und Bürger und die Bürgerinitiativen von Beginn an in den Planungs- und Gestaltungsprozess eingebunden werden.

Der Empfehlung Nr. 08-14 / E 02026 kann nur nach Maßgabe der voranstehenden Ausführungen entsprochen werden.

## **Verkehrsplanung als städtebauliche Aufgabe – städtebauliche Integration von Hauptverkehrsadern und Stadtautobahnen**

Antrag Nr. 08-14 / A 04732 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 24.10.2013

Im vorliegenden Antrag unterbreitet Herr Stadtrat Josef Schmid den Vorschlag, eine Tagung zur Thematik zu veranstalten, um Ideen und Möglichkeiten für die in München anstehenden Projekte zu finden. Somit soll ein kreativer Austausch mit anderen Städten und Forschungseinrichtungen ermöglicht und insbesondere die Fragen zu städtebaulichen Herausforderungen, Planungen, Bürgerbeteiligung, Nutzungen, rechtliche und technische Grundlagen und Finanzierungsmöglichkeiten erörtert werden.

Soweit es im Rahmen der Erarbeitung des Untersuchungsdesigns über die bekannten und in der Beschlussvorlage in Auszügen dargestellten Beispiele aus anderen Städten hinaus sinnvoll ist, werden Erfahrungen aus anderen Städten ausgewertet und in die Vorschläge der weiteren Untersuchungen aufgenommen. Eine gesonderte Veranstaltung erscheint zunächst nicht sinnvoll, kann aber ggf. im Rahmen der weiteren Bearbeitung durchaus in Betracht kommen.

Somit kann dem Antrag Nr. 08-14 / A 04732 von Herrn Stadtrat Josef Schmid nur nach Maßgabe der vorangegangenen Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben der ursprünglichen Sitzungsvorlage zugestimmt. Soweit erforderlich wurde die Aktualisierung der Beschlussvorlage fachlich abgestimmt. Eine erneute Befassung der Referate ist nicht erforderlich, da die zwischenzeitlich ergebnen Anpassungen und Änderungen nicht die Belange anderer Referate betreffen und alle fachlich beteiligten Referate in den vorgeschlagenen weiteren Prozess eingebunden werden.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 7 Sendling-Westpark, 20 Hadern, 21 Pasing-Obermenzing und 25 Laim wurden gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung in der ursprünglichen Sitzungsvorlage (Nr. 08-14 / V 08625) angehört.

Da die zwischenzeitlich gestellten Anträge erkennen lassen, dass weitere Untersuchungen für eine Einhausung der A96 voraussichtlich mehrheitlich gewünscht werden, wird in der aktualisierten Beschlussvorlage ein Vorschlag in diesem Sinne gemacht. So wird vorgeschlagen, mit Beteiligung der örtlich betroffenen Bezirksausschüsse und der BIBAB96 den Inhalt einer späteren Machbarkeitsuntersuchung abzustimmen.

Aufgrund der sich gegenüber der ursprünglichen Sitzungsvorlage (Nr. 08-14 / V 08625) ergebenden Änderungen und der Behandlung der Empfehlung Nr. 08-14 / E 02026 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 7 Sendling-Westpark vom 22.10.2013 sind die Bezirksausschüsse 7 Sendling-Westpark, 20 Hadern, 21 Pasing-Obermenzing und 25

Laim erneut anzuhören. Den Bezirksausschüssen wurde daher ein Beschlussentwurf zugeleitet und auf die Dringlichkeit der Behandlung in der Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 04.12.2013 hingewiesen. Den Bezirksausschüssen wurde unter Verkürzung der Frist gemäß § 13 der Bezirksausschusssatzung Gelegenheit gegeben, sich bis zur Sitzung des Ausschusses zu äußern. Soweit die Stellungnahmen bis zur Sitzung eingehen, werden sie dem Stadtrat bekannt gegeben. Auf die Möglichkeit der Beantragung des Rederechts im Stadtrat wurde hingewiesen.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, um eine rasche Entscheidung des Stadtrates über den weiteren Untersuchungsbedarf zur Einhausung der A 96 herbeizuführen.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöllner, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt den Bericht zur Situation entlang der A 96 im Stadtgebiet München und zu den Beispielen für Einhausungen von Autobahnabschnitten in anderen Städten sowie in der Gemeinde Gräfelfing zur Kenntnis.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, mit Unterstützung eines externen Projektsteuers das Untersuchungsdesign für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 unter Beteiligung der Bezirksausschüsse und der Bürgerinitiative BAB96 zu entwickeln. Dabei sind alle fachlich betroffenen externen und städtischen Dienststellen zu beteiligen. Es sind insbesondere die notwendigen Grundlagentermittlungen, rechtliche Randbedingungen, mögliche Nutzungen auf einer Einhausung, Verbesserungspotenziale bei Luftschadstoffen und der Lärmbelastung, städtebauliche Potenziale, ein Vergleich mit anderen Städten, Wertungskriterien und Kostenschätzungen für vertiefende Untersuchungen aufzuzeigen und das konkrete Leistungsbild einer späteren Machbarkeitsstudie zu erstellen.  
Das Konzept soll anschließend dem Stadtrat vorgestellt sowie zur Entscheidung zum weiteren Vorgehen und der Erteilung von Aufträgen vorgelegt werden.
3. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 00665 der Bürgerversammlung der Stadtbezirkes 20 – Hadern am 28.09.2010 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
4. Der Antrag Nr. 08-14 / A 01955 der Stadtratsfraktion der CSU ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01094 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 18.10.2011 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
6. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03018 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 02.01.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03807 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03808 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
9. Der Antrag Nr. 08-14 / A 03808 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 19.11.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
10. Der Antrag Nr. 08-14 / B 04468 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 – Hadern vom 17.12.2012 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
11. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04273 von Frau Stadträtin Claudia Tausend, Herrn Stadtrat Ingo Mittermaier vom 22.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

12. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 02026 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 Sendling-Westpark vom 22.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04732 von Herrn Stadtrat Josef Schmid vom 24.10.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
14. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

### **III. Beschluss**

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(l) Merk  
Stadtbaurätin

**IV. Abdruck von I. - III.**

Über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium Dokumentationsstelle  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

**V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3**

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA ( 2x)
3. An das Direktorium HA II/V 1 (1x)
4. An die Bezirksausschüsse 7, 20, 21, 25
5. An das Baureferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/01-BVK., I/1, I/3, I/32-3. I/4
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
15. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-3  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3