



## Leitlinie für den Münchner Westen:

gesund, sozial, grün, autark  
und  
innovativ

Maßnahme:

Hauptverkehrsstraßen  
umwandeln in  
Versorgungsstraßen

## **Ausgangssituation Münchner Westen – Ist-Stand August 2013:**

Durch die Verkehrsbelastung im Münchner Westen sind an 2 Hauptverkehrsstraßen (BAB96 und Landshuter Allee) nachweislich die Grenzwerte der Schadstoffbelastung seit Jahren überschritten. Das wurde in Gutachten und Auswertungen von Messstationen nachgewiesen. Den Stadträten, etlichen Landtagsabgeordneten und auch Bundestagsabgeordneten ist dies seit Jahren bereits bekannt. Die bautechnische Zuständigkeit für die Landshuter Allee ist bei der Stadt München, bei der BAB 96 der Bund bzw. der Freistaat Bayern.

Die 5. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung für die Stadt München wird seit über 2 Jahren geplant. Ergebnisse sind bis heute noch nicht bekannt oder veröffentlicht. Der Bau einer Einhausung oder eines Tunnels ist als Maßnahme zur Schadstoffreduzierung für die Luftreinhalteplanung vom Bund anerkannt.

Zwei Petitionen, („*Lärmschutz an Autobahnen; Gleichstellung der Anwohner von Bestandsautobahnen und neugebauten Autobahnen*“ und „*Immissionsschutz für Anwohner an der A 96. Der Freistaat Bayern wird aufgefordert, den Bau einer Einhausung auf der A96 vom Mittleren Ring bis zur Münchner Stadtgrenze zu veranlassen*“) die von der Bürgerinitiative BAB96 im Bayerischen Landtag eingereicht wurden, sind mit Würdigung beschlossen. Die Bayerische Staatsregierung hat daraufhin lediglich die Auslöseschwelle auf 65 dB(A) abgesenkt und gemeinsam mit der Stadt München einen Antrag bei der EU-Kommission zur Fristverlängerung bezüglich der Einhaltung der Schadstoff-Grenzwerte gestellt.

Anträge von der Bürgerinitiative BAB96 München zur Geschwindigkeitsreduktion auf der BAB96, Installation einer Messstelle und Erstellung eines Umweltverträglichkeitsgutachtens wurden seitens der Stadt München abgelehnt.

Welche Maßnahmen gegen die Schadstoffbelastung wurden seit Bekanntwerden (Landshuter Allee im Jahr 2005 per Messprotokoll, BAB 96 im Jahr 2010 durch TÜV-Gutachten) der Überschreitung der Grenzwerte beschlossen und deren Wirksamkeit untersucht?

### **Landshuter Allee:**

- Einführung einer Umweltzone im Jahr 2008, die nur innerhalb vom Mittleren Ring greift
- Diskussion zur Geschwindigkeitsbegrenzung von 60 km/h auf 50 km/h (Stadt)
- Beschluss der Stadt München zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie. An dieser Studie wird seit über 2 Jahren gearbeitet, Ergebnisse sind bis heute nicht bekannt oder veröffentlicht. (Stadt)

### **BAB 96:**

- bisher keine Maßnahmen gegen die Schadstoffbelastung seitens der Stadt, Land oder Bund erkennbar
- Anträge der Bürgerinitiative BAB 96 München:
  - Antrag in der Bürgerversammlung Hadern 2010: „Erstellung einer Machbarkeitsstudie einschl. Wirtschaftlichkeitsberechnung der Stadt München für neu zu schaffende Flächen bei Bau einer Einhausung auf der A96 vom Mittleren Ring bis zum Stadtende“ (wurde von der Stadt abgelehnt).
  - Antrag in der Bürgerversammlung Sendling-Westpark 2011: „Die Stadt München soll alle geplanten oder geforderten Tunnelbauvorhaben/Einhausungen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes mit Beteiligung der Bürgerinitiativen gleichrangig behandeln“ (wurde von der Stadt abgelehnt.)
  - Antrag in der Bürgerversammlung Sendling-Westpark 2008: „Installation/Aufstellung einer Messstelle für Feinstaub auf der A96 stadteinwärts, zwischen Mittlerem Ring und Fürstenriederstraße.“ (wurde von der Stadt abgelehnt.)
  - Antrag in der Bürgerversammlung Sendling-Westpark 2009: „Erstellung eines Flächennutzungskonzeptes der Stadt München für neu zu schaffende Flächen bei Bau

einer Einhausung auf der A96 vom Mittleren Ring bis zum Stadtende.“ (wurde von der Stadt abgelehnt.)

- Antrag von CSU und SPD zur Erstellung einer Machbarkeitsstudie. Der erste Antrag von der CSU ist im Stadtrat seit über einem Jahr auf Vorlage für die Entscheidung im Stadtrat und bis heute noch nicht entschieden.

### **Prognose:**

Die Verkehrsbelastung wird durch folgende Gründe nachweislich auf der BAB 96 weiter ansteigen: Momentan wird gerade eine zweite Fahrspur zur Einfahrt in die A96 stadtauswärts auf der Garmischer Straße gebaut. Auszug aus der Ausschreibung

([http://www.bahnmarkt.eu/oeffentliche\\_ausschreibung\\_vobvol\\_detail\\_Bauarbeiten\\_fuer\\_Tunnel\\_81671\\_Muenchen\\_122754.html](http://www.bahnmarkt.eu/oeffentliche_ausschreibung_vobvol_detail_Bauarbeiten_fuer_Tunnel_81671_Muenchen_122754.html)): „In der Garmischer Straße von der Autobahn A96 bis zur Bernrieder Straße; Neubau eines Straßentunnels (ca. 1 000 m) mit Rampen einschließlich Nebenbauwerke und einer **dreifeldrigen Straßenbrücke über die A96 (ca. 70 m Gesamtspannweite)**

**Filteranlagen bei Ausfahrt aus dem neu gebauten Tunnel** (Fertigstellung 2015) sind nach unserem Kenntnisstand nicht geplant.

BMW plant im Norden von München den Bau eines über 4 km langen Tunnels, abgehend von der A99. Diese neue Verkehrsverbindung kann zur weiteren Steigerung der Verkehrsbelastung auf der Landshuter Allee beitragen.

Der Güterfernverkehr soll laut Bundesministerium Verkehr weiter enorm ansteigen.

München und das Münchner Umland, wie z.B. Freiam erwarten einen enormen Zuzug und damit steigendes Bevölkerungswachstum mit weiteren Verkehrsteilnehmern. Der Pendlerverkehr wird damit weiter zunehmen. Der Öffentliche Nahverkehr kann diesen Zuwachs nicht auffangen.

### **Lösung: Hauptverkehrsstraßen umwandeln in Versorgungsstraßen**

Auf den Hauptverkehrsstraßen innerhalb der Stadt München (Mittlerer Ring und Autobahnzubringer) findet hauptsächlich Pendlerverkehr und Durchgangsverkehr statt. Der lokale Verkehr findet auf den Hauptverkehrsstraßen weniger statt.

Ist eine Hauptverkehrsstraße nicht mehr leistungsfähig, verlagert sich Verkehr in Nebenstraßen. Es muss gelingen, die Hauptströme des Verkehrs in eine zweite Ebene, also unterirdisch zu verlagern und für den Pendlerverkehr zusätzliche Angebote an das Öffentliche Nahverkehrsnetz zu ermöglichen. Somit gehört die Oberfläche dem lokalen Nahverkehr, also der Versorgung der dort lebenden Anwohner. Ansätze für diese Verkehrsstrategie finden sich als Tunnelstrecken bereits auf dem Mittleren Ring. Die verkehrsberuhigten Oberflächenzonen werden allseits als vorbildhafte Lösung des Verkehrsproblems gelobt. Diese Ringtunnel müssen ergänzt werden und die radial zur Stadt führenden Hauptverkehrsstraßen und Stadtautobahnen mit einbezogen werden.

Die Landshuter Allee und die Lindauer Autobahn sind dabei die besonders stark betroffenen Hauptverkehrsstraßen und somit an vorderste Stelle der Prioritätenliste.

Die Verlegung des Hauptverkehrs in den Untergrund ermöglicht auch wieder den Zusammenschluss der jetzt zerschnittenen Stadtteile und ermöglicht neue Nutzenkonzepte.

Siehe auch Dokumentation der Tagung „Stadt der Geschwindigkeiten“

<http://www.stadtbaukultur-nrw.de/pdf/publikationen/stadtdergeschwindigkeit.pdf>

## **Fazit / Handlungsempfehlung an die politischen Vertreter:**

Bis heute ist keine wirksame Maßnahme gegen die Schadstoffbelastung erkennbar. Rechtsverstöße liegen vor.

Die Machbarkeitsstudie sollte so schnell wie möglich entschieden werden, um die bautechnische Maßnahme, Bau einer Einhausung/Tunnellösung, planen und entwickeln zu können, damit der Schutz der Bevölkerung vor zu hohen Schadstoffen gewährleistet wird.

Damit die Machbarkeitsstudie zum Bau einer Einhausung/Tunnellösung nicht alleine den Zweck des Gesundheitsschutzes für Münchner Bürger erfüllt, sollte sie um eine Nutzenbetrachtung in Bezug auf folgende Themen (beispielhaft) erweitert werden:

### **1. Gesundes Wohn- und Lebensumfeld:**

- Verkehr: Schadstoffreduktion durch neue Verkehrslenkung, Prioritätensetzung (Spuren für Elektromobilität), Ausbau Radverkehrswege (Radautobahn) etc.
- Nahversorgung: gesunde Böden ermöglichen Landwirtschaft in der Stadt, Flächenschaffung für Gärten oder Landwirtschaft
- Stärkung Nahmobilität: durch neue Flächen, die zusätzlich Nutzen generieren, Vermeidung von Verkehrswegen

### **2. Soziales Miteinander**

- neu gebaute Flächen ermöglichen Treffpunkte für 50.000 bis 150.000 Einwohner (Bürgerhaus)
- Bildungseinrichtungen könnten verbunden werden, Schaffung von Bildungslandschaften/Campus, die Inklusion ermöglichen
- neue Flächen ermöglichen Kinderbetreuungsangebote

### **3. Grün in der Stadt**

- neu gebaute Flächen ermöglichen neue Erholungsräume für eine wachsende Bevölkerung
- Frischluftschneise im Münchner Westen
- Ökologische Ausgleichsflächen

### **4. Autark durch neue Konzepte der urbanen Energieversorgung**

- Tunnelthermie,
- Solar- oder Windanlagen
- Elektrotankstellen

### **5. Innovativ mit neuen Konzepten für**

- Wohnungsbau und Kleingewerbe, Flächentausch
- Kultureinrichtungen
- Bildungslandschaften
- Tourismus
- Logistik - Nahversorgung

## **Unsere Bitte:**

Wir bitten Herrn Josef Schmid, wie gemeinsam mit Herrn Eisenreich und Herrn Dr. Bernhardt besprochen, so schnell wie möglich die Machbarkeitsstudie in Auftrag zu geben, inhaltlich die vorgeschlagenen Themen zu berücksichtigen und die Fachgremien entsprechend einzubinden. Desweiteren bitten wir um die Möglichkeit Bürger und Bürgerinitiativen von Beginn an in den Planungs- und Gestaltungsprozess mit einzubinden.

## Rechtliche Informationen:

1. [http://de.wikipedia.org/wiki/Recht\\_auf\\_k%C3%B6rperliche\\_Unversehrtheit](http://de.wikipedia.org/wiki/Recht_auf_k%C3%B6rperliche_Unversehrtheit)

Das **Recht auf körperliche Unversehrtheit** gehört zu den Grundrechten eines Menschen im Geltungsbereich des Grundgesetzes für die Bundesrepublik Deutschland. Es wird zusammen mit dem Recht auf Leben und dem Recht auf Freiheit der Person in Art.2 Abs.2 GG garantiert: *Jeder hat das Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit. Die Freiheit der Person ist unverletzlich. In diese Rechte darf nur auf Grund eines Gesetzes eingegriffen werden.* Das Grundrecht schützt sowohl die physische als auch die psychische Gesundheit eines Menschen, nicht jedoch das soziale Wohlbefinden

2. [http://de.wikipedia.org/wiki/Landshuter\\_Allee](http://de.wikipedia.org/wiki/Landshuter_Allee)

Dieter Janecek, seit 2008 Vorsitzender des bayerischen Landesverbandes von Bündnis 90/Die Grünen, verklagte im Jahr 2007 als Anwohner der Landshuter Allee die Landeshauptstadt München vor dem Bundesverwaltungsgericht aufgrund dieser Überschreitungen. Daraufhin führte München am 1. Oktober 2008 eine Umweltzone ein.

Anmerkung: **Die Einführung der Umweltzone, die nur innerhalb des Mittleren Rings gilt, kann nicht als geeignete Maßnahme gegen die Schadstoffbelastung auf der Landshuter Allee betrachtet werden.**

3. <http://www.stmug.bayern.de/umwelt/luftreinhaltung/feinstaub/eughurteil.htm>

### **Urteil des EuGH zu Feinstaub-Aktionsplänen**

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat mit Urteil vom 25. Juli 2008 entschieden, dass unmittelbar betroffene Bürger einen klagbaren Anspruch gegenüber den zuständigen Behörden auf die Erstellung von Aktionsplänen haben, sofern die Gefahr einer Überschreitung der Feinstaubgrenzwerte gegeben ist (Urteil siehe „Weiterführende Informationen“).

### **Anlass der Entscheidung des EuGH**

Der Hintergrund der Entscheidung des EuGH ist ein Verwaltungsrechtsstreit zwischen einem Münchener Bürger und dem Freistaat Bayern wegen Überschreitungen der Feinstaubgrenzwerte an der Landshuter Allee in München. In dieser Streitsache war das Bundesverwaltungsgericht zunächst zu dem Ergebnis gekommen, dass ein Bürger zwar keinen Anspruch gegenüber der zuständigen Behörde auf die Erstellung eines Luftreinhalte-/Aktionsplans habe. Es bestehe aber ein Anspruch auf einzelne Maßnahmen zur Reduktion der Feinstaubbelastung, unabhängig von einem Luftreinhalte-/Aktionsplan (beispielsweise Maßnahmen zur Beschränkung des Verkehrs).

Das Bundesverwaltungsgericht hatte das Verfahren ausgesetzt und ein Vorabentscheidungsersuchen nach Art. 234 des EG-Vertrages an den Europäischen Gerichtshof gerichtet. Zentrale Frage war, ob ein Bürger nach europäischem Recht einen Anspruch auf die Erstellung eines Aktionsplans habe.

### **Kernaussagen der Entscheidung des EuGH**

In seinem Urteil vom 25.7.2008 beantwortet der Europäische Gerichtshof die Fragen des Bundesverwaltungsgerichts. Die Kernaussagen sind:

- Betroffene Bürger haben im Fall von Grenzwertüberschreitungen einen **klagbaren Anspruch auf die Erstellung und inhaltliche Kontrolle eines Aktionsplans.**
- Betroffene Bürger haben aber keinen Anspruch auf eine absolute Einhaltung von Grenzwerten. Diese Klarstellung des EuGH bedeutet, dass es europarechtlich erforderlich aber auch ausreichend ist, Maßnahmen im Plan vorzusehen, **die geeignet sind**, die Gefahr der Überschreitungen der Grenzwerte auf ein **erreichbares Minimum zu verringern und schrittweise zu einem Stand unterhalb dieser Werte zurückzukehren.** Neben der Prüfung der Geeignetheit, also der Verhältnismäßigkeit, sind nach der Entscheidung des EuGH die tatsächlichen Umstände zu würdigen und alle betroffenen Interessen abzuwägen. Es besteht somit kein Anspruch auf unrealistische oder ganz bestimmte, von einem Kläger gewünschte Maßnahmen.

4. Lärmbelastung: <http://www.bmvbs.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/laermvorsorge-und-laermsanierung.html>

Die neu gebaute Brücke auf der Garmischer Straße wird in Zukunft (ab 2015) eine Fahrspur zusätzlich zur Auffahrt in die A96 erhalten. Damit sind die **Kriterien für Lärmvorsorge für die A96 im Stadtgebiet erfüllt**. Die Schadstoffe werden durch Verkehrssteigerung und Fernbuslinien noch mehr ansteigen.

([http://www.bahnmarkt.eu/oeffentliche\\_ausschreibung\\_vobvol\\_detail\\_Bauarbeiten\\_fuer\\_Tunnel\\_81671\\_Muenchen\\_122754.html](http://www.bahnmarkt.eu/oeffentliche_ausschreibung_vobvol_detail_Bauarbeiten_fuer_Tunnel_81671_Muenchen_122754.html)): „In der Garmischer Straße von der Autobahn A96 bis zur Bernrieder Straße; Neubau eines Straßentunnels (ca. 1 000 m) mit Rampen einschließlich Nebenbauwerke und einer **dreifeldrigen Straßenbrücke über die A96 (ca. 70 m Gesamtspannweite)**

Einen Rechtsanspruch auf Schutz vor Verkehrslärm begründet das Bundesimmissionsschutz-Gesetz (BImSchG) in Verbindung mit der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) als so genannte **Lärmvorsorge bei dem Neubau oder einer wesentlichen baulichen Änderung eines Verkehrsweges zur Vorsorge gegen den aufgrund der Baumaßnahme künftig zu erwartenden Verkehrslärm**. Es gelten die in der 16. BImSchV festgelegten Lärmgrenzwerte.

5. Anbauverbotszone

Im Fernstraßengesetz sind diverse Anbaubeschränkungen geregelt. Der Bund hat restriktiv vorgegeben, was neben seinen Straßen möglich bzw. nicht möglich sein darf. **In der 40 m Verbotzone gilt das Verbot der Errichtung von Hochbauten jeder Art, sonstiger baulicher Anlagen (Masten, etc.), Aufschüttungen und Abgrabungen**. In der 100 m Anbaubeschränkungszone bedürfen Hochbauten und sonstige bauliche Anlagen und deren erhebliche Änderung der Genehmigung durch den **Landesstraßenbaubetrieb**. **Neubau von 2 Hochbauten des Wohnstifts Augustinum im Jahr 2003 innerhalb der 40 m Verbotzone**.