



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

Bayerisches Staatsministerium des Innern
Herrn Staatsminister
Joachim Herrmann
Odeonsplatz 3
80539 München

München, 11.12.2012

Ausbau der A96 im Stadtgebiet München
Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015

Sehr geehrter Herr Staatsminister Herrmann,

als Anwohner an der Bundesautobahn A 96 im Münchner Stadtgebiet und Sprecher der Bürgerinitiative BiBAB96 München beantragen wir die Aufnahme eines Pilotprojektes als Stadtreparaturmaßnahme (Einhausung/Tunnelbau) und Ausbau der A96 im Stadtgebiet München in den Bundesverkehrswegeplan 2015.

Begründung für den Bau einer Einhausung/Tunnelbau:

Ist-Stand:

- Verkehrsprobleme (Lärm)
Es gelten die Grenzwerte für Lärmsanierung (Verkehrslärmschutzrichtlinien 1997), die nicht dem Gleichheitsgrundsatz (Lärmvorsorge/Lärmsanierung) entsprechen. Außerdem entsprechen die Beurteilungspegel und Auslöseschwellen nicht den Pegeln zum Schutz vor Gesundheitsgefährdung. Es werden Grundrechte verletzt, wie Gleichheitsgrundrecht (Art.3 Abs.1 GG), Wohn- bzw. Eigentumsrechte (Artikel 13 bzw. 14 GG) und das Recht auf körperliche Unversehrtheit (Art.2 Abs.2 GG).
- Gesundheitsgefährdung durch Feinstaub/Stickstoffdioxide
Ein Gutachten, das vom TÜV Süd im Jahr 2011 erstellt wurde, hat die Überschreitung von Stickstoffdioxidgrenzwerten an einzelnen Knotenpunkten bestätigt und geht davon aus, dass aufgrund der Verkehrsbelastung die Grenzwerte für Feinstaubbelastung ebenfalls überschritten sind. Die Belastung ist so hoch, dass der Nachweis durch neue Messstellen nicht erforderlich ist. An den Tunnelein- und Tunnelausgängen des gerade im Bau befindlichen Tunnels Südwest sind keinerlei Abluft- oder Filtermaßnahmen zur Feinstaub- und Stickstoffreduktion geplant. Im Gutachten von Herrn Prof. Kurzak wird die Erhöhung der Schadstoffbelastung an den Tunnelein- und Tunnelausgängen zu der heutigen Situation beschrieben.
In beiden Fällen wird das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit verletzt.
Die 5. Fortschreibung der Luftreinhalteplanung mit Aufzeigen von dauerhaften Maßnahmen liegt bis heute nicht vor. Eine von uns erstellte Petition „Bau einer Einhausung zum Schutz der Anwohner vor Lärm und Schadstoffen an der A96“ wurde einstimmig vom Bayerischen Landtag gewürdigt, die Bayerische Staatsregierung hat bis heute nicht reagiert.
- Die BAB 96 im Münchner Stadtgebiet zählt zu den unfallträchtigsten Verkehrsabschnitten Bayerns.
- Auf der Garmischer Straße wird aktuell gerade eine Brücke (vom Luise-Kiesselbach-Platz kommend) gebaut, damit nach Baufertigstellung 2-spurig in die A 96 stadtauswärts eingefahren werden kann. Vor Beginn des Brückenbaus konnte man nur auf einer Spur in die A 96 abbiegen. Es handelt sich hier um eine wesentliche Änderung. Hier sollten ab 2015 die Grenzwerte von Lärmvorsorge greifen.

- **Charakteristik:**
Die BAB 96 im Stadtgebiet München ist eine Europa-Autobahn, die West und Ostländer verbindet, aber auch Nord- und Südverbindungen innerhalb Deutschlands unterstützt. Für die regionalen Verbindungen ist sie heute bereits der realisierte Autobahn-Südring, der über den Mittleren Ring geleitet wird. Diese Europa-Autobahn läuft direkt durch Münchner Wohngebiete!
Die Umwidmung 1981 zur Bundesautobahn im Stadtgebiet und die Verbindung der Stuttgarter Autobahn mit der Lindauer Autobahn hat dazu beigetragen, dass die ehemalige Bundesstraße mit 37.000 Kfz/Tag sich zu einem unverhältnismäßig hohen Verkehrsaufkommen entwickelt hat. (Täglich bis zu 120.000 Kfz, an Knotenpunkten 160.000 Kfz/Tag bis 200.000 Kfz/Tag)

Prognosen:

Durch das prognostizierte Bevölkerungswachstum in München (bis 2023 1,6 Mio. Einwohner) und im Umland wird durch Nachverdichtung und neue Wohnbebauung die Verkehrsdichte weiter steigen. Die Gutachten liegen bereits vor.

Die A96 ist in beiden Richtungen bei Einfahrt in den Mittleren Ring heute schon stundenlang nicht mehr aufnahmefähig. Es bilden sich täglich kilometerlange Staus bis zur Stadtgrenze, beginnend mit der Einfahrt auf den Mittleren Ring nach Norden und/oder Süden.

Der Ausbau der A 96 im Bereich Gilching, der Bau einer neuen Siedlung Freiham mit 20.000 Wohnungen, der Ausbau auf der Stuttgarter Autobahn, die Öffnung des Fernbusverkehrs sind weitere Meilensteine, die eine Steigerung des Verkehrs im Münchner Stadtgebiet mit sich bringen. Lt. Bundesministerium für Verkehr ist heute bereits die Prognose für 2025 auf 140.000 Kfz/Tag für die A 96 bescheinigt. Die Güterverkehrsprognosen mit einem Anstieg bis zu 80 % Prozent in 10 – 15 Jahren werden sich ebenfalls auf die A 96 enorm auswirken.

Eine Umweltzone zur Schadstoffreduktion, die innerhalb des Mittleren Rings festgelegt ist, reicht bei weitem nicht aus. Der Schwerlastverkehr auf der A 96 nimmt trotz Transitverbot permanent zu. Die Überwachung des Transitverbots findet nicht statt. Die Geschwindigkeitsbegrenzung auf der A 96 im Stadtgebiet wird nicht eingehalten, nicht wirksam überwacht und trotz Bürgeranträgen nicht reduziert.

Auf Europäischer Ebene steht im 7. Umweltschutzaktionsprogramm als einer der Schwerpunkte: Schutz der europäischen Bürger vor umweltbedingten Belastungen, Gesundheitsrisiken und Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität

Alternativen zur Verkehrsentslastung:

- **Neubau eines äußeren Autobahnsüdrings als Anschluss an die A99:**
Nachdem die Machbarkeitsstudien der Autobahndirektion Südbayern gezeigt haben, dass durch den Bau eines neuen Südrings eine tägliche Verkehrsentslastung von lediglich 8.000 bis 10.000 Kfz/Tag auf der A96 erreicht würde, erscheint diese Maßnahme für den Schutz der Anwohner der A 96 als absolut unzureichend. Desweiteren ist davon auszugehen, dass die bekannten Widerstände von Bürgern und Naturschutzverbänden gegen die endgültige Zerstörung der südlichen Erholungsgebiete in jahrzehntelangem Streit enden würden. Diese Maßnahme ist neben den Umsetzungsproblemen in ihrer Wirksamkeit und in der Höhe der Investitionssumme aus unserer Sicht abzulehnen. Die Anwohner sind heute schon gefährdet und brauchen nicht erst in einigen Jahrzehnten den Schutz vor Lärm und Schadstoffen.
- **Ausbau Öffentlicher Nahverkehr – S-Bahn-Tunnel, 2. Stammstrecke**
Dieser Ausbau kann keinerlei Entlastung auf der A96 bringen, da er die Pendlerströme aus dem Münchner Westen und Süden nicht betrifft und nicht verringert.

Begründung für ein Pilotprojekt:

Im Rahmen der Stadtreparatur kann eine Infrastrukturmaßnahme, wie der Tunnelbau für Stadtautobahnen, beispielhaft an der A96 (höchste Belastung in München), als Pilotprojekt für neue Nutzenkonzepte definiert werden.

Echte Bedarfe in unseren Siedlungen wie Qualitätssteigerung im Wohnumfeld, Frischluftschneise, Versorgungsstraße, Wohnungsbau und Flächentausch für Wohnungsbau, Schaffung von Ausgleichsflächen, neue Mobilitätskonzepte durch Integration mit Öffentlichem Nahverkehr (Beispiel Schwamendingen), Bildungslandschaften für Inklusionskonzepte, Soziale Stadt, Energielösungen usw. könnten mit dem Forschungsprojekt vom Bundesministerium für Verkehr und Stadtplanung „Straße im 21. Jahrhundert“ kombiniert werden.

Desweiteren eignet sich dieses Infrastrukturprojekt als Musterbeispiel und damit auch als Pilotprojekt für gestalterische Bürgerbeteiligung. Es handelt sich hier nicht um Wut-Bürger sondern um Kreativ-Bürger, die zusammen mit Bund, Land und der Stadt München zukunftsgerecht eine Vision und Leitlinien für München gestalten wollen.

Wir hoffen auf Ihre Unterstützung und die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan 2015.

Mit freundlichen Grüßen

Mit freundlichen Grüßen
BiBAB96 München

Marion Kutscher

Jürgen Weckerle

Hans-Josef Köck