



An die CSU-Fraktion
Rathaus

16.01.2019

A bisserl was geht immer: innovative Nachverdichtung durch Überbauung großer Straßen?

Schriftliche Anfrage gemäß § 68 GeschO

Anfrage Nr. 14-20 / F 01274 von Frau StRin Dorothea Wiepcke, Herrn StR Manuel Pretzl, Herrn StR Sebastian Schall, Herrn Johann Stadler vom 22.08.2018, eingegangen am 22.08.2018

Sehr geehrte Frau Kollegin und Kollegen,

mit Schreiben vom 22.08.2018 haben Sie gemäß § 68 GeschO folgende Anfrage an Herrn Oberbürgermeister gestellt, die vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt beantwortet wird. Für die o.g. Anfrage wurde eine Fristverlängerung bis 19.12.2018 gestattet.

In Ihrer Anfrage führen Sie Folgendes aus:

Frage 1:

„Hat man seitens des Planungsreferates schon einmal evaluiert, welche Straßenräume in München zum Zwecke der Wohnraumbeschaffung überbaut werden könnten?“

Antwort:

Grundsätzlich entsprechen Verdichtungen an Hauptverkehrsstraßen den planerischen Zielsetzungen der Landeshauptstadt München und werden innerhalb des Referats für Stadtplanung und Bauordnung thematisch aufgegriffen. Basierend auf der städtebaulichen Bedeutung der jeweiligen Hauptverkehrsachsen, aber auch einer zeitlich gestaffelten Analyse der baulichen Veränderungen im Umfeld des Straßenbereichs, wird derzeit ein Vorgehen erarbeitet, die Veränderungsdynamik der jeweiligen Stadträume zu eruieren. Diese Grundlage soll darstellen, welche Straßenräume den aktuell höchsten Wandlungsdruck und damit einhergehend auch die größte Entwicklungschance bieten. An diesen Stellen wird vorrangig angesetzt.

Der dargestellte Prozess wurde am 24.10.2018 dem Stadtrat im Rahmen der Beschlussvorlage „PERSPEKTIVE MÜNCHEN, Langfristige Siedlungsentwicklung – Zweiter Statusbericht“ vorgestellt, weitere planerische Schritte und vertiefende Planungen werden demnächst eingeleitet.

Es gibt bereits zwei Einzeluntersuchungen bezüglich einer Überbauung zur Wohnraumschaffung, am Autobahnabschnitt der A96 im Stadtgebiet und an der Landshuter Allee, beide haben jedoch zu keinem positiven Ergebnis geführt.

Im Jahr 2015 wurde eine Vorstudie für eine Einhausung des 4,2 km langen

Autobahnabschnittes der A96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse deuten darauf hin, dass die Kosten für eine Einhausung/Überbauung der A96 im Stadtgebiet in keiner Relation zu dem erzielbaren Nutzen stehen würden.

Im Wesentlichen sprachen folgende Gründe gegen eine Überbauung der A96 im Stadtgebiet:

1. Baulastträger der Bundesautobahnen ist der Bund, im Bereich der Landeshauptstadt München vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern. Für den Abschnitt der A 96 im Stadtgebiet ist nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen kein weiterer Ausbau enthalten
2. Die Stadtkämmerei erhob die Einwendung, dass es sich bei Lärmschutz an Bundesautobahnen um keine originäre Aufgabe der Landeshauptstadt München handele. Baulastträger der Bundesautobahnen sei der Bund, der demzufolge auch für Lärmschutz an der A96 zuständig ist. Da Lärmsanierung an Straßen nicht gesetzlich geregelt ist, stellt sie eine freiwillige Leistung des jeweiligen Baulastträgers dar. Eine Finanzierung dieser Maßnahme aus städtischen Mitteln würde einen Präzedenzfall schaffen, in dessen Folge in Zukunft unabsehbare Kosten auf die Stadt zukämen.
3. Die Generierung von Flächen auf oder neben einer Einhausung, die baulich genutzt werden könnten, erschien in weiten Bereichen entlang der Trasse der A96 im Stadtgebiet nicht möglich. So liegt die Bestandsbebauung v.a. im zentralen Bereich bereits sehr nah an der Trasse oder wird aufgrund der Vielzahl der Autobahnanschlussstellen mit den jeweiligen Ein- und Ausfahrtsrampen und der geringen Länge der freien Strecken begrenzt.

Als weitere bekannte Voruntersuchung ist das Tunnelkonzept mit darüber liegender Wohnbebauung einer privaten Wohnungsbaugesellschaft für den Untersuchungsbereich der Untertunnelung der Landshuter Allee aus dem Jahr 2015 zu nennen. Die Konzeption sah an der Oberfläche der Landshuter Allee eine mittige Wohnbebauung über dem Tunnelbauwerk mit einer Gebäudetiefe von ca. 12 m vor. Diese alternative Tunnelidee wurde im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung auf ihre verkehrlichen, städtebaulichen, schalltechnischen und lufthygienischen Auswirkungen untersucht. Im Fazit konnte die Realisierung dieser Planung aus fachlicher Sicht nicht befürwortet werden, da die maßgeblichen Zielsetzungen der Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner und die Verbesserung der Qualität des öffentlichen Raumes kaum erreicht werden. Als weiteres Ausschlusskriterien ist das hohe Baukostenrisiko aufgrund der ungeklärten Bauwerksgründung anzuführen.

Kurzum lässt sich festhalten, dass beide Untersuchungen zu keinem positivem Ergebnis geführt haben. Dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung sind keine weitere Studien bekannt.

Frage 2:

„Falls ja, gibt es Studien, die die Kosten für die Errichtung solcher Gebäude ins Verhältnis zum Nutzen für die umliegenden Anlieger hinsichtlich Lärminderung, Luftqualität gesetzt haben?“

Antwort:

Siehe Antwort Frage 1, Vorstudie für eine Einhausung des Autobahnabschnittes der A96 und Voruntersuchung für den Untersuchungsbereich der Untertunnelung der Landshuter Allee.

Frage 3:

„Welche Unterführungen auf dem Mittleren Ring (so wie z.B. zwischen Schenkendorfstraße und Biedersteiner Tunnel) stehen demnächst zur Renovierung an und könnten im Zuge dessen auf die Tauglichkeit für so ein Projekt untersucht werden?“

Antwort:

Das Baureferat der Stadt München ist fortlaufend beauftragt, Renovierungen im Stadtgebiet

durchzuführen.

In Bezug auf die Fragestellung hat das Baureferat hierzu am 27.09.2018 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Aus Sicht des Baureferates sind Sanierungen, Instandsetzungen oder sicherheitstechnische Nachrüstungen von bestehenden Tunnelwerken nicht geeignet oder zielführend, um im Zuge deren Projektierung die Tauglichkeit hinsichtlich Überbauung dieser zu untersuchen. Hier sind keine Synergieeffekte zu erkennen. Einen bestehenden oberflächennahen Tunnel nachträglich mit größeren Hochbauten zu belasten, dürfte neben vielen anderen zu betrachtenden Aspekten bereits grundsätzlich am Thema Statik scheitern (im Unterschied zu bergmännischen Tunneln ab einer ausreichenden Überdeckung).

Aus Sicht des Baureferates ist es in der Regel sinnvoll; eine Überbauung von Straßen in Verbindung mit Tunnelneubau zu prüfen.“

Frage 4:

„Welche Autobahnen stehen als Projekt mit vordringlichen Bedarf im Bundesverkehrswegeplan und könnten in Vorbereitung der Projektumsetzung auf Tauglichkeit für so eine Nachverdichtungsform geprüft werden?“

Antwort:

Die für Bundesautobahnen zuständige Autobahndirektion hat hierzu am 08.10.2018 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Im Bundesverkehrswegeplan 2030 sind folgende Autobahnabschnitte mit einem Bauende in der Landeshauptstadt München in den vordringlichen Bedarf eingestuft worden:

- A 94 - 6-streifiger Ausbau AS München-Steinhausen - AS Feldkirchen-West
- A 9 - 6-streifiger Ausbau AS München-Frankfurter Ring - AS München-Schwabing

Bei beiden Projekten wurde kapazitätsbedingt noch nicht mit den Arbeiten begonnen. Insofern haben wir uns mit der konkreten Fragestellung von Wohnraumbeschaffung über den beiden Autobahnabschnitten im innerstädtischen Bereich auch noch nicht beschäftigt.“

Frage 5:

„Gab es schon interessierte Investoren, die mit konkreten Projektplänen an die Stadtverwaltung heran getreten sind?“

Antwort:

Siehe Antwort Frage 2.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin