

Telefon: 233 - 24644
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI-32-3

**Einhausung der A96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München
- Sachstand und Empfehlungen -**

Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A96 unverzüglich dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01729 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 10.10.2017

A96; Machbarkeitsanalyse zur Einhausung (Ziffer 1 des Antrages)

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01738 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern vom 17.10.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/V 14351

Anlagen:

1. Bericht "Entwurf des Leistungsbildes für eine Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation im Bereich der A96" (Suess Staller Schmitt Ingenieure GmbH)
2. Stellungnahme der Bürgerinitiative BiBAB96 zum Entwurf des Leistungsbildes vom 14.04.2015
3. Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 04.07.2017
4. Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A96 unverzüglich dem Stadtrat zur Entscheidung vorlegen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01729 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 - Sendling-Westpark vom 10.10.2017
5. A96; Machbarkeitsanalyse zur Einhausung (Ziffer 1 des Antrages)
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01738 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 - Hadern vom 17.10.2017
6. Übersichtsplan A96
7. Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 7 Sendling-Westpark vom 28.06.2019
8. Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern vom 06.06.2019
9. Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing vom 18.06.2019
10. Stellungnahme des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 25 Laim vom 06.06.2019

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.09.2019 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs.1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

1. Anlass

In einer Reihe von Anträgen aus dem Stadtrat, einiger Bezirksausschüsse und in Bürgerversammlungsempfehlungen wurde die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96, die Prüfung von Flächen- und Nutzungspotenzialen durch eine Einhausung der A 96 und eine Gleichbehandlung aller in München geforderten Tunnelvorhaben und Einhausungen gefordert.

Mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 11.12.2013 (Sitzungsvorlagen-Nr. 08-14/V 13570) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung damit beauftragt, mit Unterstützung eines externen Projektsteuers das Untersuchungsdesign für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A 96 unter Beteiligung der Bezirksausschüsse und der Bürgerinitiative BiBAB96 zu entwickeln.

Dabei sollten alle fachlich betroffenen externen und städtischen Dienststellen beteiligt werden. Es sollten insbesondere die notwendigen Grundlagenermittlungen, die rechtlichen Randbedingungen, die möglichen Nutzungen auf einer Einhausung, Verbesserungspotenziale bei Luftschadstoffen und der Lärmbelastung, städtebauliche Potenziale, ein Vergleich mit anderen Städten, Wertungskriterien und Kostenschätzungen für vertiefende Untersuchungen aufgezeigt und das konkrete Leistungsbild einer späteren Machbarkeitsstudie erstellt werden. Das Konzept sollte anschließend dem Stadtrat spätestens im Mai 2014 vorgestellt sowie zur Entscheidung zum weiteren Vorgehen und der Erteilung von Aufträgen vorgelegt werden.

Die Vorstudie für eine "Machbarkeitsstudie zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation an der A96" wurde im September 2014 im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung an das Ingenieurbüro Suess Staller Schmitt Ingenieure GmbH, Gräfelfing, vergeben, welches bereits das Projektmanagement für die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Tunnels an der A96 in Gräfelfing durchführte. Die Vorstudie umfasst die Entwicklung des Leistungsbildes für eine Machbarkeitsstudie sowie die Durchführung vorbereitender Untersuchungen (Anlage 1).

Die Vorstudie wurde im Juni 2015 abgeschlossen. In der Machbarkeitsstudie sollen Lösungskonzepte zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation entlang der A96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München entwickelt werden. Dabei soll untersucht werden, ob und in welchen Abschnitten der A96 im Stadtgebiet Einhausungen, Lärmschutzwände oder andere Maßnahmen des aktiven und passiven Lärmschutzes sinnvoll und mit vertretbarem Aufwand machbar sind.

Nach Abschluss der Vorstudie wurde eine Stadtratsvorlage erarbeitet, die Stellungnahme der Bürgerinitiative BiBAB96 (Anlage 2) eingearbeitet und den Bezirksausschüssen 7, 20, 21 und 25 zur Anhörung zugeleitet.

Es zeigte sich allerdings, dass die Stadtkämmerei die berechtigten Zweifel an der Finanzierbarkeit des Projektes nicht zurückgestellt hat (Anlage 3). In Folge dessen wurde die Vorlage entsprechend angepasst.

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

- 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. Daher besteht kein Anspruch auf Lärmschutz nach den Kriterien der Lärmvorsorge. Lärmschutzmaßnahmen sind daher nur im Rahmen der Lärmsanierung möglich. Aktive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung sind an der A96 im Stadtgebiet sind von der Autobahndirektion Südbayern derzeit nicht geplant.

Die erheblichen Kosten für eine Überbauung müssten somit alleine von der Landeshauptstadt München getragen werden. Eine erste innerhalb der Vorstudie durchgeführte Grobkostenschätzung geht von Baukosten in Höhe von ca. 113.000 € je laufendem Meter Einhausung (ohne Kosten für Tieferlegung der Trasse, Brückenbauwerke, Zu- und Abfahrtsrampen, Kosten für Bauausführung unter Aufrechterhaltung des Verkehrs, Herstellungskosten für die Erschließung und Nutzung der Entwicklungsflächen, ggf. Kosten für Nutzungserlaubnis der Autobahnüberdeckung, Spartenverlegungen, Finanzierungskosten) aus. Es wird davon ausgegangen, dass nach Fertigstellung die Bauwerke in den Bestand des Bundes überführt werden müssen und darüber hinaus in diesem Zusammenhang nicht unerhebliche Kosten für die Ablöse anfallen würden.

- Die Stadtkämmerei erhebt die Einwendung, dass es sich bei bei Lärmschutz an Bundesautobahnen um keine originäre Aufgabe der Landeshauptstadt München handele. Baulastträger der Bundesautobahn A96 ist 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 (Anlage 3).
- Nach den im Rahmen des Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München durchgeführten Auswertungen des Landesamtes für Umwelt sind entlang der A 96 im Stadtgebiet lediglich max. ca. 300 Einwohnerinnen und Einwohner von Überschreitungen der Lärmsanierungsgrenzwerte betroffen (155 Einwohner mit 24h-Lärmpegel LDEN > 67 dB(A) bzw. 288 Einwohnerinnen und Einwohner mit Nachtlärmpegel LNight > 57 dB(A)).
- Gemäß Immissionsberechnungen aus den Jahren 2011 und 2012 im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) wurde der Grenzwert der 39.

BImSchV für den Stickstoffdioxid (NO₂) - Jahresmittelwert von 40 µg/m³ an den Häuserfronten am Schulmeierweg zwischen Weißlinger Straße und Fürstenrieder Straße auf einer Länge von 250 m sowie am Gebäude der Sparkasse Fürstenrieder Straße 166 an der nördlichen Gebäudefront über eine Länge von 30 m überschritten. Überschreitungen des Feinstaub (PM₁₀) - Jahresmittelwertes von 40 µg/m³ wurden nicht erwartet. Die ermittelten Feinstaubbelastungen liegen jedoch in einem Bereich, bei dem mehr als die zulässigen 35 Überschreitungstage des Tagesmittelgrenzwertes für PM10 von 50 µg/m³ nicht sicher ausgeschlossen werden konnten. Die im Rahmen des Gutachtens vorgeschlagenen Maßnahmen wurden einer Verhältnismäßigkeitsprüfung durch die Autobahndirektion Südbayern unterzogen. Im Rahmen dieser Prüfung wurde durch die Autobahndirektion festgestellt, dass die Maßnahmen derzeit nicht weiter verfolgt werden.

Die lufthygienische Situation im Stadtgebiet hat sich seit der Untersuchung im Jahre 2011 und 2012 deutlich verbessert. Die Grenzwerte für Feinstaub werden inzwischen im Stadtgebiet München eingehalten. Der Karte zum Referenzszenario S0 des Masterplans zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) sind entlang des Schulmeierweges und entlang des Stegener Weges keine Immissionswerte für NO₂ zu entnehmen, da aufgrund der zurückversetzten Randbebauung an dieser Stelle keine Berechnung erfolgte.

- Die Generierung von Flächen auf oder neben einer Einhausung, die baulich genutzt werden könnten, erscheint in weiten Bereichen entlang der Trasse der A96 im Stadtgebiet nicht möglich, weil die Bestandsbebauung v.a. im zentralen Bereich zwischen Waldwiesenstraße und Fürstenrieder Straße bereits sehr nah an der Trasse liegt. Eine Bebauung wäre allenfalls auf der heutigen Bezirkssportanlage westlich des Augustinums möglich, wenn diese verlagert würde. Eine Verlagerung der Bezirkssportanlage auf den Einhausungsdeckel erscheint jedoch kaum möglich, weil dieser zu schmal für ein Standardspielfeld ist – unabhängig von den sich dann ergebenden Immissionsschutzproblemen gegenüber der dann näher gelegenen Wohnbebauung. Die Möglichkeit der Generierung von Flächen neben einer Einhausung ist neben der Nähe der Bestandsbebauung auch aufgrund der Vielzahl der Autobahnanschlussstellen mit den jeweiligen Ein- und Ausfahrtsrampen und der geringen Länge der freien Strecken begrenzt. Die Möglichkeiten Flächenpotenziale zu gewinnen, mit denen eine (Teil-)Finanzierung der Einhausung geleistet werden könnte, erscheinen daher entlang der Trasse der A 96 auf Münchner Gebiet nur sehr begrenzt gegeben.

Nachfolgend werden die wesentlichen Inhalte der Vorstudie dargestellt:

2. Ergebnisse der Vorstudie

Aufgabe der Vorstudie war die Durchführung von vorbereitenden Untersuchungen für eine Machbarkeitsstudie zu baulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation an der A96 auf städtischem Gebiet. Dabei sollten notwendige Voruntersuchungen durchgeführt, ein Vorschlag für das Leistungsbild für eine Machbarkeitsstudie erstellt und die Kosten für diese Machbarkeitsstudie abgeschätzt werden. Das erarbeitete Leistungsbild ist in Anlage 1 beigefügt. Die Kostenschätzung für die Durchführung der Machbarkeitsstudie belief sich auf 450.000 €.

2.1 Vorbereitende Untersuchungen

Im Folgenden werden die wesentlichen Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen zusammengefasst dargestellt.

Die Bundesautobahn A 96 verläuft in zwei Teilabschnitten durch das Stadtgebiet der Landeshauptstadt München. Gegenstand der Untersuchung ist der ca. 4,2 km lange Abschnitt zwischen dem Mittleren Ring (AS München-Sendling) und der Stadtgrenze am Lochhamer Schlag. Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Bundesautobahn A96 in der Baulast des Bundes, vertreten durch die Autobahndirektion Südbayern (ABDSB), liegt.

Einwohner und Einwohnerdichte

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

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
A 96 Mittlerer Ring bis Stadtgrenze	ca. 4.200 m	ca. 5.700	ca. 11.400	ca. 1.350	ca. 2.710
davon Teilabschnitt AS Laim – AS Blumenau	ca. 1.800 m	ca. 3.400	ca. 7.200	ca. 1.880	ca. 4.030
Landshuter Allee (Richelstraße – Hengelerstraße)	ca. 2.900 m	ca. 9.100	ca. 19.300	ca. 3.100	ca. 6.570
Tegernseer Landstraße (Candidauffahrt - Chiemgaustraße)	ca. 2.000 m	ca. 6.200	ca. 12.000	ca. 3.090	ca. 5.970

Lärmsituation

Für den Abschnitt der A 96 im Stadtgebiet 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. Lärmschutzmaßnahmen sind daher nur im Rahmen der Lärmsanierung möglich. Nach geltender Rechtslage besteht kein Rechtsanspruch auf eine Durchführung von Lärmsanierungsmaßnahmen an bestehenden Straßen durch den Baulastträger. Nach den Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes (VLärmSchR 97) kann Lärmschutz durch bauliche Maßnahmen an bestehenden Straßen (Lärmsanierung) jedoch als freiwillige Leistung auf der Grundlage haushaltsrechtlicher Regelungen gewährt werden.

Als Lärmschutzmaßnahmen kommen aktive und/oder passive bauliche Maßnahmen in Betracht. Freiwillige Lärmschutzmaßnahmen setzen nach VLärmSchR 97 voraus, dass die folgenden Immissionsgrenzwerte außen vor Wohn- und Aufenthaltsräumen überschritten werden:

Immissionsort	Immissionsgrenzwert in dB(A) tags (06:00 – 22:00 Uhr)	Immissionsgrenzwert in dB(A) nachts (22:00 – 06:00 Uhr)
Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime, reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	67	57
Kern-, Dorf-, Mischgebiete	69	59
Gewerbegebiete	72	62

Im Rahmen der Aufstellung des am 27.10.2017 in Kraft getretenen Lärmaktionsplans der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München wurden durch das Landesamt für Umwelt auf der Grundlage der Verkehrsmengen und Lkw-Anteile aus dem Jahr 2010 der Autobahndirektion Südbayern Lärmkarten erstellt und statistische Angaben zur Lärmbetroffenheit ermittelt. Nach den Auswertungen des Landesamtes für Umwelt sind entlang der A 96 in der Landeshauptstadt 155 Einwohner von einem 24h-Lärmpegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. 288 Einwohnerinnen und Einwohner von einem Nachtlärmpegel $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen. Berücksichtigt man neben der A 96 auch die weiteren Straßen im Umfeld der A 96 so sind 240 Einwohnerinnen und Einwohner von einem Pegel $L_{DEN} > 67$ dB(A) bzw. 378 Einwohnerinnen und Einwohner von einem Pegel $L_{Night} > 57$ dB(A) betroffen. In der nachfolgenden Tabelle ist für die Autobahnen im Stadtgebiet die Anzahl der betroffenen Einwohnerinnen und Einwohner nach Nachtlärmpegeln dargestellt (nur Autobahnlärm).

Pegelbereich [dB]	A 8 Ost	A 8 West	A 9	A 94	A 95*	A 96	A 99
50 < LN _{Night} ≤ 55	596	77	2270	765	1254	2460	1355
55 < LN _{Night} ≤ 60	64	6	790	233	470	580	92
60 < LN _{Night} ≤ 65	0	0	80	17	1	120	7
65 < LN _{Night} ≤ 70	0	0	60	0	0	0	0
LN _{Night} > 70	0	0	0	0	0	0	0
LN_{Night} > 57	5	2	540	110	23	288	34

* in Straßenbaulast des Bundes liegender Abschnitt ab AS München Kreuzhof - Stadtgrenze

Im vorliegenden Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München vom 27.10.2017 werden an der A96 im Stadtgebiet folgende vier Lärmbrennpunkte identifiziert:

- **Bereich Anschlussstelle München-Sendling/Garmischer Straße:**
In diesem Bereich sind 20 Gebäude von Überschreitungen des Grenzwertes betroffen. Nur für 3 Gebäude an der Schochenbergstraße jedoch resultieren diese Überschreitungen aus dem von der A 96 ausgehenden Lärm. Für die übrigen 17 Gebäude ist der Mittlere Ring wesentlicher Lärmfaktor.
- **Bereich Anschlussstelle München-Laim/Fürstenrieder Straße:**
Abgesehen von den an der Fürstenrieder Straße liegenden Gebäuden werden die Überschreitungen des Anhaltswertes von LN_{Night} > 57 dB(A) in diesem Bereich durch die A 96 hervorgerufen. Von Überschreitungen des Sanierungsgrenzwertes durch Lärm von der A 96 sind in diesem Bereich 26 Gebäude betroffen. Hauptsächlich sind hier die Gebäude am Schulmeierweg auf der Nordseite der Autobahn betroffen.
- **Bereich Anschlussstelle München-Blumenau/Langbehnstraße/Stiftsbogen:**
In diesem Bereich werden die Überschreitungen des Anhaltswertes von LN_{Night} > 57 dB(A) ausschließlich durch die A 96 hervorgerufen. Betroffen sind die Gebäude des direkt an die A 96 angrenzenden Augustinums.
- **Bereich Anschlussstelle München-Blumenau/Waldwiesenstraße:**
Überschreitungen des Anhaltswertes von LN_{Night} > 57 dB(A) resultierend aus dem Verkehrslärm der A96 bestehen in diesem Bereich für 4 Gebäude (Anwesen Gelbfhofstraße 10 + 12, Waldwiesenstraße 4, Willibaldstraße 154).

An der A 96 im Stadtgebiet umgesetzt wurden bisher folgende Lärmschutzmaßnahmen:

- Beim Neubau der A 96 wurden am Autobahnende an der Anschlussstelle München Sendling Lärmschutzwälle errichtet (Planfeststellungsbeschluss vom 11.08.1969).
- Im Rahmen der Lärmsanierung im Verlauf der A 96 zwischen der AS München-Laim und der Stadtgrenze umfangreiche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen aufgrund der Planfeststellungsbeschlüsse vom 30.12.1987, 30.07.1990 und 24.05.1995 bezogen auf die zum damaligen Zeitpunkt maßgeblichen Lärmsanierungsgrenzwerte durchgeführt.

- Im Jahr 2010 wurde zwischen der AS München-Sendling und dem AD München Süd-West durchgehend ein DSH-V (dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung) eingebaut. Nach Angaben des LfU wurde im Rahmen der Lärmkartierung für lärmindernde Dünnschichtfahrbeläge ein Korrekturwert D_{StrO} von -2 dB(A) angesetzt. Aufgrund der bisherigen Erfahrungen kann nach Angaben der ABDSB allerdings von einer Schallpegelminderung von bis zu 4 dB(A) ausgegangen werden.
- In beiden Fahrtrichtungen besteht eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Verkehrssicherheit auf 80 km/h zwischen der Anschlussstelle München Sendling und Gräfelfing. Im Vorgriff auf die geplante Errichtung der Verkehrsbeeinflussungsanlage wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit und der Verringerung der Immissionsbelastung die Geschwindigkeit in Fahrtrichtung München von km 170,150 bis Autobahnende befristet auf 60 km/h herabgesetzt. Bis 2013 galt eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus Gründen der Verkehrssicherheit in Fahrtrichtung München erst ab km 171,180 bis Autobahnende.

Im vorliegenden Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München vom 27.10.2017 ist neben der Maßnahme, dass die Autobahndirektion Südbayern auf Antrag überprüft, ob aufgrund des einwirkenden Autobahnlärms die Voraussetzungen für eine (bezuschusste) Lärmsanierung gegeben sind, auch für alle Autobahnen im Stadtgebiet eine Prüfung und bei Vorliegen der Voraussetzungen die Einführung von (weiteren) Geschwindigkeitsbegrenzungen vorgesehen. Für diese Prüfung wird laut Auskunft der Autobahndirektion Südbayern noch mindestens der Zeitraum bis Ende des ersten Halbjahres 2019 benötigt. Zusätzlich wurde von Seiten der Autobahndirektion Südbayern an der A 96 eine Verkehrsbeeinflussungsanlage (VBA) mit flexibler Geschwindigkeitsbeschränkung errichtet. Die Steuerung der VBA erfolgt in Abhängigkeit der Verkehrsbelastung sowie zur Stauabsicherung und Stauwarnung.

Aktive Lärmschutzmaßnahmen zu Lasten des Bundes sind von der Autobahndirektion Südbayern derzeit nicht geplant. Nach Aussage der Autobahndirektion Südbayern 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 in Relation zu den wenigen betroffenen Gebäuden völlig unverhältnismäßig und sei daher aus Lärmschutzgründen aus Sicht der Autobahndirektion Südbayern nicht ansatzweise begründbar. Aktive Lärmschutzmaßnahmen an der A96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München wären damit eine freiwillige Leistung der Landeshauptstadt München.

Der Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München vom 27.10.2017 ist abrufbar unter <https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/tumwelt/laerm/11576/>.

Lufthygienische Situation

Was die Luftschadstoffe betrifft, wurde der betreffende Bereich der A96 in die von der Regierung von Oberbayern unter Beteiligung des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) und der Landeshauptstadt München 2014 erstellte 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes aufgenommen. Grund hierfür war die Durchführung von Immissionsberechnungen in den Jahren 2011 und 2012 im Auftrag des Bayerischen Landesamtes für Umwelt (LfU) durch die TÜV SÜD Industrie Service GmbH. Die Berechnungen haben im Wesentlichen ergeben, dass der Grenzwert der 39. BImSchV für den Stickstoffdioxid (NO₂) - Jahresmittelwert von 40 µg/m³ an den Häuserfronten am Schulmeierweg zwischen Weißlinger Straße und Fürstenrieder Straße auf einer Länge von 250 m sowie am Gebäude der Sparkasse Fürstenrieder Straße 166 an der nördlichen Gebäudefront über eine Länge von 30 m überschritten wird. Überschreitungen des Feinstaub (PM₁₀) - Jahresmittelwertes von 40 µg/m³ wurden nicht prognostiziert. Die ermittelten Feinstaubbelastungen liegen jedoch in einem Bereich, bei dem mehr als die zulässigen 35 Überschreitungstage des Tagesmittelgrenzwertes für PM₁₀ von 50 µg/m³ nicht sicher ausgeschlossen werden können. Folgende Einzelmaßnahmen wurden auf ihr Immissionsminderungspotenzial an den Überschreitungsorten Schulmeierweg und Sparkassengebäude bezüglich NO₂ und PM₁₀ bewertet:

- Verlängerung der Lärmschutzwände,
- Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen und
- Einführung der Umweltzone Stufen 1 bis 3

Durch die Kombination aller Einzelmaßnahmen wurde die Einhaltung des NO₂-Grenzwertes für den Jahresmittelwert von 40 µg/m³ als möglich erachtet. Für die Feinstaubfraktion PM₁₀ waren keine Überschreitungen des Jahresmittelwertes von 40 µg/m³ im Untersuchungsgebiet erwartet worden. Durch die untersuchten Maßnahmen wurde aber eine Verringerung der Überschreitungshäufigkeit des PM₁₀ Tagesmittelgrenzwertes prognostiziert. Die im TÜV-Gutachten untersuchten Maßnahmen wurden einer Verhältnismäßigkeitsprüfung durch die Autobahndirektion Südbayern (ABDSB) unterzogen. Im Rahmen dieser Prüfung wurde durch die ABDSB festgestellt, dass die Maßnahmen derzeit von der ABDSB nicht weiter verfolgt werden.

Die lufthygienische Situation im Stadtgebiet hat sich seit der Untersuchung im Jahre 2011 und 2012 deutlich verbessert. Die Grenzwerte für Feinstaub werden inzwischen im Stadtgebiet München eingehalten. Der Karte zum Referenzszenario S0 des Masterplans zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218) sind entlang des Schulmeierweges und entlang des Stegener Weges keine Immissionswerte für NO₂ zu entnehmen, da aufgrund der zurückversetzten Randbebauung an dieser Stelle keine Berechnung erfolgte.

In die 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für die Stadt München wurden folgende Maßnahmen für den Bereich der A96 im Stadtgebiet München aufgenommen:

- Verkehrsbeeinflussungsanlage mit flexiblen belastungsabhängigen Geschwindigkeitsbeschränkungen (bereits durch ABDSB umgesetzt)
- Befristete Herabsetzung der zulässigen Geschwindigkeit auf 60 km/h bis zur Realisierung der Verkehrsbeeinflussungsanlage in Fahrtrichtung München

zwischen Menaristraße und Käthe-Bauer-Weg (durch Umsetzung der obigen Maßnahme „Verkehrsbeeinflussungsanlage“ überholt)

- dynamische Netzsteuerung mit Umleitung auf Alternativrouten bei Tunnelsperrungen Mittlerer Ring Südwest (bereits durch ABDSB umgesetzt)
- Entwicklung des Untersuchungsdesigns für eine Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A96 im Stadtgebiet München (Suess-Staller-Schmitt Ingenieure GmbH i. A. des Referates für Stadtplanung und Bauordnung der LH München, 2015)

In der 6. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes für die Stadt München sind keine weiteren Maßnahmen speziell die A96 betreffend enthalten.

Aufgrund der in der 5. Fortschreibung des Luftreinhalteplans für die Stadt München als Maßnahme vorgesehenen Prüfung einer möglichen Einhausung der A96 im Stadtgebiet München (vgl. M20 der 5. Fortschreibung) wurde seitens der Landeshauptstadt München keine konkrete weitere Maßnahme die A96 betreffend für die 7. Fortschreibung erarbeitet.

Der Stadtrat hat am 25.07.2018 den Masterplan zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12218). Darin sind 127 Maßnahmen in zwölf Maßnahmenpaketen, verteilt auf acht Handlungsfelder enthalten.

Die Umsetzung der Maßnahmen des Masterplans zur Luftreinhaltung für die Landeshauptstadt München sowie der zusätzlich erarbeiteten Maßnahmen wird insgesamt eine Verbesserung der Luftsituation an den stark verkehrsbelasteten Straßen im Stadtgebiet München zur Folge haben. Damit wird sich auch die lufthygienische Situation entlang der BAB96 im Stadtgebiet München weiter verbessern.

Der Luftreinhalteplan der Regierung von Oberbayern für das Stadtgebiet München ist abrufbar unter www.regierung.oberbayern.bayern.de/aufgaben/umwelt/allgemein/luftreinhalte/02716/

2.2 Recherche zu geplanten und umgesetzten Einhausungen

Es existieren bereits einige Bauvorhaben, in welchen bestehende Autobahntrassen im Bereich von den Wohnbebauungen durch nachträglich errichtete Einhausungen abgeschottet wurden. Im Zuge der Voruntersuchung wurde eine Recherche hinsichtlich vergleichbarer Bauvorhaben durchgeführt. Hierbei sollten die jeweiligen Auswirkungen auf Lärm- und Schadstoffimmissionen, evtl. Nutzungen auf den Einhausungen, Bau- und Unterhaltskosten sowie die Finanzierung näher untersucht werden.

Die Recherche zeigt, dass auf den ersten Blick offenbar eine Vielzahl von Projekten in Planung, in Realisierung oder sogar bereits in Betrieb ist. Sämtlichen Projekten gemein ist das Hauptziel eines möglichst weitreichenden Lärmschutzes der Nachbarbebauung vor der Autobahn. Neben der Nutzung als Fläche für die Stromerzeugung (Einhausung der A3

bei Hösbach), dem Ausbau zur öffentlichen Parkanlage (Einhausung Schwamendingen in Zürich) und privaten Kleingartenanlage (Überdeckung der A7 bei Hamburg) werden auch Vorhaben vorgestellt, bei welchen eine feste Überbauung für Wohnungen (Wohnpark Wilmersdorf in Berlin) oder Büros (Kaisermühlen Wien) realisiert wurde.

Einziges Beispiel für eine Autobahnüberbauung mit Wohngebäuden in Deutschland ist der Wohnpark Wilmersdorf in Berlin. Das Bauvorhaben entstand zu Zeiten der Teilung Deutschlands und der damit verbundenen Abschottung Westberlins. Das Bauvorhaben wurde im damaligen abgeschotteten West-Berlin mit einer entsprechend hohen Wohnungsnot im Zuge des sozialen Wohnungsbaus konzipiert und im Zeitraum 1976 bis 1980 realisiert. Das Bauwerk ist etwa 600 m lang, bis zu 46 m bzw. bis zu 14 Geschosse hoch. Der Wohnpark umfasst insgesamt 1.758 Wohneinheiten. Um die Wohnbauten wirksam gegen Schall und Erschütterung isolieren zu können, wurden Tunnel und Überbau vollkommen getrennt voneinander angelegt und auch statisch unabhängig gegründet. Bauherr und Betreiber ist die Deutsche Gesellschaft zur Förderung des Wohnungsbaus (degewo AG). Das Projekt wird v.a. wegen Problemen in der Statik, der Lufthygiene, des Lärmschutzes, der Wirtschaftlichkeit und aufgrund des architektonischen Erscheinungsbildes stark kritisiert.

Ein in Wien umgesetztes Projekt ist die Überdeckung der Donauuferautobahn A22 in Wien-Kaisermühlen mit dem Ziel des Immissionsschutzes und dem Abbau der Barrierewirkung zum Donauufer. Durch die Überplattung in den Bereichen Donau-City und Wohnpark Neue Donau entstand gemeinsam mit dem schon bestehenden, ca. 1 km langen Lärmschutz tunnel der 2,15 Kilometer lange durchgehende Tunnel Kaisermühlen. Durch die bis zur Donau hin frei werdende Fläche konnte Bauland für Wohn- und Bürogebäude sowie für Grünflächen auf und neben dem Tunnel geschaffen werden (gesamt ca. 50.000 qm). Die Überbauung wurde in Wien grundsätzlich anders konzipiert als im vorher vorgestellten Projekt Wohnpark Wilmersdorf. Während im Berliner Bauvorhaben eine Trennung zwischen Autobahnbauwerk und Wohnüberbauung realisiert wurde, zeigt das Projekt in Wien, dass auch eine Verbindung beider Gebäudebereiche realisiert werden kann. Hier wurde die Überplattung als Hohlkasten hergestellt, welcher auf den Außen- und Zwischenwänden des Autobahntunnels aufliegt. Die Höhe des Hohlkastens ist dabei auf die statischen Belange angepasst (Auslegung für eine bis zu 8-geschossige Überbauung). Zudem wurde die lichte Höhe des Hohlkastens so gewählt, dass die Hohlräume des Kastenquerschnitts genutzt werden können. Im überbauten Bereich sind in den Hohlkästen Kellerräume, Haustechnikräume u. ä. angeordnet. Zusätzlich konnte die Betriebstechnik des Tunnels in den Hohlkästen untergebracht werden.

Bei der Recherche nach Kosten der jeweiligen Vorhaben konnten in den meisten Fällen keine konkreten Kostenangaben ermittelt werden. Bei der Finanzierung der (in Deutschland) befindlichen Vorhaben ist zu beachten, dass die Vorhaben ausnahmslos durch einen Ausbau der jeweiligen Autobahn und der damit verbundenen Verpflichtung des Bundes als Baulastträger zur Lärmvorsorge initiiert wurden. Die Kosten zur Errichtung der Lärmschutzanlagen wurden somit vollständig oder zu wesentlichen Anteilen vom Bund übernommen.

3. Aspekte einer baulichen Nutzung der Oberfläche

Bei der baulichen Nutzung der Überbauung der Trasse sind unterschiedliche Aspekte zu berücksichtigen. Im Rahmen der Voruntersuchung wurde die Errichtung einer Einhausung und eine Nutzung der Autobahnüberdeckung aus unterschiedlichen Blickwinkeln betrachtet. Die Überlegungen und Erkenntnisse hieraus sollen bei der Generierung und Ausarbeitung der Lösungskonzepte im Rahmen der anschließenden Machbarkeitsstudie berücksichtigt werden.

Aus *städtebaulicher Sicht* sollen durch die Einhausung der Autobahn insbesondere die Wohn- und Aufenthaltsqualität im Untersuchungsraum verbessert werden. Hierunter fällt neben einer Reduzierung der Immissionsbelastung, der Bereitstellung zusätzlicher (öffentlicher) Flächen und Einrichtungen auch der Wunsch nach einer weitgehenden Aufhebung der Trennwirkung durch die Autobahn. Hier besteht letztendlich die Erwartung, dass die Autobahn für die Anwohnerinnen und Anwohner praktisch verschwindet. Dies setzt aber in optimalen Fall voraus, dass sich die Autobahntrasse in der notwendigen Tiefenlage befindet und aus der Einhausung ein überschütteter Tunnel wird. Die hier gegenständliche A96 liegt aber überwiegend nahezu auf gleicher Höhe wie ihre Umgebung. Lediglich im Bereich der Autobahnausfahrten wurde die Autobahn bereichsweise abgesenkt. Eine komplette Tieferlegung der Trasse wäre mit einem hohen zusätzlichen baulichen Aufwand verbunden.

Der städtebaulichen steht die *wirtschaftliche Betrachtung* entgegen. Die Maßnahme muss - speziell in diesem Fall - so konzipiert werden, dass eine möglichst wirtschaftliche Bauausführung realisiert wird. Zusätzlich steht bei der Konzeptionierung der Nutzung der Entwicklungsflächen der finanzielle Verwertungsgedanke im Vordergrund. Danach stehen vorrangig Nutzungen im Fokus, welche eine möglichst hohe Verwertbarkeit versprechen. Ob dies stets mit den sozialen Ansprüchen vereinbar ist, gilt es in der Machbarkeitsstudie zu prüfen.

Aus *rechtlicher Sicht* müssen spezielle eigentums- und nutzungsrechtliche Fragestellungen gelöst werden. Die Autobahn befindet sich grundsätzlich im Eigentum des Bundes. Dies gilt auch für sämtliche bestehenden und nachträglich errichteten baulichen Anlagen an und über der Autobahn. Die Planung, die Realisierung und die Nutzung einer Einhausung der A96 bzw. der Überdeckung der A96 müsste daher mit den Vertretern/Innen des Bundes abgestimmt und vertraglich vereinbart werden. Hier gilt es, geeignete Konzepte für mögliche Vereinbarungen zu entwickeln.

Aus *technischer Sicht* müssen die üblichen Aufgaben zur nachträglichen Errichtung eines Ingenieurbauwerks und zum weiteren Ausbau für eine Nutzung der Überdeckung gelöst werden. Hierzu gehören u. a. die technische Auslegung für die örtlichen Gegebenheiten (Tragfähigkeit Baugrund, Grundwasser, etc.) und die Einbindung des Bestands. Im Hinblick auf eine vorgesehene Nutzung der Überdeckung der Autobahn sind bei der Konzeptionierung auch die zu erwartenden Auflagen zur Sicherstellung der Instandhaltung, der Instandsetzung und ggf. zur Ertüchtigung des Einhausungsbauwerks zu berücksichtigen. Insbesondere im Fall einer festen Überbauung des Autobahndeckels stellt dies eine besondere Herausforderung dar.

Eine Generierung von Flächen auf oder neben einer Einhausung, die baulich genutzt werden könnten, erscheint in weiten Bereichen entlang der Trasse der A96 im Stadtgebiet nicht möglich, weil die Bestandsbebauung v.a. im zentralen Bereich zwischen Waldwiesenstraße und Fürstenrieder Straße bereits sehr nah an der Trasse liegt. Eine Bebauung wäre allenfalls auf der heutigen Bezirkssportanlage westlich des Augustinums möglich, wenn diese verlagert würde. Eine Verlagerung der Bezirkssportanlage auf den Einhausungsdeckel erscheint jedoch kaum möglich, weil dieser zu schmal für ein Standardspielfeld ist – unabhängig von den sich dann ergebenden Immissionsschutzproblemen gegenüber der dann näher gelegenen Wohnbebauung. Die Möglichkeit der Generierung von Flächen neben einer Einhausung ist neben der Nähe der Bestandsbebauung auch aufgrund der Vielzahl der Autobahnanschlussstellen mit den jeweiligen Ein- und Ausfahrtsrampen und der geringen Länge der freien Strecken begrenzt. Die Möglichkeiten Flächenpotenziale zu gewinnen, mit denen eine (Teil-)Finanzierung der Einhausung geleistet werden könnte, erscheinen daher entlang der Trasse der A 96 auf Münchner Gebiet nur sehr begrenzt gegeben.

4. Stand der Machbarkeitsstudie zur Tunnelverlängerung BAB 96 bei Gräfelfing

Die Machbarkeitsstudie für Gräfelfing kommt bei der Prüfung einer Wohnnutzung auf der Autobahn zu folgendem Fazit: „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.“

Die Studie für Gräfelfing (<https://www.graefelfing.de/orts-und-regionalplanung/ueberoertliche-entwicklung-und-verkehr/machbarkeitsstudie-tunnelverlaengerung-a-96.html>) beinhaltet eine Kosten-Nutzen-Analyse: Dabei wird zwischen den drei großen Varianten Tunnelportal West, Verlängerung des Tunnels in Richtung Osten und Galerieverbauung im Norden auf Höhe der Heitmeiersiedlung unterschieden. Die erste Lösung würde mit Gesamtkosten von insgesamt rund 3 Mio. € zu Buche schlagen, die zweite Lösung mit Gesamtkosten von rund 103 Mio. € und die dritte Maßnahme mit Gesamtkosten von rund 41 Mio. €. Zum Teil könnten diese Kosten über Entwicklungsflächen finanziert werden.

Die Studie in Gräfelfing wurde 2015 abgeschlossen. Nach Mitteilung der Gemeinde Gräfelfing wurde das Projekt nie offiziell eingestellt, das Projekt ruhe gleichwohl, zumal vor dem Hintergrund der immensen Baukosten und der eigentlichen kommunalen Unzuständigkeit bezüglich des Lärmschutzes.

5. Überschlägige Kostenschätzung

In der Voruntersuchung wurde eine Grobkostenschätzung auf der Grundlage der Erkenntnisse der Machbarkeitsuntersuchung zur Tunnelverlängerung an der A96 im Bereich Gräfelfing durchgeführt. Überschlägig ergeben sich folgende Gesamtkosten je Meter Einhausung:

Herstellkosten, netto	73.000 €
19 % Mehrwertsteuer	+ 14.000 €
<hr/> Herstellkosten, brutto	<hr/> 87.000 €
Ablöse	+ 26.000 €
<hr/> Gesamt (Einhausung je Laufmeter):	<hr/> 113.000 € je lfm

Für die etwa 4 km lange Trasse ergäbe dies eine Gesamtsumme von 452 Mio. € ohne zusätzlich anfallende Kosten (s.u.).

Die Entrichtung einer Ablöse wird fällig, um das Einhausungsbauwerk in den Unterhalt des Bundes abgeben zu können. Das Bauwerk muss nach der Herstellung in die Unterhaltslast der Autobahndirektion überführt werden. Daher werden keine Unterhalts- und Instandsetzungskosten angesetzt.

Diese Kostengröße kann lediglich einen ersten Eindruck der zu erwartenden Kosten und der damit verbundenen künftigen Belastung des Haushalts der LHM geben. Eine Vielzahl zusätzlich anfallender Kosten, wie z.B. Kosten für Tieferlegung der Trasse, erforderliche Brückenbauwerke/Überführungen, Zu- und Abfahrtsrampen, Kosten für Bauausführung unter Aufrechterhaltung des Verkehrs, Herstellungskosten für die Erschließung und Nutzung der Entwicklungsflächen, ggf. Kosten für Nutzungserlaubnis der Autobahnüberdeckung, Spartenverlegungen, Finanzierungskosten etc. konnten im Zuge der Voruntersuchung nicht erfasst werden. Hierzu müssen zunächst einmal die Grundlagen ermittelt und geeignete Lösungskonzepte entwickelt werden. Eine belastbare Kostenermittlung kann anschließend für das jeweilige Lösungskonzept erstellt werden. Hier ist im Übrigen zu erwarten, dass die Konzepte tendenziell aus einer Kombination aus mehreren Lärmschutzmaßnahmen bestehen. Eine alleinige Betrachtung der Einhausung kann somit auch unter diesem Aspekt nicht die tatsächlich zu erwartenden Kosten liefern.

6. Möglichkeiten der Finanzierung

Es wird derzeit davon ausgegangen, dass die Kosten für die Baumaßnahme im Falle einer Realisierung von der Landeshauptstadt München getragen und damit finanziert werden müssen. Eine zumindest teilweise Übernahme der Kosten durch den Freistaat oder den Bund wird nach derzeitigem Kenntnisstand als unwahrscheinlich eingeschätzt. Es wird davon ausgegangen, dass nach Fertigstellung des Bauvorhabens die Bauwerke in den Bestand des Bundes überführt werden müssen. Damit wird zusätzlich die Entrichtung einer Ablöse fällig.

Eine wesentliche Fragestellung bei der möglichen Ausarbeitung geeigneter Lösungskonzepte im Rahmen der Machbarkeitsstudie wäre Darstellung der Finanzierbarkeit der Gesamtmaßnahme. Das Vorhaben würde mit einer Gesamtlänge von etwa 4 km eine erhebliche Investition bedeuten, welche den Haushalt der Landeshauptstadt München voraussichtlich über Jahrzehnte nennenswert belasten würde.

Die Stadtkämmerei hat die Fortführung des Projektes mit dieser Begründung abgelehnt.

7. Empfehlung zum weiteren Vorgehen

Es wird vorgeschlagen, dass Projekt Einhausung der A96 ruhen zu lassen, da:

- Die Betroffenheit von Einwohnerinnen und Einwohnern gemessen an der Bevölkerungsdichte im Vergleich mit anderen hoch belasteten Straßenabschnitten in der Stadt nicht an oberster Stelle einzuordnen ist.
- Entlang der A 96 in der Landeshauptstadt lediglich 155 Einwohner von einem 24h-Lärmpegel $L_{DEN} > 67 \text{ dB(A)}$ bzw. 288 Einwohnerinnen und Einwohner von einem Nachtlärmpegel $L_{Night} > 57 \text{ dB(A)}$ betroffen sind.
- Die Zuständigkeit für Lärmschutzmaßnahmen an Autobahnen nicht bei der Kommune liegt und die Autobahndirektion eine Einhausung als nicht verhältnismäßig ansieht.
- Die exorbitanten Kosten allein von der Landeshauptstadt München zu finanzieren wären und
- Refinanzierungsmöglichkeiten durch Städtebau nur in erkennbar geringem Umfang gegeben sind.

8. Empfehlungen

Die Bürgerversammlung des 07. Stadtbezirkes Sendling-Westpark hat am 10.10.2017 die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01729 (Anlage 4) beschlossen. In dieser fordert sie, die Beschlussvorlage über eine Vergabe einer Machbarkeitsstudie zur Einhausung der A96 dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

Eine inhaltsgleiche Forderung hat die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 Hadern am 17.10.2017 mit der Empfehlung Nr. 14-20 / E 01738 (Anlage 5) beschlossen.

Im Rahmen dieser Beschlussvorlage kann eine Vergabe einer Machbarkeitsstudie aus Gründen der mangelnden Zuständigkeit der Landeshauptstadt München für den Lärmschutz an Autobahnen und insbesondere dem Risiko unkalkulierbar hoher Kosten für die Landeshauptstadt München nicht empfohlen werden.

Den Empfehlungen Nr. 14-20 / E 01729 und Nr. 14-20 / E 01738 kann daher nicht entsprochen werden.

Das Baureferat und das Referat für Gesundheit und Umwelt haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 07 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 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Die Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 07 Sendling-Westpark (Anlage 7) und 20 Hadern (Anlage 8) haben der Beschlussvorlage zugestimmt.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing empfiehlt in seiner Stellungnahme vom 18.06.2019 (Anlage 9), wenigstens den Bereich zwischen der Fürstenrieder Straße und der Blumenau zu realisieren.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:
Die unter Punkt Vortrag der Referentin genannten Gründe, die gegen eine Einhausung der A96 im Stadtgebiet von München mit städtischen Mitteln sprechen – insbesondere Nichtzuständigkeit der Landeshauptstadt München, unabsehbare Kosten, Präzedenzfallwirkung, geringe Betroffenheiten, geringe Möglichkeiten der baulichen Nutzung von Flächen auf oder neben der Einhausung - gelten ebenso für den Teilabschnitt zwischen der Fürstenrieder Straße und der Blumenau.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 25 Laim nimmt in seiner Stellungnahme vom 06.06.2019 (Anlage 10) Kenntnis von der Beschlussvorlage und fordert aufgrund des zunehmenden Verkehrs im Münchner Westen ein Verkehrskonzept für den Münchner Westen. Ferner wird die Autobahndirektion um Mitteilung gebeten, wie eine Lärmreduzierung alternativ umgesetzt werden kann.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung:
Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 25 Laim hat am 07.05.2019 den Antrag Nr. 14-20 / B 06190 gestellt, in dem die Landeshauptstadt München dazu aufgefordert wird, „zusammen mit den Landkreisen Fürstenfeldbruck, Starnberg und Dachau sowie dem Planungsverband für die Region München ein Mobilitätskonzept für den Westen der Landeshauptstadt mit dem Ziel Ausbau des Umweltverbunds zu entwickeln.“ Der Bezirksausschuss hat mit Schreiben vom 10.07.2019 Antwort vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung erhalten. In dem Antwortschreiben werden die zahlreichen schon jetzt in der Zusammenarbeit mit der Region zur Förderung des Umweltverbundes betriebenen Aktivitäten der Landeshauptstadt München dargestellt und die Durchführung eines gesonderten Verkehrskonzeptes somit als nicht erforderlich angesehen.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat weiterhin die Autobahndirektion Südbayern um Stellungnahme gebeten und am 30.07.2019 folgende Auskunft erhalten:

„Für die A96 im Stadtgebiet sind folgende straßenbauliche Maßnahmen zur Lärmreduzierung vorgesehen bzw. in der Diskussion:

Auf der Richtungsfahrbahn stadtauswärts (FR Lindau) von der Anschlussstelle München-Sendling bis etwa zur Anschlussstelle Gräfelfing ist dieses Jahr die Erneuerung des bestehenden lärmindernden Fahrbahnbelags geplant. Ein Teil davon ist bereits eingebaut. Dazu wird – wie beim ursprünglichen Belag - eine dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V) aufgebracht. Durch diese Erneuerung kann wieder in den Anfangsjahren eine deutliche Lärminderung für die angrenzende Wohnbebauung erreicht werden. Der Deckeneinbau hat am 15.7.2019 begonnen und wird nach einer Pause im Sommer dann im Herbst vollendet.

Die Erneuerung des lärmindernden Belags auf der Richtungsfahrbahn stadteinwärts wird in den nächsten Jahren folgen.

Eine weitere Maßnahme zur Lärmreduzierung ist im Rahmen des Lärmaktionsplans für das Umfeld der Bundesautobahnen in der Landeshauptstadt München in der Diskussion. In diesem Lärmaktionsplan der Regierung von Oberbayern für das Umfeld der Bundesautobahnen in München vom 27.10.2017 wurde festgelegt, dass eine Prüfung bzgl. der Voraussetzungen für eine Einführung von Geschwindigkeitsbegrenzungen durch die Autobahndirektion Südbayern erfolgen soll.

Diese Prüfung beinhaltet neben umfassenden Lärmberechnungen aller Autobahnen im Stadtgebiet München auch die Aufstellung eines Kriterienkatalogs als Grundlage für eine Ermessensabwägung und Beurteilung der Autobahnabschnitte.

Der Katalog setzt sich aus Kriterien für die Lärmberechnung (Ist- Situation, Geschwindigkeitsbegrenzung), die straßenbauliche Beurteilung (Lärmsituation im Ist- Zustand, Wirksamkeit einer Geschwindigkeitsbeschränkung und Lärmquellen im näheren Umfeld) und die straßenverkehrsrechtliche Beurteilung (Verkehrsverbindungsfunktion) zusammen. Für die städtische A 96 bedeutet dies, dass eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h zu untersuchen ist.

Wir haben bereits für einige Untersuchungsabschnitte der städtischen Autobahnen die Lärmberechnung sowie die straßenbauliche und straßenverkehrsrechtliche Beurteilung vorgenommen und anhand eines Bewertungsbogens analysiert. Das Ergebnis wurde dem Bayerischen Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr übermittelt. Anschließend erfolgt die Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern und dem Bayerischen Staatsministerium des Innern. Dies ist zwar ein aufwendiges Prozedere, das Zeit dauert. Aber angesichts einer Präzedenzfallwirkung einer möglichen Geschwindigkeitsreduzierung auf 60 km/h auf Autobahnreststrecken ist dieser Entscheidung eine große politische Bedeutung beizumessen. Ein Ende des Abstimmungsprozesses ist schwer kalkulierbar und bleibt abzuwarten.

Weitere Maßnahmen zur Lärmreduktion an der A 96 sind nicht vorgesehen und rechtlich auch nicht begründbar.“

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

I. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Ausführungen im Vortrag der Referentin zu der durch Suess Staller Schmitt Ingenieure GmbH erarbeiteten Vorstudie einer "Machbarkeitsstudie zu baulichen Maßnahmen zur Verbesserung des Lärmschutzes sowie der lufthygienischen und städtebaulichen Situation an der A96 im Stadtgebiet" zur Kenntnis.
2. Das Projekt Einhausung der A96 im Stadtgebiet der Landeshauptstadt München wird aus den im Vortrag der Referentin unter Punkt 7 angeführten Gründen derzeit nicht weiterverfolgt.
3. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01729 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 07 – Sendling-Westpark am 10.10.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
4. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01738 der Bürgerversammlung der Stadtbezirkes 20 – Haderm am 17.10.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
5. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
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 Vergabestelle 1
3. An das DIR - BA-Geschäftsstelle
4. An den Bezirksausschuss 07
5. An den Bezirksausschuss 20
6. An den Bezirksausschuss 21
7. An den Bezirksausschuss 25
8. An das Baureferat
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
11. An das Personal- und Organisationsreferat
12. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
13. An die Stadtwerke München GmbH
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I, I/1, I/11-3, I/3, I/01-BVK
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
17. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

19. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung
PLAN-HAI-32-3
zum Vollzug des Beschlusses

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3