

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Lukas Köhler, Frank Sitta, Renata Alt, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 19/21072 –**

Einhaltung der Immissionsgrenzen, Lärmschutz und Infrastrukturausbau in München

Vorbemerkung der Fragesteller

Messungen der Landeshauptstadt München zeigen, dass die Immissionsmessgrenzwerte an der Landshuter Allee, ein Teil des Mittleren Rings – an der entscheidenden Stelle die Bundesstraße 2 R (B 2 R) – häufig überschritten werden. So heißt es in einem Dokument des Referates für Gesundheit und Umwelt der Stadt: „In München wird der Grenzwert für den Stundenmittelwert für Stickstoffdioxid seit 2016 eingehalten, jedoch wird der Jahresgrenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an der LÜB-Station [LÜB = Lufthygienisches Landesüberwachungssystem Bayern] am Stachus und [an] der Landshuter Allee zum Teil deutlich überschritten.“ (https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft_und_Strahlung/Stickstoffdioxidmessungen.html#messergebnisse-2019_9). Auch Green City e. V. (ein Münchener Umweltschutzverein) kommt beispielsweise zu dem Ergebnis, dass die Landshuter Allee die am stärksten mit Stickoxiden belastete Straße in München ist (<https://www.greencity.de/nox-messungen-muenchen/>).

Zum Schutz der Anwohner vor Immissionen hat daher die Landeshauptstadt München mit einer Vorprüfung für eine Untertunnelung der Landshuter Allee begonnen.

In der Antwort auf die Schriftliche Anfrage im Landtag antwortete die Staatsregierung in Bayern unter anderem zum prognostizierten Verkehrsaufkommen das Folgende (Landtagsdrucksache 18/1713 – http://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAblage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0001713.pdf – unter 4.1): „Die Landeshauptstadt hat im Zug der laufenden Vorplanung die Verkehrsprognose aktualisiert. Demnach nimmt der Gesamtverkehr auf diesem Abschnitt des Mittleren Rings von 2016 bis 2030 um 25 Prozent zu; auf einzelnen Zufahrtsstraßen sogar um mehr als 30 Prozent. Dadurch treten im Prognosenullfall – also ohne Tunnelneubau – im Jahr 2030 noch größere und über den Tag gesehen noch länger anhaltende Staus auf. Aufgrund der Prognose sieht die Vorplanung grundsätzlich in den Kernbereichen des neuen Tunnels sowohl in Nord- als auch Südrichtung je drei durchgängige Fahrstreifen vor. Südlich und nördlich des bestehenden kurzen Tunnels erfolgt durch den neuen wesentlich längeren Tunnel eine erhebliche Verkehrsentslastung an der Oberfläche. Mit dem Tunnelkonzept, das der Stadtrat am 19. No-

vember 2015 genehmigt hat, können die Immissionsbelastungen in der Landshuter Allee zwischen Nymphenburger Straße und Dachauer Straße erheblich verbessert und voraussichtlich die Grenzwerte eingehalten werden. Nach Aussagen des Gutachters für Luftschadstoffe lassen sich aber ohne weitere Optimierungen die gesetzlichen Grenzwerte (NO₂) zwischen Arnulfstraße und Nymphenburger Straße nicht einhalten.“

München gilt heute schon als Stauhauptstadt (vgl. nur <https://www.sueddeutsche.de/auto/verkehrsanalyse-muenchen-ist-wieder-deutschlands-stau-hauptstadt-1.4832763>). Wie die Vorprüfung ergibt, ist an der Landshuter Allee mit noch mehr Verkehrsaufkommen (im Prognosefall – also ohne Tunnelneubau) zu rechnen.

Gegenstand der Vorplanungen ist auch die mögliche Sanierung oder der Neubau der Donnersbergerbrücke, wichtige Punkte für ein mögliches Südende eines Landshuter Allee Tunnels.

Die Kapazitätsgrenze der Schieneninfrastruktur ist nach Aussagen der Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) bereits heute erreicht. Hier sollen der Bau des Nord- und des Südrings für die S-Bahn sowie der Bau der U-Bahn-Linien U9 und U26 Abhilfe schaffen, wobei die U26 nach derzeitigem Planungsstand erst nach Betrieb der U9 Ende der 2030er-Jahre gebaut werden soll (<https://www.mvg.de/ueber/mvg-projekte/bauprojekte/u9.html>).

1. Sind nach Ansicht der Bundesregierung die Grenzwerte an der Landshuter Allee durch eine Verkehrsreduzierung z. B. durch Fahrstreifenrückbau zu erreichen?
 - a) Wenn ja, um wie viel Prozent müsste das aktuelle Verkehrsaufkommen nach Ansicht der Bundesregierung dafür sinken?
 - b) Wie würde sich der Verkehr bei einem Fahrstreifenrückbau nach Kenntnis der Bundesregierung verlagern?
 - c) Welche Folgen erwartet die Bundesregierung dabei für umliegende Straßen?
2. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der aktuelle Planungsstand zur Sanierung der Donnersbergerbrücke?
 - a) Auf welche Quellen bezieht sie sich in ihren Aussagen?
 - b) Welche Folgen erwartet die Bundesregierung bei einer Sanierung für eine Untertunnelung der Landshuter Allee?
 - c) Inwiefern plant der Bund nach jetzigem Planungsstand, sich finanziell bei der Untertunnelung der Landshuter Allee (B 2 R) zu beteiligen?

Die Fragen 1 und 2 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Mittlere Ring in München liegt allein in der Baulast der Landeshauptstadt München. Der Bundesregierung liegen hierzu keine eigenen Informationen vor.

3. Hat der Bund in den letzten fünf Jahren den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) oder ÖPNV-Ausbau in München gefördert (wenn ja, bitte nach Projekt und Summe auflisten)?

Der Freistaat Bayern hat von 2015 bis 2019 Bundesfinanzhilfen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zur anteiligen Finanzierung folgender Vorhaben in München erhalten:

- S-Bahn München, 2. S-Bahn Stammstrecke (rd. 35,05 Mio. Euro)
- S-Bahn München, S-Bahn Erdinger Ringschluss (rd. 36,62 Mio. Euro)

Mit Mitteln aus der LuFV II (Mitteltranche 2015-2019) wurde ein Teil des Münchner Hauptbahnhofs (sog. „Holzkirchner Flügelbahnhof“) für rund 15 Mio. Euro modernisiert – mit folgenden Projektinhalten: Verlängerung und Erhöhung der Bahnsteige, Bau von Bahnsteigdächern sowie Herstellung Barrierefreiheit. Die Länderquote der LuFV 8.7-Mittel in Höhe von 187 Mio. Euro ist in Abstimmung mit dem Freistaat Bayern in landesweite Maßnahmen geflossen.

4. Inwiefern ist der Bund an Planungen zur Verwirklichung des Nord- und Südrings der Münchener S-Bahn beteiligt?
5. Inwieweit kann der Bund auf eine Realisierung des Nord- und Südrings der Münchener S-Bahn hinwirken und sich hierbei finanziell beteiligen?

Die Fragen 4 und 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr liegt bei den Ländern, hier beim Freistaat Bayern. Dies schließt auch den Schienenpersonennahverkehr ein und beinhaltet Planung, Organisation und Finanzierung. Der Bund ist an den Planungen zum Nord- und Südring der Münchner S-Bahn nicht beteiligt und hat auch kein Einwirkungsrecht. Eine Finanzierungsbeteiligung des Bundes ist im Rahmen des GVFG denkbar, wenn die Fördervoraussetzungen dazu gegeben sind und der Freistaat Bayern dies beantragt.

6. An welchen ÖPNV-Projekten in München wird der Bund in den nächsten zehn Jahren beteiligt sein?

Der Freistaat Bayern hat zur anteiligen Finanzierung im Rahmen des GVFG-Bundesprogramms folgende Vorhaben in München angemeldet:

- S-Bahn München, 2. S-Bahn Stammstrecke,
- S-Bahn München, S-Bahn Erdinger Ringschluss,
- München, U 5 – West, Verlängerung der U 5 nach Pasing,
- München, U 6 – Süd, Klinikum Großhadern – Martinsried,
- München, U-Bahnhof Sendlinger Tor,
- München, Straßenbahnneubaustrecke Linie 23/24, Schwabing Nord bis Kieferngarten und Am Hart,
- München, Straßenbahnneustrecke Westtangente, U-Bahnhof Aidenbachstraße – Romanplatz,
- S-Bahn München, Ausbau der S4 West (München-Pasing – Buchenau),
- S-Bahn München, Verlängerung der S7 nach Geretsried.

Nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind im Rahmen der LuFV III Anlage 8.7 im Zeitraum 2020 bis 2029 Maßnahmen in München Hauptbahnhof in Form zusätzlicher Weichenverbindungen vorgesehen.

7. Wie ist der aktuelle Planungsstand zur Vollendung des Autobahnringes 99 um München bzw. im Südwesten von München?
 - a) Bereitet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine Wiederaufnahme der Planung vor?
 - b) Ist der Ringschluss der A 99 im Südwesten nach Ansicht der Bundesregierung geeignet, Verkehr vom Mittleren Ring (B 2 R) auf den Autobahnring (A 99) zu verlagern?
 - c) Wenn ja, wie viel Verkehr würde sich vom Mittleren Ring auf den Autobahnring verlagern?
 - d) Welche Auswirkungen hätte das auf die B 2 R auf dem Abschnitt der Landshuter Allee?

Die Fragen 7a) bis 7d) werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ringschluss der A 99, der so genannte Südring, ist nicht im Bundesverkehrswegeplan 2030 bzw. dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen von 2016 enthalten. Aus diesem Grund fanden und finden aktuell keine Planungsaktivitäten statt.

Insofern liegt auch kein aktuelles Verkehrsgutachten vor.