

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Lukas Köhler, Frank Sitta, Renata Alt, Nicole Bauer, Jens Beeck, Dr. Jens Brandenburg (Rhein-Neckar), Dr. Marco Buschmann, Hartmut Ebbing, Daniel Föst, Otto Fricke, Reginald Hanke, Peter Heidt, Markus Herbrand, Torsten Herbst, Reinhard Houben, Olaf in der Beek, Dr. Christian Jung, Dr. Marcel Klinge, Konstantin Kuhle, Ulrich Lechte, Michael Georg Link, Alexander Müller, Roman Müller-Böhm, Dr. Wieland Schinnenburg, Matthias Seestern-Pauly, Judith Skudelny, Dr. Hermann Otto Solms, Michael Theurer, Stephan Thomae, Dr. Florian Toncar, Gerald Ullrich, Sandra Weeser und der Fraktion der FDP**

### **Einhaltung der Immissionsgrenzen, Lärmschutz und Infrastrukturausbau in München**

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 µg/m<sup>3</sup> 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](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](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 Verkehrsentlastung an der Oberfläche. Mit dem Tunnelkonzept, das der Stadtrat am 19. November 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 (NO<sub>2</sub>) 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 Prognosenullfall – 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>).

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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)?
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?

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

Berlin, den 2. Juli 2020

**Christian Lindner und Fraktion**

