

# Warum an einer Tunnelverlängerung für die Landshuter Allee kein Weg vorbei führt

Pressegespräch am 23. Nov. 2011

Der Tunnel zieht nur noch mehr Verkehr an. München ist eine Boom-Region und wird auch in Zeiten des demografischen Wandels eine Boom-Region bleiben. Auch mit intensivstem Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Steuerungsmaßnahmen des Privatverkehrs, werden wir es in absehbarer Zeit weder schaffen, Hauptverkehrsadern wie die Landshuter Allee auf das durchschnittliche Verkehrsaufkommen einer innerstädtischen Straße zu reduzieren, noch einen weiteren Zuwachs verhindern können, auf absehbare Zeit wird der Verkehr nach allen Prognosen sogar noch weiter zunehmen!

Derzeit fahren täglich mehr als 150.000 Fahrzeuge über die Landshuter Allee, das ist der höchste in Deutschland gemessene Wert, die Nr. 1 aller deutschen „Stadtautobahnen“. Selbst bei Halbierung dieses Aufkommens (und dies wäre nur durch ein sehr unrealistische „Sperrung und Mengenbegrenzung“ möglich und selbst dann wäre die Landshuter Allee immer noch die höchstbelastete Straße Europas!

Zum Vergleich:  
Die Autobahn A8 ist mit durchschnittlich 90.000 Fahrzeugen täglich eine der am meist frequentierten Autobahnen Deutschlands.  
Eine Straße zieht nur dann Verkehr an (und wie oft gewünscht, vom Umfeld ab) wenn dies einen zeitlichen oder sonstigen Vorteil für den Nutzer bedeutet. Wo und bei wem soll die Landshuter denn den Verkehr abziehen?

Die Kosten sind zu hoch.

Nach Schätzungen der BI, dürften sich die Kosten einer Tunnelverlängerung zwischen Parkharfe Olympiagelände und dem Beginn des jetzigen Tunnels (Höhe Volkartstraße) (1. Teilstück) und zwischen und dem Tunnelende an der Nymphenburger Str der Donnersberger Brücke (2. Teilstück) auf ca. € 100 Mio. belaufen. Wir orientieren uns dabei an vergleichbaren und baulich ähnlich errichteten Projekte der vergangenen Jahre). Bitte nicht zu vergessen: Wir reden von zwei relativ kurzen Teilstücken (ca. 200 Meter und ca. 400 Meter) also einer Baumaßnahme die im Verhältnis zu den bisher bereits erfolgten mehr als nachrangig ist.

Je nach der Art der Anbindung an die Dachauer und die Arnulfstr. kommen zwar u. U. noch weitere Kosten dazu, gleichzeitig sind in der Gegenrechnung aber auch Einsparungen bzgl. dem Unterhalt der Brückenwerke möglich. Eine optimierte Bebauung an den Rändern des Bundeswehrgeländes oder am Fuße der Auffahrt zur Donnersberger Brücke, die auch bereits einmal andiskutiert wurde, ist dabei noch gar nicht einbezogen.

Und: Die Baukosten muss ja nicht die Stadt München alleine tragen, angesichts der überörtlichen Bedeutung der Achse für die Nord – Süd Verbindung, angesichts des in weite Ferne gerückten Autobahn-Südringes und angesichts der Bedeutung der Landshuter Allee für den Bundesfernverkehr und für die Umlandregion stehen in erheblichem Maße der Freistaat Bayern und der Bund entspr. den geltenden Regelwerken (Bundesfernstraßengesetz) im Wort. Das heißt: Maximal dürfte die LHSt. München bei ca. 50 % der Gesamtkosten liegen, im Verhältnis zu anderen Bauprojekten der Stadt, ist dies alles keine besonders herausragende Kostengröße.

Wer ist betroffen?

Welche Möglichkeiten sind noch gegeben?

Derzeit sind den Belastungen ca. 8.000 Menschen direkt und mit dem indirekten Umfeld - also dem gesamten Einzugsbereich - ca. 15.000 Bürger ausgesetzt.

In einer Stadt mit zunehmend prekärer Wohnungssituation kann man ihnen auch nicht einfach raten umzuziehen.

Zumal im Hinblick auf die Tatsache, dass hier täglich Bürger wissentlich gesundheitsschädigenden Feinstaub- und Lärmbelastungen ausgesetzt sind.

In schöner Regelmäßigkeit werden die von der EU festgelegten Maximalzahlen überschritten (2011 wieder um das X fache, ohne dass dies zu einer Reaktion der Stadt München führen kann, einfach deshalb weil sich keine Alternative zur LA anbietet.

Das Problem der Belastung ergibt sich auch aus der Tatsache, dass die Schadstoffe so konzentriert auftreten und sich auch nicht „verteilen“ können.

Lärmschutzfenster bringen nichts bzgl. der Feinstaubbelastung, die meisten Fenster zur LA sind ja mit hohen Schutzfaktoren eingebaut, das Problem ist die Unmöglichkeit der natürlichen Belüftung. Lärmschutzwände sind nur im Bereich der vorhandenen Baumgräben / Straßenbegleitgrün installierbar und vermindern die Feinstaubbelastung, der die Anwohner ausgesetzt sind, ebenfalls nicht. Eine Lärmschutzwand würde angesichts der vorherrschenden Raumsituation entlang der Landshuter Allee nur dazu führen, dass die ohnehin geplagten Anwohner auch noch eine Begrenzungsmauer – bis zum obersten Stockwerk (sonst ist dies nämlich völlig nutzlos) vor der Nase bzw. Fenster, hätten.

Ganz angesehen davon, dass diese Lärmschutzwand keine Lösung der städtebaulichen Problematik, des durch die Landshuter Alle getrennten Stadtviertels Neuhausen darstellt.

Unser Ziel ist, die Barriere LA zu überwinden, links und rechts des Mittleren Ringes die ursprünglichen Beziehungen wieder herzustellen, wir wollen zusammenführen und nicht die Trennung zementieren!

Die Kreuzungen und Brücken einbeziehen

Ideal und konsequent ist eine Bauweise, die die Anbindung der Dachauer- und der Arnulf- Straßen jenseits der Dachauerstraße (im Bereich der Parkharfe) und mit der Auffahrt zur Donnersberger Brücke mit einschließt. Dieser Sichtweise hat sich auch das Planungsreferat der Stadt angeschlossen und die derzeit laufende Machbarkeitsstudie für die Landshuter Allee folgerichtig auf diesen Untersuchungsbereich ausgedehnt.

Damit befindet sich an der nördlichen Tunnelöffnung Olympiagelände keine unmittelbar angrenzende (und damit auch nicht betroffene) Wohnbebauung.

An südlichen Tunnelöffnung (Auffahrt Donnersberger Brücke) befindet sich östlich der Landshuter Allee ausschließlich Gewerbebebauung und ein relativ großer „Grünzwickel“. Auf der westlichen Seite sind dagegen Wohnanwesen betroffen, die aber z. B. durch einen Glasüberbau (analog Petueltunnel) von Lärm- und Schadstoffausstoß abgeschirmt werden können bzw. durch eine entspr. Spurführung erheblich in der Belastung reduziert werden.

Die Behauptung, dass an den Anfängen/Enden des Tunnels die Schadstoffimmissionen evtl. zunehmen, gewissermaßen konzentriert auftreten, ist so mehr als überzeichnet und ist angesichts der jetzt bereits gegebenen Situation aber nachrangig. Aus Sicht der BI lassen die zahlreichen vergleichbaren Tunnelprojekte in deutschen und europäischen Großstädten und auch die Erfahrungen mit den Münchner Tunnelprojekten vermuten, dass hier zufrieden stellende technische Lösungen vorhanden und möglich sind.

Die Behauptung, dass eine Erweiterung und Verschärfung der Umweltzone die Schadstoffbelastung reduzieren und die Situation verbessern würde, ist theoretisch richtig, aber:

Umweltzone ausweiten reicht aus

Die Wirksamkeit der Umweltzonen hängt von ihrer Ausgestaltung und den unumgänglichen und zwingend notwendigen Kontrollmaßnahmen ab.

Angesichts der Masse des Verkehrsaufkommens und der überörtlichen Bedeutung der LA für den Durchgangsverkehr und der Aussage der LHST München dass eine lückenlose Überwachung grundsätzlich kaum möglich ist, sind positive Ergebnisse mehr als zweifelhaft. Hieran scheitert wohl auch eine Einbeziehung der Landshuter Allee in eine „grüne“ Umweltzone und übrigens auch die Geschwindigkeitsreduzierung auf dann erforderliche 30 Km/h. Wer glaubt ernsthaft, dass dies an der LA möglich ist?

Nur ca. 13,5 % der KFZ in München verfügen nicht über Schadstoffklasse 4 (grüne Plakette). Das PKW-Aufkommen und damit die Schadstoffemission würden sich deshalb nur geringfügig verringern. Da bereits heute ein Großteil des LKW-Verkehrs nicht mehr inner-städtisch erfolgt, ist auch für diesen Verkehrsanteil keine maßgebliche Schadstoff-Minimierung zu erwarten.

Zur Erinnerung:

Zweifel an einer ausreichend Schadstoff reduzierenden Wirkung der Umweltzone sind auch deshalb angebracht, da bereits im 1. Halbjahr 2011 der EU-Grenzwert für eine zulässige Feinstaubbelastung bereits an 44 Tagen überschritten wurde (zulässig: 35 Tage); der Grenzwert für Stickstoffdioxid bereits 50 -mal (zulässig: 18 mal). Und diese Überschreitungen sind weiterhin zu erwarten, obwohl die Landshuter Allee unmittelbar an die Umweltzone angrenzt und nach den ersten Ergebnissen von deren Auswirkungen profitiert. Da hilft es auch nicht wenn das Umweltministerium zum Xten Male eine Ausnahmegenehmigung in Brüssel beantragt und die Stadt München „Ihr Bemühen um Reduzierung zwar erklärt“ dem aber keine konkreten Vorschläge folgen. 2013 laufen die erteilten Ausnahmeregelungen der EU bzgl. der geltenden Richtwerte aus, es ist zu überlegen, ob und wie die BI hier in Brüssel vorstellig wird, ob Stadt und Land und Bund zum handeln zu bewegen.

Der Privatverkehr nimmt ohnehin ab  
Pendler nutzen zudem verstärkt die öffentl.  
Verkehrsmittel .

Richtig ist, dass die Zahl der gemeldeten KFZ in München leicht rückläufig ist bzw. stagniert. Jedoch wird das Verkehrsaufkommen insgesamt auch in den nächsten Jahren noch ansteigen. Gemäß einer aktuellen Untersuchung der SWM anlässlich des Projektes Westtangente wird der Privatverkehr in München bis 2020 teilweise bis 10% zunehmen. Selbst bei fortschreitendem Ausbau des Nahverkehrsnetzes wird es im gleichen Zeitraum allenfalls gelingen, das Verkehrsaufkommen auf dem heutigen Stand einzupendeln bzw. geringfügig sinken zu lassen.

Zum Zeitpunkt des Baues der Landshuter Allee in ihrer jetzigen Form wurde für München ein zukünftiger KFZ - Höchstbestand von 200 000 Fahrzeugen angenommen – derzeit sind ca. 700.000 Fahrzeuge in München gemeldet (ohne Berücksichtigung des Umlandes)

Zur Erinnerung

München ist und bleibt eine Boom – Region und das Verkehrsaufkommen resultiert nur zu einem Teil aus den Einwohnern. Damit bleiben auch zukünftig Durchgangsverbindungen wie die Landshuter Allee hoch frequentierte und damit hoch belastete Verkehrsstrassen. Und nochmals: Da auf absehbare Zeit nicht mit der Realisierung des Autobahn Südringes gerechnet werden kann, die LA aber die einzige Verbindung der Nord – Süd Achse ist, wird der Verkehr prognostisch zunehmen, geschätzt heißt dies um die 10 % auf ca. 170.000 Einheiten, und dann?

Das Verkehrsaufkommen durch Pendler (geschätzt sind 80% Durchgangsverkehr auf der LA) stellt also nur einen Teil des Gesamtaufkommens und würde bei derzeit mehr als

150.000 Fahrzeugen den Charakter der Straße und das Belastungsniveau an der Landshuter Allee nicht so entscheidend verändern, dass weit reichende Überplanungsmaßnahmen unterbleiben können. Wird nunmehr auch bezüglich dem S-Bahn Verkehr nicht in absehbarer Zeit eine Entlastung erreicht, sind die –zunehmenden – Verkehrspendlern zwangsläufig auf das Auto angewiesen. Denn: Bis 80 % des auf der Landshuter Allee gemessenen Verkehrs ist ortsfermder Durchgangsverkehr, der weitaus geringste Teil nennt Neuhausen als Ziel und/oder Quelle.

Die Landshuter Allee, eine fast unüberwindbare Barriere für Senioren und Behinderte

Zwischen der Dachauer Straße und der Landshuter Allee verbinden gerade 2 Rad- und Fußunterführungen sowie eine Brücke die beidseitig der Landshuter Allee gelegenen Teile Neuhausens. Keine dieser Querungen ist barrierefrei!  
In einem Schreiben wertete der damalige Behindertenbeauftragte der Stadt München bereits 2006 diese Situation als unzumutbar und unvorstellbar für eine Stadt wie München, Der BA 9 hat bereits in diversen Anträgen versucht, diese Situation zu verbessern. Aufgrund der baulichen Situation entlang der Landshuter Allee ist dies aber nach Auskunft der Stadtverwaltung nicht möglich und eine Verbesserung nur im Rahmen einer kompletten Überplanung der Landshuter Allee zu erreichen.  
Nur durch eben eine derartige ganzheitliche Betrachtung, d. h. Reparatur der städtebaulichen Sünden der 70er und Herstellung der historischen und natürlichen Oberflächenbeziehungen, wird dieses Manko korrigiert und die Landshuter wieder zudem was sie viele Jahre war: Ein schöner erlebenswerter städtischer und öffentlicher Raum!

für die Bürgerinitiative „Pro Landshuter Allee Tunnel“

Michael Lotterschmid  
Sprecher der BI

Christian Haase  
Stellv. Sprecher

Nima Lirawi  
Pressesprecher

Susanne Mayer