



Betreff - Antrag

Lärm-und Immissionsschutz entlang des Isarrings

Antrag zum Themengebiet Verkehr

siehe Anlage

Raum für Vermerke des Direktoriums

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen | <input checked="" type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen |
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt |



München, den 05.07.2024

Antrag zur Bürgerversammlung Schwabing vom 08.07.2024

Zunächst wiederholen wir nun mehr zum zwölften Mal den Antrag:

I. Eine geeignete Lärm- und Immissionsschutzwand entlang des Isarrings ab Höhe Bushaltestelle Osterwaldstr. oberhalb der Fußgänger-Unterführung und des Schwabinger Baches sowie des Englischen Gartens bis zur Höhe Kleinhesseloher See als Barriere gegen Feinstaub, Stickoxyde, insbesondere Stickstoffdioxid und Lärm zu errichten.

II: In diesem Zusammenhang fordern wir im Hinblick auf die extrem angestiegene Belastung durch den werktäglich nahezu durchgehenden Stau auf acht (!) Fahrspuren die sofortige Errichtung einer Messstation am Isarring hinsichtlich Luftschadstoffen und die zwingende Aufnahme in das Untersuchungsgebiet im Rahmen der Lärmaktionsplanung der Landeshauptstadt München zur Überprüfung konkreter Lärminderungsmaßnahmen.

Zur **Begründung** wird ausgeführt, dass die besonders stark betroffenen Anwesen Jungwirthstr. 2 bis 20, 1 und 3 sowie Liebergesellstr.17 und der angrenzende Englische Garten sämtlich vor der Errichtung des Mittleren Rings bestanden und daher ein höheres Schutzbedürfnis gegenüber den späteren Bauten besteht. Bezüglich der Berechtigung Lärmschutz räumt das RKU (Referat für Klima- und Umweltschutz) ein, dass schon nach der Lärmkartierung aus dem Jahr 2017 die Grenzwerte erheblich überschritten seien, allerdings sei die Anzahl der betroffenen Anwohner und Anwohnerinnen zu gering, so dass nach der Argumentation des RKU und des OB Reiter, weder die Aufnahme als Untersuchungsgebiet in die Lärmaktionsplanung der Stadt München noch die Errichtung einer Lärmschutzwand in Betracht kommen. Hierbei wird aber schlicht neben dem Gleichheitsgrundsatz weiter unterschlagen, dass auch die Vielzahl der Nutzer des Englischen Gartens, mit des größten Schatzes der Stadt München, betroffen sind und Schutz verdienen.

Bezüglich der Lufthygiene argumentiert das RKU ausschließlich mit reinen Annahmen, Behauptungen und angeblich rückläufigen Zahlen, ohne eine einzige validierte Untersuchung und/oder konkrete Messwerte benennen zu können. In der SZ vom 26.06.2024 konnten alle Interessierten nachlesen, dass die Streckenabschnitte des Mittleren Rings von der Anschlussstelle A 8 bis zum Englischen Garten und in umgekehrter Richtung von der Schleißheimerstr bis zur Dietlindenstr. in der morgentlichen Rushhour die im (Achtung!!) **bundesweiten** Stauvergleich die Ränge 4 und fünf belegen, mit einem jährlichen Zeitverlust von 27 bzw. 26 Stunden. Jeden einzelnen Fahrer entstehen dadurch jährliche Kosten von EUR 555,--, die Gesamtkosten für die Stadt werden mit jährlich 294 Millionen angegeben. Diese Zahlen können bei dem Verkehrsdatenanbieter Inrix unter inrix.com/scorecard nachgelesen werden. Von Seiten der Stadt wird argumentiert, es gäbe neben den fünf amtlichen Messstationen des Landesamtes für Umwelt Bayern zusätzlich 51 Messpunkte der Stadt, die „beprob“ werden. Diese so gewonnenen Erkenntnisse würden regelmäßig „im Internet“ veröffentlicht, ohne eine Fundstelle zu benennen. Angeblich sei mithilfe dieser Messdaten eine signifikante Verbesserung der Luftqualität im ganzen Stadtgebiet festzustellen. Die Errichtung und der Betrieb einer Immissionsschutzwand bzw. einer Messstation sei daher aus „fachlicher Sicht vor dem Hintergrund der Kosten und des verwaltungstechnischen Aufwands nicht verhältnismäßig.“

Dass die EU-Grenzwerte für die Belastung durch Stickoxyd (NO²) an der Landshuter Allee und an der Tegernseer Landstr. dennoch nachweislich nicht unerheblich überschritten werden, bleibt in der Argumentation der Stadt unberücksichtigt. Eine solche unbelegte und bei 51 betriebenen Messpunkten mit Kostenargumenten belegte geradezu abwegige Position kann nicht verfangen. Es ist daher dringlicher denn je die Errichtung einer Messstation an dieser Stelle geboten, an der die bundesweit an vierter und fünfter Stelle liegenden Hotspots zusammentreffen. Ohne dass hier validierte Werte vorliegen, kann sich die Stadt nicht mit einer tatsächlich nicht gegebenen Verbesserung der Luftqualität aus dem Verstoß gegen den verbindlichen EU-Grenzwert herausreden.