

## **Resümee zum bevorstehenden Abschluss der Erörterung im Planfeststellungsverfahren Stäblistraße**

Gedankt wird zunächst namens der Bürgerinitiative Forstenried und deren sämtlicher Mitglieder der Regierung von Oberbayern für die ausgesprochen gute Vorbereitung, das geduldige, aber auch aufmerksame Zuhören und sachlich rechtliche Reagieren durch Hinweise an die Beteiligten wo nötig.

Als Resümee kann zunächst ein Verweis auf die gegen Ende September vorgelegte Zwischenbilanz erfolgen, welche hier nicht umfänglich wiederholt zu werden braucht. Die Zwischenbilanz wurde auch durch den weiteren Verlauf des Erörterungstermins bestätigt und vertieft wie folgt:

### **I.) Verfahrensfehler**

Auch bis zum Schluss der Erörterung konnte die Stadt für den Straßenzug Stäblistraße-Lochhamer Straße-Siemensallee die Netzfunktion einer Staatsstraße von der A 95 hin zur B 11 nicht nachweisen. Vielmehr dient der Straßenzug nach den eigenen Einlassungen der städtischen Vertreter zu über 95 % dem normalen innerstädtischen Verkehr. Es handelt sich also um eine Gemeindestraße im straßenrechtlichen Sinn.

Da somit im materiellen Sinn keine Staatsstraße vorliegt, bestehen auch keine rechtlichen Möglichkeiten für die Planfeststellung einer solchen – nicht vorhandenen – Staatsstraße. Das Verfahren ist bereits damit „zu Ende“ im Sinn einer gebotenen Abweisung des Planfeststellungsantrags.

- 2 -

## **II.) Fehlende Planrechtfertigung**

Auch eine Planrechtfertigung für das streitige Vorhaben konnte von den städtischen Vertretern bis heute nicht dargelegt werden.

Insbesondere ergibt sich eine Planrechtfertigung weder

- aus alten Plänen, die nie Rechtsqualität erlangten oder eine solche verloren haben und auch ein anderes Projekt- keine Staatsstraße - betrafen,
- aus dem Verkehrsentwicklungsplan 2006, der weder als Gutachten noch als planrechtlich relevante städtische Äußerung Wirkung entfalten kann, zumal er auf veralteten Verkehrsuntersuchungen beruht,
- aus dem Planungsziel einer „Ortsbildverschönerung“ in Forstenried: Es liegt für die Neugestaltung des Mischgebiets keinerlei Planung vor, weshalb eine solche bloße Planungs-idee unbeachtlich bleibt, abgesehen von der fehlenden Verschönerungsbedürftigkeit des Ortskerns und der erst vor relativ kurzer Zeit erfolgten Aufstufung zur „Staatsstraße“ im Ortsinneren und abgesehen davon, dass die Planung den Ortskern beeinträchtigt,
- aus der Idee eines Durchstichs
- aus dem Ziel einer Entlastung der Liesl-Karlstadt-Straße (Mischgebiet) mit zwangsläufigen und sehr starker Belastung weiterer Wohngebiete
- noch aus der fehlenden Leistungsfähigkeit des Durchstichs mit 4 Ampelanlagen
- Gutachten Kurzak „Isar-Süd“, welches erst noch in das Verfahren einzubringen ist,
- es liegt kein projektspezifisches, zeitnah zur Planfeststellung erstelltes, methodisch fehlerfreies und sachlich richtiges Verkehrsgutachten vor.

- 3 -

Als Ergebnis bleibt festzuhalten, dass die Planung demzufolge im Sinne der Rechtsprechung nicht vernünftigerweise geboten sein kann.

Ergänzt wird dies durch folgende Überlegungen:

Zu verkehrlichen Themen:

- Die Mängel des städtischen Verkehrskonzepts sind durch die ausführliche Stellungnahme von RegioConsult nachgewiesen worden, weil das Verkehrskonzept auf veraltetem Datenmaterial, einem zu geringen Umgriff der Untersuchung, einer fehlenden Darstellung des Netzzusammenhangs und einer nicht nachvollziehbaren und darüber hinaus fehlenden Aktualität der Basisdaten 2005 unter anderem leidet.
- Hinzu kommt ein falscher Ansatz der Lkw-Anteile durch Berücksichtigung der Lkw-Anteile, die zwischen 2,8 t und 3,5 t Gesamtgewicht einzuordnen sind und gemäß 16. BImSchV hätten berücksichtigt werden müssen. Daraus ergeben sich erhebliche Folgewirkungen auf die Lärm- und Schadstoffberechnungen bis hin zur Abwägung auch im Rahmen eines Vergleichs der Zahl der Schutzfälle.
- Die Schutzfälle ihrerseits sind falsch ermittelt und abgegrenzt worden.
- Die städtische Weigerung zur Herausgabe der Daten zum multimodalen Verkehrsmodell ist ohne sachliche und rechtliche Grundlage.
- Die Grenze des Planfeststellungsverfahrens ist vor allem in westliche Richtung bezüglich der Untersuchungen und der Folgewirkungen unzulässig abgegrenzt worden, vgl. auch den Einwand der Gemeinde Neuried.
- Es fehlt an einer umfassenden und sachlich sauberen Leistungsfähigkeitsberechnung für sämtliche 4 Ampelanlagen im Durchstichbereich.

- 4 -

- Der Variantenvergleich für den Durchstich wurde nur als Ergebnis vorgelegt, ohne dass dieses anhand einer nachvollziehbaren Untersuchung überprüfbar wird.
- Die Auswirkungen des Ausbaus des Mittleren Rings, insbesondere auch auf die Leistungsfähigkeit der Boschetsrieder Straße als weithin zweibahnige und vierspurige Verbindung zwischen A 96 und B 11, sind nicht untersucht worden.
- Die Nullvariante, die von Seiten des Planungsreferats der Landeshauptstadt München zutreffend erarbeitet wurde, ist nicht ernsthaft weiter geprüft worden, obwohl sie sich aufdrängt. Die Vorlage der in diesem Zusammenhang seitens des Planungsreferats erarbeiteten Unterlagen wurde nachdrücklich beantragt, ferner die Ladung von Frau Prof. Thalgott als Sachverständiger in dieser Angelegenheit.
- Zahlreiche Anträge in diversen Bürgerversammlungen bezüglich der künftigen Verkehrsgestaltung und Verkehrsführung wurden missachtet. Sie gingen jeweils in die Richtung der vom Planungsreferat im Jahre 2004 entwickelten Nullvariante.

Als Ergebnis bleibt auch insoweit festzuhalten, dass hier nicht sämtliche Anträge und Aspekte dargestellt werden können. Es wird daher auf das Protokoll verwiesen. Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass auch unter dem Aspekt der Planrechtfertigung, erst recht dann aber auch im Zusammenhang mit der Abwägung festzustellen ist, dass das Projekt nicht nur nicht „vernünftiger Weise“ geboten ist, sondern darüber hinaus „anständiger Weise“ von Seiten einer Kommune zu Lasten ihrer eigenen Bürger nicht verfolgt werden darf.

### **III.) Varianten**

Die Variantenauswahl erfolgte fehlerhaft. Dies ergibt sich aus den vorangegangenen Hinweisen auf die ungenügende nachvollziehbare Auswahl der Variantenprüfung.

- 5 -

Aber auch die Nullvariante wurde außer Acht gelassen. Desgleichen andere Planungsansätze, die einer Südumgehung zum einen und einer Entlastung des verfahrensgegenständlichen Straßenzuges durch eine mögliche Verlängerung der Züricher Straße in westliche Richtung, um zumindest Verkehrsanteile aus diesem Wohnbereich westlich der A 96 mit einer weiteren Anbindung in östliche Richtung zu bedienen.

#### **IV.) Abwägungserhebliche Belange**

##### **1.) Lärm**

a)

Es wurde vielfach sowohl im Bereich beidseits des beantragten Durchstichs als auch im weiteren Verlauf der bestehenden Stäblistraße, Lochhamer Straße und Siemensallee nachgewiesen, dass erhebliche **Lärmbelastungen zusätzlich** auf die jeweiligen Anwohner zukämen, die zum Teil auch zu Belastungen oberhalb der Grenze zum Lärmsanierungsbereich führen (tagsüber über 70 dB(A) und nachts oberhalb 60 dB(A)). Dies wurde in den gutachtlichen Stellungnahmen des Büros RegioConsult nachhaltig und immer wieder für Einzelobjekte festgehalten. Es bleibt daher festzustellen, dass im Rahmen der immissionsschutzrechtlichen Aufbereitung der Planunterlagen insoweit unzutreffend gearbeitet wurde. Insbesondere wurde der Umfang des zu erwartenden Verkehrs nicht sachgerecht und nachvollziehbar berechnet, zum anderen wurde der Lkw-Verkehr, vgl. oben, bei weitem zu gering angesetzt, weil von vornherein nur ein Teil des Lkw-Verkehrs (oberhalb von 3,5 t) berücksichtigt wurde.

Der Eintrag von Lärm in die reinen und allgemeinen Wohngebiete beidseits der Durchbruchtrasse soll durch bei weiterem zu niedrige Lärmschutzeinrichtungen von lediglich 3 m bis 4 m Höhe abgeschirmt werden, obwohl **durchweg** weitaus höhere Lärmschutzanlagen bis zu 11 m Höhe erforderlich wären, um die Grenzwerte gemäß der 16. BImSchV einhalten zu können. Dies ist eine gezielte und rücksichtslose Beeinträchtigung der angrenzenden Wohnbevölkerung, die anständigerweise zu unterbleiben hat und vernünftiger Weise nicht geboten ist.

- 6 -

b)

Die Lärmermittlungen der Stadt beruhen auf vermessungstechnisch nicht abgesicherten Annahmen, insbesondere bezüglich der Höhenlage des Erdgeschosses der einzelnen Gebäude. Dadurch verändern sich die Beurteilungspegel um 0,5 bis 0,7 dB(A) pro Meter Höhe. Durch diese Situation wird häufig der Grenzwert bezüglich einzelner Gebäude überschritten.

c)

Der Vergleich der Stadt zwischen der Lärmbelastung im Bereich des Durchbruchs und einer gedachten Entlastung im Bereich der Liesl-Karlstadt-Straße und dem Ortskern - bei beiden Bereichen handelt es sich tatsächlich um Mischgebiet (!) und nicht um Wohngebiete - ist fehlerhaft. Insbesondere wurde insoweit mit einer Belastung in Höhe von 50 km/h gerechnet, anstelle der dort anzusetzenden 30 km/h.

d)

Es wurde auch von städtischer Gutachterseite bestätigt, dass heute schon in der Lochhamer Straße nachts Pegelüberschreitungen von oberhalb 60 dB(A) vorliegen und dass damit ein gesundheitsgefährdender Sanierungsbereich vorliegt. Es ist unvertretbar, solche Menschen mit zusätzlichen Verkehrsmengen und zusätzlichem Lärm zu belasten. Die rücksichtslose Gesundheitsgefährdung von Bürgern widerspricht jeglichen Zielen einer ordnungsgemäßen Ausübung kommunaler Planungshoheit.

Die Zahl der Schutzfälle im Bereich des geplanten, einschließlich des bestehenden Straßenzuges bis hin zur B 11 ist unter Berücksichtigung der von RegioConsult vorgelegten Einzelbegutachtungen von Anwesen erheblich gestiegen. Da es sich nur um eine Auswahl von bestimmten Objekten handelt, ist von einer sehr viel größeren Zahl von Schutzfällen auszugehen. Im Bereich des gesamten Straßenzuges sind einzelobjektbezogene Überprüfungen der Lärmbelastungen durchzuführen, sollte an der Planung festgehalten werden.

e)

Reflexionen im Bereich der Durchbruchtrasse (Bereich Raiffeisenbank) sind nicht berücksichtigt worden, insbesondere ist der Verzicht auf eine Lärmschutzwand im Bereich der Raiffeisenbank als Planungsfehler zu bezeichnen. Ersichtlich sollte das Bankgebäude für die Verkehrsteilnehmer aus Gründen der Werbewirksamkeit nicht hinter einer Lärmschutzwand „partiell verschwinden“. Auch hier zeigt sich die besondere Rücksichtslosigkeit der Planung zu Lasten der angrenzenden Wohngebäude.

- 7 -

f)

Die akustische Wirksamkeit der gewählten Schallschutzwandkonstruktion ist bislang nicht durch ein Gutachten oder eine bauaufsichtliche Zulassung nachgewiesen.

g)

Entgegen der Auffassung der Stadt wurde auch die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich der Bemessung von aktiven Lärmschutzeinrichtungen nicht berücksichtigt. Insbesondere blieb Vorbelastung, Schutzbedürftigkeit, Größe des Gebiets, Zahl der betroffenen Personen sowie das Ausmaß der Grenzwertüberschreitung, ferner der **zu erwartende Wertverlust** der betroffenen Grundstücke außer Acht, wobei dort, wo solche Aspekte berücksichtigt wurden, unzutreffende Annahmen der „städtischen Überlegung“ zu Grunde gelegt wurde.

## **2.) Luftschadstoffe**

Es wurde auch durch gezielte Untersuchungen von RegioConsult der Nachweis erbracht, dass das von städtischer Seite gewählte Rechenverfahren (MIuS) nicht geeignet ist, zumal es sich grundsätzlich nicht für innerstädtische Situationen und für Geschwindigkeiten unter 50 km/h eignet.

Es wurde durch einen Einwender nachgewiesen, dass zu Ungunsten der Betroffenen Eingabewerte falsch angesetzt wurden.

Es ist die Hintergrundbelastung resultierend aus der A 95 nicht berücksichtigt worden.

Die „vergleichende“ Berücksichtigung der Messergebnisse der Messstation Johanneskirchen ist völlig ungeeignet aufgrund der völlig anderen Lage und Situation im Verhältnis zu Wohnbebauung und Verkehrsanlage. Im Hinblick auf die nunmehr geltende 39. BImSchV muss ohnehin ein neues Schadstoffgutachten erstellt werden. Im Hinblick auf all die anderen notwendigen Überlegungen, die zwingend gegen eine Planfeststellung sprechen, kann ein solcher Aufwand indes auch im Interesse der Gesamtheit der Bürger erspart werden.

### **3.) Wertverlust**

Die Planung würde zu dramatischen Wertverlusten bezüglich der bebauten Grundstücke der Anlieger, insbesondere im Bereich der Durchbruchtrasse, führen, aber auch bezüglich derjenigen Grundstücke, die entlang der bestehenden Stäblistraße, Lochhamer Straße und Siemensallee gelegen sind und erheblichen höheren Lärmbelastungen und dem wertmindernden Rechtsschein einer Staatsstraße ausgesetzt werden würden. Hierzu wurden zahlreiche Beweisanträge gestellt, denen umso mehr nachzugehen sein wird, als diese Problematik von Seiten der städtischen Verwaltung bislang in keiner Weise berücksichtigt wurde. Dies wiegt umso schwerer, als der Stadtrat selbst von einer Wertminderung von immerhin bis zu 35 % ausgeht. Unter diesen Umständen aber war es schlechthin unverantwortlich, zynisch und rücksichtslos, wenn von Seiten der Stadtverwaltung eine Wertminderung generell in Abrede gestellt wird und darüber hinaus argumentiert wird, an anderer Stelle würden ja Wertsteigerungen stattfinden.

Angesichts der zu erwartenden Wertminderungen von teilweise auch über 50 % wird eine korrekte Ermittlung in jedem Einzelfall notwendig sein. Jedenfalls liegen die dargestellten Wertminderungen im Bereich einer enteignenden Wirkung und wäre daher ausgleichspflichtig, was die ohnehin zu niedrig angesetzten Kosten des Projekts weiter dramatisch erhöhen würde.

Die Antragstellerin ist schon jetzt nicht in der Lage, ihr Projekt zu finanzieren.

### **4.) Schule**

Der Umgang mit dem durch die Planung stark beeinträchtigten Schulgrundstück im Bereich Ecke Forstenrieder Allee/Stäblistraße zeigt ebenfalls eine besondere Rücksichtslosigkeit insbesondere gegenüber den jüngsten Mitbürgern. Eine Stellungnahme des Schulreferats im Hinblick auf die nachhaltige und völlig unzumutbare Beeinträchtigung des Schulgrundstücks fehlt. Das Schulgrundstück soll nicht durch Lärmschutzeinrichtungen geschützt werden, wie noch im Bauleitplanverfahren vorgesehen. Die sehr hohen und unzumutbaren Belastungen im Bereich des Schulgrundstücks sind gutachterlich durch RegioConsult dokumentiert. Erholungsbereiche auf dem Schulgrundstück, auf dem sich Schüler zum Zweck der Erholung aufhalten, werden ungeschützt erheblichen zusätzlichen Verkehrsbelastungen ausgesetzt. All dies ist auch besonders deshalb rücksichtslos,



weil die **der Schulpflicht unterliegenden Kinder praktisch zwangsweise Gesundheitsgefährdungen** auf solche Weise ausgesetzt werden würden. Dies gilt es unbedingt zu verhindern.

### 5.) Rothspitzstraße

Das Verkehrsmodell mit angeblichen Belastungswerten für die Rothspitzstraße/Fritz-Baer-Straße ist nicht nachvollziehbar. Die Anbindung der Rothspitzstraße dient ersichtlich nur der Entlastung des Kreuzungspunktes Forstenrieder Allee/Durchbruchstraße, ist aber vollkommen ungeeignet, um auch nur den von Seiten der Stadt prognostizierten Verkehr aufzunehmen. Hierzu ist umfangreich vorgetragen worden. Darauf wird Bezug genommen. Durch die Anbindung der Rothspitzstraße würde insbesondere auch der neue Kindergarten und die neue Kindergrube am nördlichen Ende der Rothspitzstraße erheblich belastet und beeinträchtigt werden. Prognostisch ist insbesondere im Zusammenhang mit der Nachverdichtung von Geschosswohnungsbauten im Bereich der Züricher Straße mit steigendem Verkehr im Bereich der Rothspitzstraße zu rechnen, sollte die Planung wider Erwarten verwirklicht und mit einem Anschluss der Rothspitzstraße versehen werden.

### 6.) Problem Herterichstraße

Sowohl in den Planunterlagen selbst als auch in den Erwiderungen der Stadt auf Einwendungen ist hervorgehoben, dass Absichten bestehen, die Herterichstraße so umzubauen bzw. zu gestalten, dass maßgebliche Verkehrsanteile, die nach dem derzeitigen städtischen Prognosen auf der Herterichstraße verbleiben und verbleiben sollen, nach und nach auf die Stäbli-/Lochhamer Straße und Siemensallee verlagert werden sollen. Dadurch indes werden die **Wohngebiete** entlang des vorgenannten Straßenzuges **noch stärker belastet** und die Lärmmaßnahmen der Stadt bezüglich dieser Wohngebiete sind noch unzutreffender und es werden noch häufiger Lärmsanierungswerte überschritten, ganz abgesehen davon, dass im Bereich des gesamten Straßenzuges südlich der Forstenrieder Allee keinerlei Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen sind. Auch dies ist rücksichtslos und daher gezielt zu unterbinden.

### 7.) Sonstiges

Es sind zahlreiche weitere und auch wichtige Themen erörtert, vertieft und durch entsprechende Anträge abgesichert worden.

Dabei wird auch auf die Beweisanträge und Beweisanregungen in den einzelnen Einwendungsschriftsätzen Bezug genommen.

Eine gedankliche Zusammenschau der abgehandelten Themen kann nur zu dem Ergebnis führen, dass die vorliegende Planung weder im Sinne der Rechtsprechung vernünftiger Weise geboten ist, noch bei gebotener Rücksichtnahme auf die Gesundheit und das Eigentum von Bürgern diesen anständiger Weise zugemutet werden kann. Sie ist daher abzulehnen.

Der Begriff der Anständigkeit mag primär kein Rechtsbegriff sein, ist jedoch im rechtsstaatlichen Abwägungsgebot, das auf eine „gerechte“ Abwägung hinzielt, gedanklich angelegt.

München, den 30.10.2012