

Auf unsere Fragen zum Autobahn-Südring und zum Lärmschutz an Straßen haben folgende Direktkandidaten zur Bundestagswahl 2009 geantwortet:

Florian Hahn (CSU)
Lenz - Aktas (SPD)
Toni Hofreiter (Grüne)
Jimmy Schulz (FDP)
Wolfgang Seidel (Die Linke)
Frau Ute Drothler (ÖDP)

Von den übrigen Kandidaten liegen bisher keine Antworten vor.

I) Antworten von Herrn Florian Hahn (CSU)

II)

**1) Welchen Stellenwert geben Sie Natur- und Umweltschutz im
Verhältnis zu
Verkehrsaspekten oder wirtschaftlichen Belangen oder Zwängen? Sehen
Sie Grenzen von
Straßenbauprojekten in besonders hervorragenden Erholungsräumen?**

Unsere Heimat ist geprägt durch eine wunderschöne Landschaft, die uns deutschlandweit auszeichnet. Bei allen politischen Entscheidungen muss immer auch Prämisse sein, unsere Natur mit all ihren wichtigen Funktionen intakt Natur zu erhalten. Darauf habe ich als Kommunalpolitiker, als CSU-Fraktionsvorsitzender im Gemeinderat und langjähriger Finanzreferent des Landkreises immer geachtet. Auch als Bundestagsabgeordneter werde ich bei allen Verkehrsprojekten, die für unsere Region notwendig sind, darauf Wert legen, dass Natur- und Umweltschutz in den Planungsprozessen eine herausgehobene Rolle spielen.

**2) Der erste Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie ermittelte für
diesen Planungsraum durchwegs sehr hohe und äußerst hohe
Planungshindernisse und Raumwiderstände. Was halten Sie davon, dass
die Studie ohne Rücksicht auf die festgelegten Planungshindernisse
fortgesetzt wird?**

Ausgehend von den vorliegenden Zwischenberichten der Autobahndirektion Südbayern sind – unabhängig von der Trassenführung – die Raumwiderstände, die sich bei einem möglichen Bau eines Südrings ergeben, erheblich. Gerade die verkehrlich wirksameren stadtnahen Trassen verlaufen in nächster Nähe zu Siedlungsbereichen und auf wertvollen Grün- und Erholungsflächen. Ich habe daher für die Betroffenheit der Menschen dort und ihre Ablehnung oberirdisch geführter Trassen vollstes Verständnis. Nicht zuletzt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie werden auch diesbezüglich zeigen, ob der Bau überhaupt vernünftig, also verkehrlich wirksam, wirtschaftlich darstellbar und ökologisch vertretbar ist. Erst dann kann entschieden werden, ob der Freistaat den

Südring angesichts der dann vorliegenden konkreten Ergebnisse überhaupt noch ernsthaft verfolgen wird.

Im Landkreis München und in Krailling sind die Menschen beinahe überall überdurchschnittlich durch den starken Verkehr auf Straßen und Schienen belastet. Sie erhoffen sich zu Recht Maßnahmen zu ihrer Entlastung, insbesondere zum Schutz vor vom Verkehr ausgehenden Lärm und Abgasen. Vor dem Hintergrund der Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudie und der Tatsache, dass ein Ringschluss ohnehin frühestens 2025 erfolgen könnte, gilt mein Einsatz einer schnelleren und unmittelbar wirksamen Entlastung der Menschen. Konkret setze ich mich für verstärkten Lärmschutz an überörtlichen Straßen durch Lärm mindernden Asphalt und Schutzwälle sowie für den überregionalen Ausbau der B15 ein.

3) Halten Sie die Regelungen für den Lärm- und Immissionsschutz an Straßen in der Bundesrepublik für ausreichend?

Ich glaube, dass wir bei diesen Regelungen noch intensiver als bisher über eine Verschärfung zum Schutz der Bürgerinnen und Bürger nachdenken müssen. Das Verkehrsaufkommen ist vielerorts massiv angestiegen und damit auch die Lärmbelastung. Deshalb muss überprüft werden, ob die bestehenden Regelungen zum Schutz von Menschen und Tieren noch ausreichend ist. Dies gilt vor allem auch für die notwendige Nachrüstung von Lärmschutz an bestehenden Straßenwegen.

4) Was halten Sie davon, dass zahlreiche Verwaltungsbehörden oder sogar viele Gerichte sich über die für Straßenneubauten zwingend vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung hinwegsetzen?

Die von Ihnen geschilderten Fälle sind mir nicht bekannt. Sofern sich in meinem Wahlkreis Verwaltungsbehörden über die bestehenden Regelungen hinwegsetzen, würde ich in jedem Fall gerne die detaillierte Begründung zum Vorgang einsehen. Zweifellos gibt es bei der Beurteilung von Immissionsauswirkungen auf Wohngebiete vielerorts Handlungsbedarf. Dieser muss jedoch systematisch über die Regelungsqualität, weniger in oft schwer nachvollziehbarer Auslegungspraxis befriedigt werden.

5) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes ist bei Straßenneubauten oder wesentlichen Änderungen, die zu gesundheitsschädlichen Lärmwerten führen, eine Umplanung vorzunehmen. Sind Sie dazu bereit, diese Forderung, gegen die ebenfalls häufig verstoßen wird, zum Gegenstand einer zwingenden rechtlichen Regelung zu machen?

Tatsächlich führt die wesentliche Änderung einer Straße oder ein Straßenneubau bereits jetzt zur Verpflichtung, die Grenzwerte der 16. BImSchVO in angrenzenden Wohngebieten einzuhalten. Immer wieder ist dabei unverständlich, warum dies nicht auch für die Nachrüstung von Lärmschutz an bestehenden Straßenwegen gilt und warum Kommunen bei der Ausübung ihrer Planungshoheit die weit strengeren Grenzwerte der DIN 18005 einhalten müssen. Gerne bin ich bereit, im Falle meiner Wahl im Deutschen Bundestag für eine Überprüfung und ggf. Modernisierung der Geltungsbereiche der Lärmschutzverordnungen einzutreten. Ziel muss dabei sein, den Lärmschutz für die Bürgerinnen und Bürger in unserer Heimat zu verbessern und gleichzeitig die

natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

II) Antworten von Frau Lenz-Aktas (SPD)

1) Welchen Stellenwert geben Sie Natur- und Umweltschutz im Verhältnis zu Verkehrsaspekten oder wirtschaftlichen Belangen oder Zwängen? Sehen Sie Grenzen von Straßenbauprojekten in besonders hervorragenden Natur- und Erholungsräumen?

Natur- und Umweltschutz müssen immer einen höheren Stellenwert haben, da der Mensch mit und in der Natur lebt und sie nicht reproduzieren kann. Verkehr ist menschengemacht und kann und muss geleitet werden. Es ist Aufgabe der Politik, Verkehr wo immer möglich auf die Schiene zu verlagern und so Straßenverkehr zu beschränken, insbesondere in besonderen Natur- und Erholungsräumen.

2) Der erste Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie ermittelte für diesen Planungsraum durchwegs sehr hohe und äußerst hohe Planungshindernisse und Raumwiderstände. Was halten Sie davon, dass die Studie ohne Rücksicht auf die festgelegten Planungshindernisse fortgesetzt wird?

Der erste Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie hat hohe Planungshindernisse und Raumwiderstände bestätigt. Ich halte es aber nicht für sinnvoll, eine Machbarkeitsstudie nach einem Zwischenbericht abzubrechen, sondern möchte das schlussendliche Ergebnis erfahren, damit sich später niemand in Spekulationen ergehen kann, was die Endfassung der Studie ergeben hätte. Letztlich festgestellte Raumwiderstände sind dann Ausgangspunkt sämtlicher weiterer Überlegungen.

3) Halten Sie die Regelungen für den Lärm- und Immissionsschutz an Straßen in der Bundesrepublik für ausreichend?

Mensch und Natur muss meiner Meinung nach bestmöglich vor Lärm und Immissionen geschützt werden, deshalb sind die Vorschriften jeweils den neuesten Erkenntnissen anzupassen. Ich halte es für ganz wesentlich, dass auf den Straßen künftig Fahrzeuge unterwegs sind, die nicht laut und emissionsarm sind, und sehe die Zukunft beispielsweise in Elektrofahrzeugen.

4) Was halten Sie davon, dass zahlreiche Verwaltungsbehörden und sogar viele Gerichte sich über die für Strassenneubauten zwingend vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BimSchV) hinwegsetzen? Nach der Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (E. vom 20.05.1998-11 C 3/97 =

NVwZ 1999.67) ist bei Strassenneubauten oder wesentlichen Änderungen, die zu gesundheitsschädlichen Lärmwerten führen, eine Umplanung vorzunehmen.

Sind Sie dazu bereit, diese Forderung, gegen die ebenfalls häufig verstoßen wird, zum Gegenstand einer zwingenden rechtlichen Regelung zu machen?

Ich halte es für nicht hinnehmbar, dass geltendes Recht nicht eingehalten wird. Es muss zwingend umgesetzt werden. Lärm hat erwiesenermaßen negative Auswirkungen auf die Gesundheit und damit Folgewirkungen, die aus gesamtgesellschaftlicher Sicht nicht vernachlässigt werden dürfen.

III) Antworten von Dr. Toni Hofreiter (Grüne)

1) Welchen Stellenwert geben Sie Natur- und Umweltschutz im Verhältnis zu Verkehrsaspekten oder wirtschaftlichen Belangen oder Zwängen? sehen Sie Grenzen von Straßenbauprojekten in besonders hervorragenden Natur- und Erholungsräumen?

2)

Verkehr und Wirtschaft haben keinen Vorrang vor Natur- und Umweltschutz. Die Erhaltung unserer Lebensgrundlagen hat Vorrang, und alles Wirtschaften muss mit diesem Ziel in Einklang gebracht werden. In "hervorragenden Natur- und Erholungsräumen" sollen überhaupt keine neuen Straßen mehr gebaut werden.

2) Der erste Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie ermittelte für diesen Planungsraum durchwegs sehr hohe und äußerst hohe Planungshindernisse und Raumwiderstände. Was halten Sie davon, dass die Studie ohne Rücksicht auf die festgelegten Planungshindernisse fortgesetzt wird?

Sie beziehen sich hier auf die Planungen der A 99 Süd bei München. Es war schon falsch, die Machbarkeitsstudie überhaupt zu beginnen, da 2004 der Bundestag "keinen Bedarf" für den Autobahn-Südring festgestellt hat. Spätestens nach dem Zwischenbericht hätte die Studie abgebrochen werden müssen. Die Fortsetzung zeigt, dass sie nicht neutral, sondern interessengetrieben ist.

3) Halten Sie die Regelungen für den Lärm- und Immissionsschutz an Straßen in der Bundesrepublik für ausreichend?

Nein, die Vorschriften bleiben hinter den neueren Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung zurück. Die Lärmgrenzwerte müssen gesenkt werden.

4) Was halten Sie davon, dass zahlreiche Verwaltungsbehörden und sogar viele Gerichte sich über die für Strassenneubauten zwingend vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16.

Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) hinwegsetzen?

Wenn dies zutrifft, ist es ein untragbarer Zustand. Die rechtlichen Regelungen für den Verkehrslärmschutz müssen ohnehin überarbeitet und präzisiert werden.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (E. vom 20.05.1998-11 C 3/97 = NVwZ 1999.67) ist bei Strassenneubauten oder wesentlichen Änderungen, die zu gesundheitsschädlichen Lärmwerten führen, eine Umplanung vorzunehmen.

Sind Sie dazu bereit, diese Forderung, gegen die ebenfalls häufig verstoßen wird, zum Gegenstand einer zwingenden rechtlichen Regelung zu machen?

Ja. Wobei die Abkehr vom Straßenneubau besser ist als die Umplanung. Daher ist es wichtig, grundsätzlich die Straßenbaupläne zu entrümpeln.

IV) Antworten von Herrn Jimmy Schulz (FDP)

1) Welchen Stellenwert geben Sie Natur- und Umweltschutz im Verhältnis zu Verkehrsaspekten oder wirtschaftlichen Belangen oder Zwängen? Sehen Sie Grenzen von Straßenbauprojekten in besonders hervorragenden Natur- und Erholungsräumen?

Der Natur- und Umweltschutz spielt eine gewichtige Rolle wie bei vielen politischen Entscheidungen. Natürlich gibt es Grenzen die bei der Entscheidungsfindung berücksichtigt werden müssen. Gerade im Bereich der Erholungsräume muß die Abwägung äußerst sorgfältig erfolgen. Ich bin aber nicht der Meinung, daß man sich im Voraus der einen oder anderen Richtung verschließen sollte. Entscheidungen sollten grundsätzlich erst nach Erörterung aller zur Verfügung stehenden Optionen getroffen werden.

2) Der erste Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie ermittelte für diesen Planungsraum durchwegs sehr hohe und äußerst hohe Planungshindernisse und Raumwiderstände. Was halten Sie davon, dass die Studie ohne Rücksicht auf die festgelegten Planungshindernisse fortgesetzt wird?

Wie ich bereits oben erwähnt habe: Vorgefertigte Meinungen bringen uns nur selten weiter. Bei der von Ihnen angesprochenen Machbarkeitsstudie für den A99 Südring geht es momentan um einen Zwischenbericht, also kein abschließendes Dokument das eine klare Entscheidungsfindung unterstützen würde. Die Raumwiderstände sind sicherlich gewichtig und müssen unbedingt in die Abwägung miteinbezogen werden.

3) Halten Sie die Regelungen für den Lärm- und Immissionsschutz an Straßen in der Bundesrepublik für ausreichend?

Nein! Im LK München werden darüber hinaus insbesondere an der A99 und der A8 die bestehenden Regelungen unterlaufen. Hier mit der routinemäßigen Öffnung des Standstreifens für

den Verkehr der eigentlich bei vierspurigen Autobahnen nötige Schallschutz auf Kosten der Anwohner "eingespart." Dieser Zustand ist untragbar. Ich werde mich mit meinen Fraktionskollegen für verbindlichere Rahmenbedingungen einsetzen.

4) Was halten Sie davon, dass zahlreiche Verwaltungsbehörden und sogar viele Gerichte sich über die für Strassenneubauten zwingend vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16.

Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) hinwegsetzen?

Das ärgert mich genauso wie Sie das ärgert.

Nach der Rechtssprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (E. vom 20.05.1998-11 C 3/97 = NVwZ 1999.67) ist bei Strassenneubauten oder wesentlichen Änderungen, die zu gesundheitsschädlichen Lärmwerten führen, eine Umplanung vorzunehmen.

Sind Sie dazu bereit, diese Forderung, gegen die ebenfalls häufig verstoßen wird, zum Gegenstand einer zwingenden rechtlichen Regelung zu machen?

Dafür das rechtskräftige Urteile ignoriert werden habe ich keinerlei Verständnis. Lärmschutz wird in den nächsten Jahren immer wichtiger werden. Die FDP hat dies bereits erkannt und setzt sich für innovative Lösungen ein, die Lärm bereits an der Quelle bekämpfen.

V) Antworten von Herrn Wolfgang Seidel (Die Linke)

1) Welchen Stellenwert geben Sie Natur- und Umweltschutz im Verhältnis zu Verkehrsaspekten oder wirtschaftlichen Belangen oder Zwängen? Sehen Sie Grenzen von Straßenbauprojekten in besonders hervorragenden Natur- und Erholungsräumen?

Ohne Wirtschaft können wir nicht leben und ohne intakte Umwelt und Erholungsräume auch nicht. Es gilt, beides mit intelligenten Lösungen in Einklang zu bringen und in vielen Bereichen ist Umweltschutz eine interessante Wirtschaftspolitik.

Energieeffizienz und erneuerbare Energien zum Beispiel liefern uns Möglichkeiten für ein nachhaltiges, gesundes und interessantes Wachstum. Da seit den 70er Jahren der Wachstumstrend beim Wirtschaftswachstum rückläufig ist, ist dies eine interessante Perspektive. Wir sollten uns aber bewusst sein, dass ein Wirtschaftssystem auch bei geringerem Wachstum nicht zu einer immer breiter werdenden Armut führen darf, und es ist ungewiss ob wir stets Wachstum haben werden und ob stets Wachstum möglich ist.

Was den Verkehr angeht, so setze ich auch die Schiene und den öffentlichen Nahverkehr. Dieser darf nicht entdemokratisiert, privatisiert und rein an Interessen der Profitmaximierung ausgerichtet werden. Er hat andere Aufgaben zu erfüllen, die einer Profitmaximierung widersprechen. Das Beispiel der Bahn in Neuseeland sollte uns eine Warnung sein.

2) Der erste Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie ermittelte für

diesen Planungsraum durchwegs sehr hohe und äußerst hohe Planungshindernisse und Raumwiderstände. Was halten Sie davon, dass die Studie ohne Rücksicht auf die festgelegten Planungshindernisse fortgesetzt wird?

Ich gehe davon aus, Sie sprechen vom Süd-Ring.

Es mag eine fixe Idee sein, dass ein Ring geschlossen werden muss. Beim Südring handelt es aus meiner Sicht heraus um ein Prestigeobjekt und um eine fixe Idee.

Die Verkehrsströme fließen anders, so dass hier mit einem enormen Aufwand etwas befürwortet wird, für das aus meiner Sicht kein wirklicher Bedarf besteht. Der Ausbau des Tunnels am Luise-Kieselbach-Platz wird hier eh eine Beschleunigung darstellen und auch dem Verkehr im Sinne eines Südrings ausreichend dienlich sein. Dieser Tunnel wird den Verkehr auf der Autobahn München-Salzburg, die offiziell ja eine Bundesstraße ist, noch weiter verstärken. Bereits jetzt sind die Anliegergemeinden mit völlig unzureichenden Lärmschutz ausgestattet. Ich bin für Lärmschutz statt Südring. Der Südring sollte endlich aufgegeben werden, es gibt dafür keine bezahlbare vernünftige Lösung, die den Anwohnern und der Umwelt gerecht wird.

3) Halten Sie die Regelungen für den Lärm- und Immissionsschutz an Straßen in der Bundesrepublik für ausreichend?

Nein

4) Was halten Sie davon, dass zahlreiche Verwaltungsbehörden und sogar viele Gerichte sich über die für Strassenneubauten zwingend vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16.

Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) hinwegsetzen?

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (E. vom 20.05.1998-11 C 3/97 = NVwZ 1999.67) ist bei Strassenneubauten oder wesentlichen Änderungen, die zu gesundheitsschädlichen Lärmwerten führen, eine Umplanung vorzunehmen.

Sind Sie dazu bereit, diese Forderung, gegen die ebenfalls häufig verstoßen wird, zum Gegenstand einer zwingenden rechtlichen Regelung zu machen?

Lärmschutz bedeutet Kosten. Die Angst vor besserem Lärmschutz bedeutet Angst vor Kosten. Ich sehe nach dem Gleichbehandlungsgrundsatz in der Verfassung keinen Grund, warum Anwohner einer bestehenden Straße mehr Lärm durch wachsenden Verkehr zumutbar sein soll als Anwohnern bei einem Straßenneubau.

Ergänzung:

Deutschland ist aufgrund seiner Lage das Transit-Land schlechthin. Es ist mir völlig unverständlich, dass fast überall für alle KFZ Autobahn-Maut verlangt wird. Nur in Deutschland wird so etwas nicht umgesetzt. Wenn man von Kosten spricht, benötigt man eine Gegenfinanzierung. Für Bewohner dieses Landes ließe sich die Maut über eine Kfz-Steuerreduzierung aufkommensneutral gestalten. Die Mehreinnahmen könnten zweckgebunden für den Lärmschutz eingesetzt werden. Dieses würde sogar Arbeitsplätze schaffen.

VI) Antworten von Frau Ute Drothler (ÖDP)

1) Welchen Stellenwert geben Sie Natur- und Umweltschutz im Verhältnis zu Verkehrsaspekten oder wirtschaftlichen Belangen oder Zwängen? Sehen Sie Grenzen von Straßenbauprojekten in besonders hervorragenden Natur- und Erholungsräumen?

Natur- und Umweltschutz sollte vor jeden Verkehrsaspekten und wirtschaftlichen Belangen Vorrang haben. Nur durch die Erhaltung von einzigartigen, durchgängigen Natur- und Erholungsräumen können unsere Lebensgrundlagen erhalten werden. Der Mensch sollte endlich anfangen im Einklang mit der Natur zu leben. Wenn man diesen Kreislauf beachten würde, gäbe es viele Probleme unserer Zeit nicht (Klimawandel etc.)

2) Der erste Zwischenbericht der Machbarkeitsstudie ermittelte für diesen Planungsraum durchwegs sehr hohe und äußerst hohe Planungshindernisse und Raumwiderstände. Was halten Sie davon, dass die Studie ohne Rücksicht auf die festgelegten Planungshindernisse fortgesetzt wird?

Dies ist Verschwendung von Steuergeldern und hier sollte Einhalt geboten werden (Mitspracherecht von den Bürgern)

3) Halten Sie die Regelungen für den Lärm- und Immissionsschutz an Straßen in der Bundesrepublik für ausreichend?

Im Gegenteil, bei neuen Bauvorhaben werden diese immer mehr ausser Kraft gesetzt. Anstatt die Werte zu verringern, werden bei z.B. Bauvorhaben Lärmschutzwände, -fenster eingeplant. Zuviel Lärm und Immission macht die Menschen nachweislich krank und deswegen sollten die Werte heruntergesetzt werden.

4) Was halten Sie davon, dass zahlreiche Verwaltungsbehörden und sogar viele Gerichte sich über die für Strassenneubauten zwingend vorgeschriebenen Immissionsgrenzwerte nach der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) hinwegsetzen?

Dies sollte man auf keinen Fall hinnehmen, sondern etwas dagegen tun.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (E. vom 20.05.1998-11 C 3/97 = NVwZ 1999.67) ist bei Strassenneubauten oder wesentlichen Änderungen, die zu gesundheitsschädlichen Lärmwerten führen, eine Umplanung vorzunehmen.

Sind Sie dazu bereit, diese Forderung, gegen die ebenfalls häufig verstoßen wird, zum Gegenstand einer zwingenden rechtlichen Regelung zu machen?

Auf jeden Fall sollten von Anfang an bei Strassenneubauten gesundheitsschädliche Lärmwerte ausgeschlossen sein, d.h. dieser Punkt sollte von Anfang an mit in die Planung einfließen.