

Per E-Mail: plan.ha2-43p@muenchen.de

Maria Ecke-Bünger
Meyerbeerstraße 28
81247 München
info@igomev.de

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Stadtplanung
Blumenstraße 28b
80331 München

München, den 22.1.2014

**Antrag auf vollständige Information zum Verkehrsgutachten Paul-Gerhardt-Allee
vor den Stellungnahmen und weiterer Bearbeitung des B-Planes 2058a**

Sehr geehrte Damen und Herren,

gemäß „Verkehrskonzept“ zur Paul-Gerhardt-Allee werden gemäß Flyer der Stadt mittlerweile folgende Zahlen genannt:

Analyse für das Jahr 2012:

Es wird dargestellt, dass im Jahr 2012 ein Verkehrsaufkommen von **jeweils 4.000 Kfz/Tag** in Nusselstraße und Paul-Gerhardt-Allee/Frauendorferstraße stattfindet.

Demgegenüber wird eine Prognose für das Jahr 2025 mit

11-13.000 Kfz/Tag für die Nusselstraße (also + **7.000-9.000 Kfz/Tag**) und 8.000 Kfz/Tag für die Paul-Gerhardt-Allee (also + **4.000 Kfz/Tag**) genannt.

Aus der Differenz von Analyse und Prognose ist zu schließen, dass durch die Neubebauung dann ein **Mehrverkehr von 11.000 -13.000 Kfz/Tag gesamt** stattfinden wird, was durchaus schlüssig erscheint für 5.500 Einwohner und 1.500 Arbeitsplätze.

Da die Nusselstraße wie auch die Paul-Gerhardt-Allee/ Frauendorferstraße als **Sammelstraßen** zählen, ist deren **Belastung weit über der Bemessungsgrenze von 8.000 Kfz/Tag** nicht zu akzeptieren, auch unter der Beachtung, dass diese Straßen auch durch Reine Wohngebiete führen und das Hauptstraßennetz jeweils bis zu 2 km entfernt liegt (s. Anlage). Das bedeutet, dass allein ein **Mehrverkehr von bis zu 9.000 Kfz in der Nusselstraße**, die **keine Hauptstraße** ist, nicht als Grundlage für eine Stadtplanung genommen werden kann, ohne dabei sämtliche Richtlinien zu missachten.

Wenn man jetzt noch von der tatsächlichen **aktuellen Belastung** ausgeht, nimmt die zukünftige Belastung drastischere Ausmaße an, als sie selbst zu Zeiten des Gewerbegebietes erreicht wurde:

a) Gemäß Zählung der Stadt vom 21.2.2011 (zum Zeitpunkt ohne Metro, Praktiker und HIT) wurden alleine in der Nusselstraße **8.500 Kfz/Tag** (mit 800 LKW) gezählt. Nimmt man diese realistischen Zahlen für die derzeitige Belastung, addiert die prognostizierten Zahlen dazu, so errechnen sich für das Jahr 2025 dann ca. **15.500 bis 17.500 Kfz/Tag alleine für die Nusselstraße**.

Interessengemeinschaft Offenbach/Meyerbeerstraße e.V.

Gemeinnützig anerkannter Verein

www.igomev.de

b) Die Frauendorferstraße zählt nach Messung der IGOM (Jahr 2012) derzeit ca. 6.000 Kfz/Tag. Addiert man hierzu die prognostizierten 4.000 Kfz/Tag dazu, wird die Belastung in der **Frauendorferstraße auf ca. 10.000 Kfz/Tag** steigen, was ebenfalls deutlich über der Bemessungsgrenze für eine Sammelstraße liegt.

c) Gleiches gilt für die Paul-Gerhardt-Allee, vorausgesetzt die Verteilung findet tatsächlich zu 2/3 nach Süden statt.

d) Wenn man gemäß **GEVAS Gutachten** 2009 die **prognostizierte Belastung für LKW** betrachtet, dabei die LKW-Sperrung der Frauendorferstraße berücksichtigt, ergeben sich für die **Nusselstraße ca. 750 LKW/Tag** (300 +450= 750 LKW/Tag), was ebenfalls wahrscheinlich erscheint durch das verbleibende Gewerbe, das neue Gewerbe und die Versorgung des neuen Gebietes selbst.

Fazit:

Im Vergleich zum Jetztzustand mit ca. 800 LKW/Tag in der Nusselstraße sind dann **50 LKW weniger (also 750 LKW/Tag)** keine wirkliche „Entlastung“ vom Schwerverkehr und auch für eine Sammelstraße bzw. das angrenzende Wohngebiet nicht zumutbar! Insbesondere, wenn man die **Gesamtbelastung von ca. 15.500 bis 17.500 Kfz/Tag in der Nusselstraße** mitberücksichtigt. **Erhebliche Schleichverkehre in die Wohngebiete** selbst (s. Anlage 1) und die ebenfalls **überhöhte Belastung der Paul-Gerhardt-Allee und der Frauendorferstraße, bzw. deren anliegenden Wohngebieten** sind unausweichlich und nicht tragbar. Es kann durch die vorliegenden Zahlen und das derzeitige „Konzept“ der Erschließung eines 35 ha großen hochverdichteten Mischgebietes wiederum durch Wohngebiete derzeit nicht dargestellt werden, wie die versprochene „deutliche“ Entlastung dieser Wohngebiete gewährleistet werden soll.

Antrag:

1. Wir fordern deshalb wiederholt und umgehend aktuelle Zahlen und Nachweise welche Verkehre zu welchem Zeitpunkt (Spitzenzeiten) entstehen und **nachvollziehbare Berechnungen zum verbleibenden und neu entstehenden LKW-Verkehr**. Die Darstellung auch des Endzustandes des zu umplanenden Gesamt-Gebietes (35 ha) ist mit einzubeziehen. Außerdem ist dabei vom ebenfalls lärmintensiven **Jetzt-Zustand** in der Nusselstraße auszugehen, da dieser bereits jetzt Lärmschutzmaßnahmen und eine deutliche Verringerung des LKW-Verkehrs erforderlich macht.

2. Bevor das vorhandene Verkehrsgutachten nicht vollständig vorgelegt ist, dürfen keine weiteren belastungsfähigen Stellungnahmen z.B. durch den BA 21 oder Stadtrat erfolgen. Wir verweisen dabei auf das beispielhafte Verkehrsgutachten zum Prinz-Eugen-Park (Wohngebiet für 4.500 Einwohner + Schule + Handel), das Vorbildlicherweise Analysen, Prognosen und diverse Planfälle - auf über 60 Seiten- offen und für jeden nachvollziehbar kommuniziert hat- die direkte Anbindung an das Hauptstraßennetz war dabei obligatorisch.

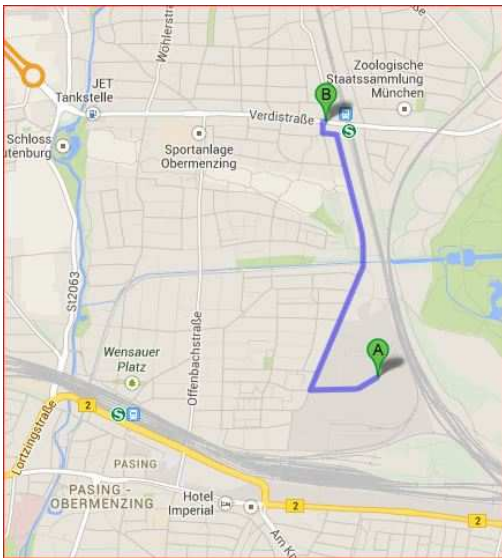
Mit freundlichen Grüßen
Maria Ecke-Bürger
IGOM e.V.

Anlage

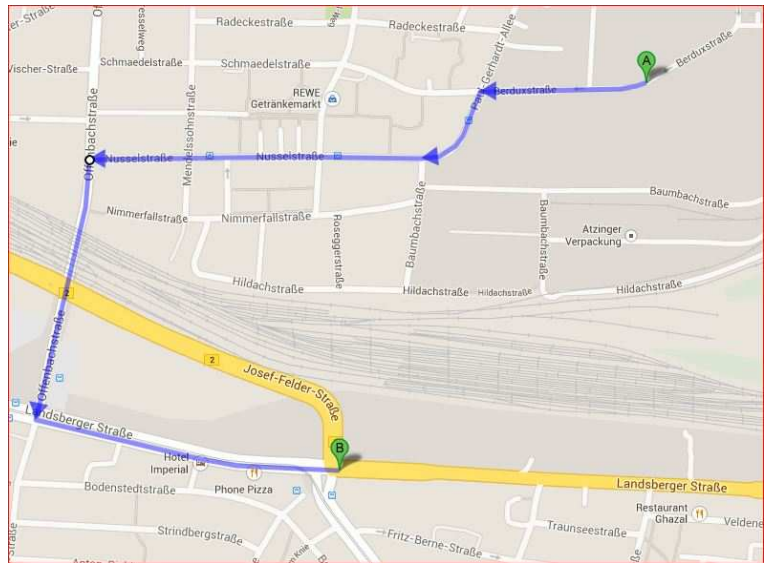
Verbindung zum Hauptstraßennetz jeweils aus der Mitte des Planungsgebietes/Berduxstraße

Anlage 1

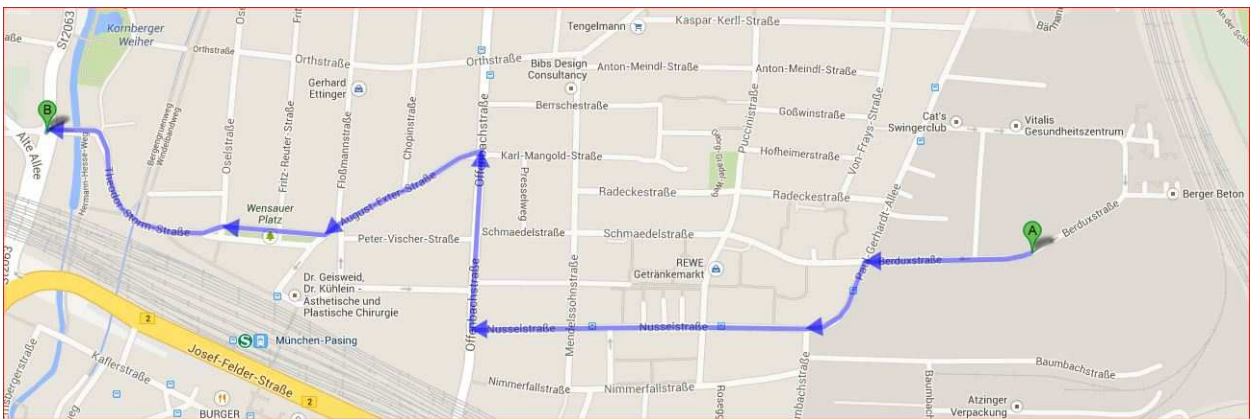
Verbindung zum Hauptstraßennetz jeweils aus der Mitte des Planungsgebietes/ Berduxstraße



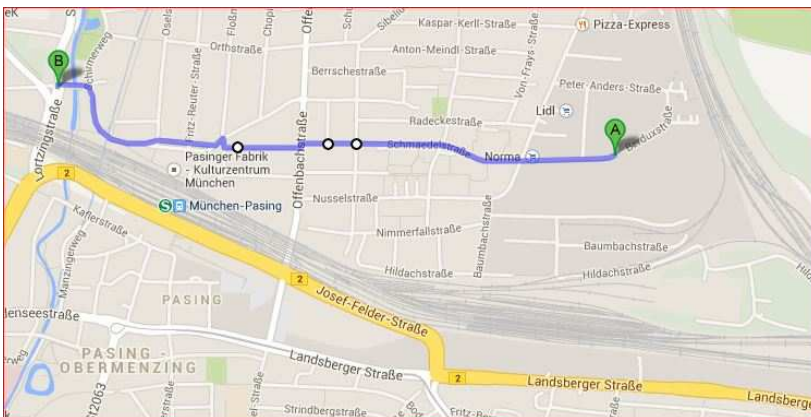
PGA/Frauedorferstraße zur Verdistrasse
 2 km



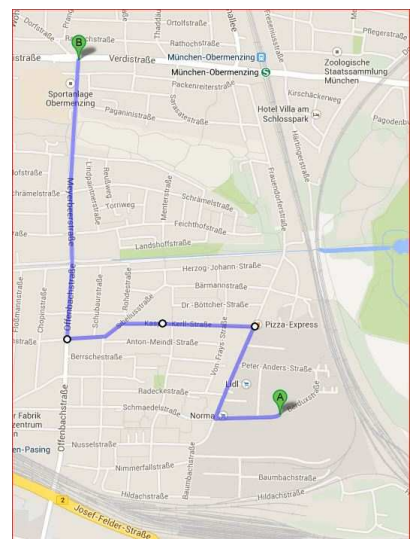
PGA/ Nussel-/Offenbach-/Landsbergerstraße zur NUP/Am Knie
 2 km



PGA-Nusselstraße-Offenbachstraße-August-Exterstraße-Theodor-Stormstraße- Pippingerstraße 2,2 km



PGA-Schmaedel-/Peter-Vischer-/ Theodor-Storm-/ Pippingerstraße
 1,8 km



PGA/Kaspar-Kerll-/Orth-/Offenbach-/ Meyerbeerstraße/ Verdistrasse 2,4 km