

Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße e.V.

Pressemitteilung und Antwort auf gestellte Fragen (Hallo München)

Die Interessengemeinschaft Offenbach-, Meyerbeerstraße (IGOM e.V.) gibt es schon seit über 50 Jahren, die IGOM vertritt mehrere Hundert Anwohner des Strassenzuges und der umgebenden Straßen. Und das mit gutem Grund: Da die Landeshauptstadt München es versäumt hat, die gesetzlichen Standards hinsichtlich Lärm und Luftreinhaltung einzuhalten (wie auch an vielen anderen Orten in der Stadt) bestand und besteht dringender Handlungsbedarf. Es gibt ein Grundrecht auf gesunde Luft, auf gesunde Wohnverhältnisse, insbesondere in reinen Wohngebieten.

Die Offenbach/Meyerbeerstraße (OMS) wird entgegen ihrer Funktion als **reine Wohnsammelstraße** - und lediglich zur Erschließung der seitlichen Siedlungsgebiete gedacht- als Autobahnzubringer und Entlastung der übergeordneten Hauptstraße Pippingerstraße mißbraucht.

Seit 1993 stellt die Stadtverwaltung einen Rückbau als Sammelstraße mit beidseitigen Parkbereichen und einer Allee in Aussicht, also ein wesentlich geringeres Straßenprofil als es sich bis heute zeigt. Die Stadtverwaltung verkündet zwar, dass sich die OMS aufgrund ihrer Lage in Reinen Wohngebieten für den Durchgangsverkehr "gar nicht eigne", tut aber nicht wirklich was dafür, im Gegenteil, mit allen Mitteln wird die regelwidrige Belastung weiter befördert *).

Im Jahr 2010 gab es eine Einwohnerversammlung mit 300 Anwohnern, die einstimmig alle Forderungen der IGOM mitgetragen hat, u.a. den Rückbau zu einer wirklichen Sammelstraße (was bedeutet: weniger Fahrbreite, mehr Parkplätze, Verschwenkungen, eine bessere Aufenthaltsqualität, geringere Geschwindigkeiten und vor allem mehr Schulwegsicherheit).

Auch der Anschluss der neuen Tiefgarage an der Offenbachstraße zu den Pasing Arcaden bringt zusätzlichen Verkehr von mehreren Tausend Fahrzeugen am Tag in die Wohngebiete, obwohl eigens die NUP für diesen Zweck gebaut wurde.

Von Seiten der Stadt wurde durch den Bau der Nordumgehung in Pasing den Anwohnern hier endlich eine 50%ige Verkehrsreduzierung von 14.000 Fahrzeugen, auf 8.000 Fahrzeugen in Aussicht gestellt, was der Bemessungsgröße einer Wohnsammelstraße entsprechen würde. Im Jahr 2015 lag die durchschnittliche KFZ-Belastung bei erträglichen 7.700 Kfz/Tag, mittlerweile ist der Verkehr jedoch auf **über 15.000 Kfz/Tag** angestiegen. Lärmwerte und Schadstoffe in der Offenbach- und Meyerbeerstraße übersteigen weiterhin deutlich die gesetzlich zulässigen Grenzwerte. Alle Anwohner im weiteren Umfeld der OMS sind durch diese Belastung erheblichem, gesundheitsgefährdendem Lärm, Abgasen und Schadstoffen ausgesetzt.

Ziel ist es nun, die Pläne und Zielsetzungen der Stadt wie Schutz der Wohngebiete und Rückbau zu einer wirklichen Wohnsammelstraße endlich **umzusetzen**, bedauerlich, dass dies ohne rechtliche Unterstützung nicht möglich ist.

In einem Mediationsverfahren wurde die Stadt verpflichtet, Massnahmen zu ergreifen, die eine Verkehrsberuhigung des Strassenzuges befördern. In Abstimmung mit den Verkehrsexperten des KVR wurde ein Konzept entwickelt, das in Teilen dem ursprünglichen Konzept einer beidseitigen Allee mit versetztem Parken nahe kommt. Die derzeitige Anordnung der Parkplätze läßt bei Tempo 30 nicht nur den Begegnungsverkehr von PKWs zu, sondern auch von Bussen. Denn bei Tempo 30 (dies ist mittlerweile auch wissenschaftlich erwiesen) erreicht man innerorts nicht nur den besten Verkehrsdurchfluss, man benötigt auch weniger Fahrbahnbreite aufgrund der sinkenden Sicherheitsabstände. In den markierten Bereichen wird derzeit eine

Strassenbreite von 6,0 m gewährleistet, was auch zum ein- und Ausparken vollkommen ausreichend ist, viele Wohnstrassen sind wesentlich enger.

Nur: Wer schneller fährt, wird ausgebremst, nicht nur in der Offenbach- Meyerbeerstraße, sondern auch andernorts. Im Münchner Westen gibt es mittlerweile **sieben** Interessensgemeinschaften, mit ähnlichen Problemstellungen und ähnlichen Lösungsansätzen.

Zu bisherigen Fragen:

Der BA hat darauf verwiesen, dass das (erg.die Markierungen) auf Ihre Interessengemeinschaft zurückgeht.

Die IGOM hat lediglich gegen gesetzeswidrige Zustände geklagt. Das Gericht hat dann die Stadt verpflichtet, Maßnahmen zu ergreifen, die regelkonforme Zustände herstellen sollen. Die Abmarkierungen gehen auf das Ergebnis der gemeinsamen Abstimmung bzw. Mediation zwischen IGOM und KVR zurück.

Haben Sie die betroffenen Anwohner darüber informiert?

Üblicherweise informiert vorab das Baureferat über bauliche Veränderungen an Straßen. Warum dies versäumt wurde, entzieht sich unserer Kenntnis. Von Seiten der IGOM sind wir immer bemüht auch Anwohner, die nicht Mitglied in der IGOM sind, durch Faltblätter zu informieren. Zu der Abmarkierung der Parkplätzen haben wir noch kein Faltblatt entworfen, das könnte bei Bedarf noch folgen. Die Presse (SZ, Wochenanzeiger, Hallo München) wurde jedoch kurz nach der Durchführung der Markierungen von unserer Seite informiert.

Warum haben Sie die Stellflächen gefordert?

Die Markierungen sind der Beginn, den Straßenraum so zu gestalten, wie er eigentlich gemäß Richtlinien (RAST, EAE) aussehen sollte, mit versetzten Parkbereichen, weniger Fahrbreite, mehr Aufenthaltsqualität, mehr Nutzung für die Anwohner. Durch die derzeitige Breite der Straße ist es fast nicht möglich Tempo 30 einzuhalten, da ein sog. "selbsterklärendes Straßenprofil" fehlt. Gemeinsames Ziel ist es, eine Verkehrsverstetigung mit Tempo 30 annähernd zu erreichen, und zwar zu allen Tages- und Nachtzeiten, und nicht nur dann, wenn gerade kontrolliert wird. Im Übrigen ändern die Linien nichts an der bestehenden Parksituation, das Parken war auch vorher erlaubt, und ist auch weiterhin außerhalb der Markierungen erlaubt.

Einige der Stellplätze befinden sich direkt gegenüber einer Garageneinfahrt, sodass das Herausfahren erschwert wird.

Dass sich Stellplätze gegenüber einer Garageneinfahrt befinden, ist auch im übrigen Straßenverlauf Usus, und sollte durch die vorhandene Straßenbreite eigentlich kein Problem sein. Sollte es sich jedoch im Einzelfall als tatsächliches Problem erweisen, ist dem selbstverständlich nachzugehen. Was tatsächlich mittlerweile wirklich problematisch ist, ist der seit 2 Jahren fast **um das Doppelte gestiegene (Durchgangs-) Verkehr**, der nicht nur das Ausparken erschwert, sondern auch das Überqueren der Straße.

Können Sie nachvollziehen, dass kritisiert wird, dass die Interessengemeinschaft ihre Interessen auf Kosten anderer durchsetzt?

Wir denken, die Frage ist - bitte sehen Sie uns die Anmerkung nach - falsch gestellt. Es geht hier um eine Abwägung der Interessen. Eine Kosten - Nutzen Rechnung kann es in diesen Sinn nicht geben. Es geht eher um ein verträgliches Nebeneinander von Wohnen und Verkehr. Die IGOM fördert keine eigenen Interessen, sondern fordert die **Herstellung gesetzeskonformer Verhältnisse!** Genau das hat das Gericht veranlasst und nicht etwa die Durchsetzung von Privatinteressen. Leider wird oft vergessen, dass der Straßenraum allen gehört und nicht nur den Durchfahrenden, er gehört auch den Anwohnern, den Radfahrern, den Fußgängern, insbesondere abseits des Hauptstraßennetzes. Die negativen Folgen des Verkehrs tragen die Anwohner. Nach Berechnungen der Stadt sind in der Offenbach- Meyerbeerstraße die Grenzwerte für Stickoxide mit über 60 Mikrogramm bei weitem überschritten. Kinder kann man bei einer solchen Belastung eigentlich nicht guten Gewissens im Garten spielen lassen.

Die Rückmeldungen im BA zeigen jedoch eines deutlich. Es bedarf mehr Aufklärung und Information. Nicht umsonst fordern alle Parteien ein neues Verkehrskonzept für den Münchner Westen. Ein runder Tisch wäre gut ...

Leider sind vom Stadtrat in Sachen Verkehr keine Visionen zu erwarten; so bleibt den Anwohnern das täglich Chaos vor der Haustüre und eine "Politik" der kleinen Schritte. Wir hoffen für unsere Straße, dass sich bald alle Anwohner an die neuen Stellplätze gewöhnen und bei angemessener Fahrweise nicht ausgebremst werden. Noch mehr hoffen wir auf lebenswerte Straßen für alle. Irgendwann einmal wird es soweit sein.

Für weitere Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Maria Ecke-Bürger

Johannes Paula

*)Beispiele für die funktionswidrige Förderung des Verkehrsanstieges in der OMS:

- > Durch die Pippingingerstraße Neu sollte der funktionswidrige Durchgangsverkehr (ca. 80%) richtig geleitet werden, diese wurde jedoch ohne Verweis auf die Nachteile die hier entstehen, verworfen
- > Durch die NUP sollte ein 50%iger Rückgang der Verkehrszahlen (auf dann ca. 8.000 Kfz/Tag) erreicht werden...stattdessen haben wir einen Anstieg um 82%
- > Die Pasing Arcaden mit >1.000 Stellplätzen werden an die Offenbachstraße angeschlossen, an einen Schulradweg mit täglich 600 Schülern, anstatt an die NUP. Ein Mehrverkehr von mind. 4.000 Kfz/Tag entsteht alleine an der Tiefgaragen-Ausfahrt Offenbachstraße. Dieser Planungsfehler gefährdet täglich viele hundert Schulkinder und Radfahrer und konterkariert den Satzungsbeschluss zur NUP.
- > Das PGA Gebiet wird nicht autark auf kurzem Wege an die nächste Hauptstraße/Landsbergerstraße/NUP angeschlossen, wie lange Zeit postuliert, sondern wieder an unsere Wohngebiete, d.h der Verkehr wird am Knotenpunkt Nusselstraße um weitere 7.000 Kfz/Tag ansteigen.

Aufgestellt 13.12.2017 M. Ecke-Bürger/ J.Paula Vorstand der IG OM e.V.