

An
Stadtplanung
Herrn Oberbürgermeister Christian Ude
Landeshauptstadt München

Kopie an Stadtratsfraktionen, BA 21

München, 15.4.2013

Verkehrsuntersuchung Pasing Nord von Gevas Humberg & Partner vom Januar 2009 mit Aktualisierung vom März 2012– Belastung der Nusselstraße, Paul-Gerhardt-Allee, Frauendorferstraße und Offenbachstraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Zielsetzung einer deutlichen Verkehrsberuhigung für die Umgebung des Planungsgebietes Paul-Gerhardt-Allee wird konterkariert, wenn wie vorliegend die jahrzehntelange Überbelastung als Grundlage für neue Verkehrszahlen herangezogen wird. Dies ist nicht akzeptabel.

Das oben genannte Gutachten ist in weiten Teilen außerdem nicht nachvollziehbar und aus unserer Sicht fehlerhaft. Die Behauptung, der Schwerlastverkehr würde abnehmen ist unrichtig. Wir bitten um belastungsfähige Aussagen zu den tatsächlich zu erwartenden Verkehrsströmen, aufgelistet nach Tageszeiten, Belastung der Knotenpunkte zu den Spitzenstunden und eine nachvollziehbare Berechnung neuer Verkehre. Wir fordern eine detaillierte Untersuchung analog des Gutachtens zum Prinz-Eugen Park. Auszugehen ist vom Jetztzustand.

Die derzeit geplante Erhöhung der Anwohnerzahlen auf nun 5.500 plus ca. 1.500 Arbeitsplätzen ist einzurechnen. Der Stadtratsbeschluss vom 24.1.1997, dass für 3.680 Einwohner und ca. 1.000 Arbeitsplätze kein Tunnel notwendig wäre, ist neu zu bewerten.

Begründung:

- a) Die **jetzige Verkehrsbelastung** in der Nusselstraße* ist –ohne Metro, Praktiker und HIT (!) - für die umgebende Wohnbebauung bereits viel zu hoch. Sie führt mit ca. 13,3 % Schwerlastverkehr zu einer **Lärmbelastung von ca. 70 dB -73 dB** (mit Ampelzuschlag) **an den Fassaden** (Anlage 4).
- b) Es wird für den Analysefall eine widersprüchliche und unrealistisch hohe Ausgangsbelastung zugrunde gelegt. Im Gegenzug werden für das neue Mischgebiet zu niedrige PKW-Prognosezahlen angesetzt (Anlage 1).
- c) Der geplante Busverkehr wird in der Verkehrsbelastung nicht aufgeführt und die LKW-Sperrung der Frauendorferstraße – mit Auswirkung auf Nusselstraße und Offenbach/Meyerbeerstraße nicht berücksichtigt.
- d) Bei Berücksichtigung aller Parameter und realistischer Berechnungsmodelle** ergäben sich für das neue Paul-Gerhardt-Gebiet etwa **10.000** (4.500 Anwohner) **bis 12.300** (5.500 Anwohner) **neue PKW Fahrten aus dem neuen Wohngebiet**, der **Schwerlastverkehr** mit einer dichter getakteten Buslinie **würde steigen** (Anlage 2).

*) Knotenpunktzählung vom 20.1.2011 KVR LHM

**) Vergleich mit der detaillierten und nachvollziehbaren Verkehrsuntersuchung zum Planungsgebiet Prinz-Eugen-Kaserne: Dort werden in fast identischer Größenordnung Wohnungen für 4.500 Anwohner geschaffen, sowie Einzel- und Dienstleistungsflächen von ebenfalls ca. 5.000 qm, Grundschule und KiTa Einrichtungen. Siehe Anlage I.

Fazit :

Der bestehende PKW-Verkehr wird sich - bei Erhöhung der Anwohnerzahlen auf nun 5.500 Anwohnern- **bis zu 82 % in Nusselstraße und Frauendorferstraße erhöhen** (Anlage 1). **Der Schwerlastverkehr in der Nusselstraße wird durch die geplante dichtere Bustaktung, das verbleibende Gewerbe, das neu hinzukommende Gewerbe und die LKW-Sperrung der Frauendorferstraße steigen** (Anlage 2).

Es handelt sich hierbei um die **Belastung von Nicht- Hauptverkehrsstraßen** in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten.

Der Anschluss an das Hauptstraßennetz liegt jeweils **bis zu 1,5 km entfernt**. Die für die bestehenden Wohnviertel dringend erforderliche und **versprochene Verkehrsentlastung** wird nicht eingehalten. Der eklatante städtebauliche Missstand der Erschließung eines Gewerbegebietes mitten durch Wohngebiete darf nicht als Grundlage für die Zukunftsbelastung verwendet werden.

Wir beantragen deshalb:

- a) ein nachvollziehbares **detailliertes Verkehrsgutachten**, basierend auf der Verkehrszählung von 2011. Die zusätzliche Belastung durch die Bebauung an der Paul-Gerhardt-Allee ist rechnerisch unter Offenlegung aller Parameter darzustellen. Die seit 2008 geltende LKW-Sperrung der Frauendorferstraße ist einzuarbeiten,
- b) ein **Verkehrskonzept**, das auch die bestehenden Wohnviertel vor unzumutbarem Lärm schützt und die Versprechen der letzten Jahre auf eine deutliche Verkehrs-**Entlastung** wahr macht, sowie den VEP 2005 mit Sammlung des LKW Verkehrs auf dem Hauptstraßennetz umsetzt,
- c) die **Prüfung möglicher Alternativen** zu dem ursprünglich vorgesehenen, momentan aber verworfenen, Paul-Gerhardt Tunnel als direkte Anbindung zur NUP. So sollte z.B. geprüft werden, ob eine kostengünstigere Brücke an der schmalsten Stelle über die Gleise, möglich ist, um damit gleichzeitig den ca. 10 Jahre dauernden Baustellenverkehr, sowie eine schnelle Busverbindung zu den nächsten S-Bahnstationen zu ermöglichen. Es ist dabei eine Lösung zu finden, die den Durchgangsverkehr ausschließt,
- d) die Einrichtung einer S-Bahnstation in unmittelbarer Nähe, wie sie im aktuellen Stadtentwicklungsplan enthalten ist, um für eine klimaverträgliche Stadtentwicklung Sorge zu tragen.
- e) Sollten keine Lösungen zur schnellen Ableitung des zu erwartenden Schwerlastverkehrs und des erhöhten PKW Verkehrs gefunden werden können, muss die angestrebte Dichte des Mischgebietes hinterfragt werden.

Mit der höflichen Bitte um Antwort bis zum 15.7.2013.

Mit freundlichen Grüßen
Maria Ecke-Bünger /IGOM e.V.

Anlage 1 - Verkehrszahlen Analyse, Bestand, Prognosen –PKW Verkehr

Anlage 2 – Analyse und Prognosen - LKW Verkehr

Anlage 3 - Pasinger Anzeiger- Verkehrsbelastung Nusselstraße

Anlage 4 - Lärmberechnung Nusselstraße