

Stellungnahme zur derzeitigen Planung Paul-Gerhard Allee

ohne S-Bahn Anschluss und ohne direkte Anbindung an das Hauptstraßennetz

Planung eines neuen Stadtviertels

Es entsteht ein vollkommen neues Stadtquartier mit Schulen, Einkaufszentrum, Sportanlagen, Wohnungen für 4.500 Menschen und 1.000 Arbeitsplätzen **in dezentraler Insellage**, eingeschlossen von Bahngleisen im Osten und Süden. Durch die Beibehaltung von Gewerbe ist von einem Mischgebiet zu sprechen.

Eine attraktive und umweltgerechte ÖPNV Anbindung wird –vorerst- nicht geschaffen. Trotzdem wird eine Wohndichte gewählt, die nur mit einer guten Anbindung an das S-oder U-Bahn Netz zu vertreten wäre, und die die Wohndichte der umgebenden Quartiere wesentlich überschreitet.

Der Eckdatenbeschluss des Stadtrates vom 27.7.2011 lehnt die Weiterverfolgung des Paul-Gerhardt-Tunnels kategorisch ab, auf Grundlage einer Verkehrsuntersuchung, die bis heute nicht schlüssig darstellt, welcher Verkehr im Vergleich zur Jetzt- Situation zusätzlich über alle Tageszeiten entstehen wird. Es ist bis heute nicht eindeutig geklärt, welche Gewerbestandorte verbleiben und wie sich der verbleibende und neue LKW Verkehr entwickelt. Es wird behauptet dass die Bestandsstraßen leistungskräftig genug wären für den zusätzlichen Verkehr.

Richtigstellung

1. Städtebaulicher Missstand der Wohngebiete nördlich der Bahn:

Seit Jahrzehnten sind die Bestandsstraßen Offenbach-/Meyerbeerstraße (OMS) und Nusselstraße überbelastet durch die Ableitung des SLV aus dem Gewerbegebiet und 80 % Durchgangsverkehr mitten durch ein Reines Wohngebiet.

Lärmzahlen über 70 dB(A) -wie in Flughafennähe- werden bereits heute durch Straßenverkehr an mehreren Häusern erreicht.

Lt. Aktuellem Verkehrskonzept der LHM werden **55% Entlastung** für die OMS versprochen, was durch den PG-Tunnel erreicht werden hätte können.

Mit der Aussage des vorliegenden Gutachtens ist das jedoch nicht möglich.

Eine gleich bleibende oder gar steigende Belastung für die bestehenden Wohngebiete, wie im GEVAS Gutachten prognostiziert, kann nicht akzeptiert werden. Immerhin handelt es sich um Allgemeine und Reine Wohngebiete, die durch ihre offene Bebauung sensible Bereiche darstellen und für die spezielle Schutzanforderungen, was den Lärm betrifft, bestehen.

Die Erschließung des neuen Wohnviertels ist somit von entscheidender Bedeutung für die zukünftige Be- oder Entlastung unserer Wohngebiete. Ein für alle Anwohner tragbares Konzept fehlt und muss als Grundlage zum Wettbewerb entwickelt werden.

2. Versprochene Verkehrsentslastung und Ziele der Stadtplanung durch die NUP

Seit 50 Jahren wird den Anwohnern der OMS eine Verkehrsentslastung versprochen.

Die OMS soll lt. Billigungsbeschluss von 1993 (s. Anlage) vom Durchgangsverkehr befreit werden, ein Rückbau soll überhöhte Geschwindigkeiten unterbinden.

Dies ist bis heute nicht geschehen.

Es wird von der Stadt erklärt, dass diese Straße wegen ihrer Lage im Reinen Wohngebiet nie als Durchgangsstraße geeignet sein wird. „Nur vorübergehend“ sei Durchgangsverkehr zu erdulden, was mittlerweile aber 50 Jahre bedeutet.

Es wurde eine Entlastung durch folgende Maßnahmen versprochen:

- a) Durch die **A 99** - die sich nicht für die OMS eingestellt hat, im Gegenteil noch mehr Verkehr aus den angeschlossenen Autobahnen erzeugt
- b) Durch die **Pippingerstraße Neu**, die seit Jahrzehnten im FNP festgesetzt ist, um die A8 direkt an die NUP anzuschließen und somit Pippinger Straße „alt“ als auch die OMS zu entlasten -diese soll nun ebenfalls gespart werden, da der notwendige Lärmschutz Kosten verursachen würde und
- c) Durch den **Tunnel zur Paul-Gerhardt Allee**, der lt. Aussage der Billigung die NUP erst dadurch in vollem Umfang wirksam macht und den direkten Anschluss neuer Siedlungsgebiete an das Hauptstraßennetz ermöglicht (siehe Anlage) - dieser soll nun auch gespart werden.

Auszug aus dem Billigungsbeschluss (2.3.2005) zu Arkaden und NUP:

„Mit dem Paul-Gerhardt-Tunnel soll auch im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Umstrukturierung des Gewerbegebietes an der Paul-Gerhardt-Allee zu einem Wohn- und Mischgebiet der aus dem Gebiet induzierte Verkehr schnellstmöglich über die Anbindung an die Nordumgehung Pasing auf das dafür vorgesehene und geeignete Hauptstraßennetz geführt werden. Von dieser Verlagerung des Verkehrs aus den umliegenden Siedlungsgebieten auf diese neue Straßenverbindung wird eine spürbare Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes im Umfeld der Paul-Gerhardt-Allee erwartet.“

Im aktuellen Verkehrskonzept der Stadt München zu den zentralen Bahnanlagen wird ebenfalls festgestellt: **„die Belastung der Offenbachstraße geht um 55 % zurück.“**

Die Prognose in den Broschüren der Stadt zur NUP verspricht (mit Tunnel und S-Bahn, aber einer wesentlich höheren Wohndichte) ebenfalls einen Rückgang von 16.000 auf 8.000 Kfz für die OMS, was einer Sammelstraße auch endlich entsprechen würde.

- d) Durch den **Rückbau der Offenbach/Meyerbeerstraße** der immer noch nicht wie versprochen durchgeführt ist. Siehe Billigungsbeschluss 1993 zum FNP 1996 in der Anlage.

3. Prognose Gevas-Gutachten Verkehr

Die Aussage, die Bestandsstraßen wären ausreichend belastbar, ist nicht korrekt.

Schon jetzt ist bei einer Verkehrsbelastung von 8.500 in der Nusselstraße und 12.500 in der OMS zu Spitzenzeiten Stau. Wie soll das werden mit einer zusätzlichen Belastung von 5.500 Nutzern und geschätzten 12.000 Fahrbewegungen? Es steht zu befürchten, dass dann erhebliche Schleichverkehre in die Wohnviertel selbst entstehen und die Bestandsstraßen ausgebaut werden müssen.

Das Gevas- Verkehrsgutachten stellt keine Untersuchung an, wie die Belastung in den Spitzenzeiten aussieht.

Nach vorliegender Präsentation der aurelis ist nicht ersichtlich und gewährleistet, dass und zu welchem Zeitpunkt die Absiedelung des Gewerbes stattfinden wird. Der angebliche Rückgang des SLV wird im Gutachten nur für den südlichen Bereich der Offenbachstraße bestätigt. Für OMS und Nusselstraße wird nach wie vor eine gleichhohe bzw. erhöhte LKW Belastung (durch die Verlagerung des LKW Verkehrs aus der gesperrten Frauendorferstraße) prognostiziert. Fragen hierzu wurden bis heute nicht von der Stadt oder dem Verkehrsgutachter beantwortet. Die Verkehrsverträglich der Wohngebiete wird überhaupt nicht berücksichtigt.

4. Aussagen im Verkehrsentwicklungsplan München VEP

Gemäß VEP „haben alle Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität. Dieser Vorgang ist die **Grundvoraussetzung für die geplante Siedlungsverdichtung, die nur bei entsprechender Kapazität und Attraktivität des ÖPNV stadtverträglich verwirklicht werden**“.

5. Geplante Wohndichte

Eine Wohndichte über der GFZ von 1.2 kann nur mit guter Begründung angestrebt werden. Lärmintensive Busse, die selbst im Stau stehen, sind dies sicherlich nicht.

In der Präsentation der aurelis wird behauptet „*Dichtewerte wurden analog der stadträumlichen Lage sowie in Anlehnung an die bestehenden städtebaulichen Strukturen verifiziert*“.

Richtigstellung: Die stadträumliche Lage ist eine **dezentrale Insellage**, die umliegende Wohndichte liegt überwiegend bei einer **GFZ von 0,6** und max. bei 1.0.

7. Schlussfolgerung und Anträge:

Mit vorstehenden Ausführungen ist es in keiner Weise sinnvoll und gerechtfertigt jetzt bereits verbindlich festzulegen, das Gebiet nicht direkt an das südliche Hauptstraßennetz anzuschließen. Diese Weichenstellung muss solange offen bleiben bis die endgültige Planung des Gebietes feststeht.

a) Wir fordern eine Trasse als Option für einen zukünftigen „Paul-Gerhardt-Tunnel“ bzw. für eine Brücke östlich der bisher gedachten Standorte freizuhalten und eine stufenweise städtebauliche Entwicklung des Gebietes in Abhängigkeit der Verkehrsentwicklung vorzuschreiben.

b) Die Anzahl der Wohnungen und damit die Bebauungsdichte sind kritisch zu hinterfragen und die GFZ des neuen Gebietes an die der umliegenden Quartiere anzupassen. Soll die gewünschte Wohndichte beibehalten werden ist für eine entsprechende zusätzliche Anbindung an NUP oder Landsbergerstraße zu sorgen. Soll die Erschließung gespart werden ist logischerweise die Wohndichte deutlich herabzusetzen.

c) Das Verkehrsgutachten ist vollständig mit derzeitigem Stand vorzulegen und zu erläutern. Der Wettbewerb kann erst ausgeschrieben werden, wenn dieses vorliegt und von allen Beteiligten wie Bezirksausschuss und betroffenen Anliegern geprüft werden konnte.

d) Die Aussagen zur Verkehrsreduzierung von 55 % in den Bestandsstraßen sind als Ziel dem Wettbewerb zugrunde zu legen. Hierzu ist ein Verkehrskonzept vorzulegen. Gelingt es z.B. den Durchgangsverkehr in der OMS durch geeignete Maßnahmen zu unterbinden, dann ist tatsächlich die OMS für quartiersnahen Verkehr aufnahmefähig, wenn gleichzeitig ein verkehrsverträgliches Tempo und die versprochenen Rückbaumaßnahmen eingeführt, sowie der LKW- Verkehr direkt an das südliche Hauptstraßennetz abgeleitet wird.

e) Eine direkte und kurze Radwegeverbindung in die Innenstadt ist zu untersuchen.

f) Kartierte Biotop sind möglichst vollständig zu erhalten. Diese dezentrale Insellage ist geeignet für die Anlage von ausgedehnten Ausgleichsflächen.

Unabhängig von allen Entscheidungen ist endlich der versprochene Rückbau der OMS mit weiteren Verkehrslenkenden und - reduzierenden Maßnahmen mit Fertigstellung der NUP durchzuführen.

Anlage

Auszug Billigungs- und Satzungsbeschluss Arkaden und NUP

Billigungsbeschluss 1993 OMS

Bestehende Wohndichte Bereich Paul-Gerhardt Allee- Internettefassung

Grafik - Belastung der Offenbach/Meyerbeerstraße

Anlage

1. Auszug Billigungsbeschluss zur NUP (2.3.2005):

„Mit dem Paul-Gerhardt-Tunnel soll auch im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Umstrukturierung des Gewerbegebietes an der Paul-Gerhardt-Allee zu einem Wohn- und Mischgebiet der aus dem Gebiet induzierte Verkehr schnellstmöglich über die Anbindung an die Nordumgehung Pasing auf das dafür vorgesehene und geeignete Hauptstraßennetz geführt werden. Von dieser Verlagerung des Verkehrs aus den umliegenden Siedlungsgebieten auf diese neue Straßenverbindung wird eine spürbare Entlastung des nachgeordneten Straßennetzes im Umfeld der Paul-Gerhardt-Allee erwartet.“

„Die künftige Belastung ist aufgrund der umliegenden Straßennetzgestaltung in einer Größenordnung, die mit anderen gleichartigen Münchner Erschließungsstraßen vergleichbar ist.“

2. Auszug Satzungsbeschluss zu Arkaden und NUP (24.4.2006):

„Die Städtebauliche Entwicklung dieses Areals begründet sich auch durch die Möglichkeit, die Erschließung künftiger Baugebiete für den Individualverkehr unmittelbar über die Nordumgehung Pasing zu regeln.“

“**Die Notwendigkeit des Tunnels sei wohl unbestritten.** Nur durch ihn könne die dringend nötige Entlastung des Bereiches Nusselstraße erreicht werden“

„Ebenso sei dieser Tunnel erforderlich, um den Bereich nördlich des Pasinger Bahnhofs nicht mit erheblich steigender Verkehrsbelastung fertig werden zu müssen.“

3. Auszug Billigungsbeschluss vom 19.5.1993

Eine Beibehaltung des Straßenzuges OMS als Hauptverkehrsstraße erscheint im Rahmen der Abwägung zwischen den Nachteilen eines durch Reines Wohngebiet führenden Straßenzuges und der Sicherung eines ausreichenden Hauptstraßennetzes nicht mehr zwingend“!

Sowie:

„Eine wichtige Erschließungsstraße soll möglichst keinen großräumigen Durchgangsverkehr aufnehmen. Es kann daher auch nicht das Ziel der Verkehrsplanung sein, Verkehre von überlasteten übergeordneten Hauptverkehrsstraßen wie der Pippingerstraße auf hierfür ungeeignete Straßen zu lenken.“

Dieser Mangel führte schon lange vor dieser Entscheidung zur Lösung und Notwendigkeit, mittels NUP und Pippingerstraße Neu eine wirkungsvolle Lösung für den Durchgangsverkehr zu verwirklichen und die Wohngebiete von Pasing Nord mit Obermenzing zu entlasten.