

Frühzeitige Unterrichtung gemäß §3, abs. 1 BauGB, frühzeitige Unterrichtung vom 3.6.-3.7.2013

Einwände zu den aktuellen Planungen im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2058 ("Baugebiet Paul-Gerhardt-Allee")

1.

Die verkehrlichen Planungsgrundlagen sind liegen bis heute nicht vollständig und nachvollziehbar vor. Das von der LH München beauftragte Planungsbüro rechnet einen fiktiven Nullfall auf der Basis alter Verkehrserhebungen (durch Abzug von Gewerbe- bzw. Metro-Verkehr) als Bestand, statt aktuelle Verkehrserhebungen, insbesondere nach Inbetriebnahme der Pasinger Nordumfahrung, durchzuführen. Die LH München beabsichtigt im Bereich des Autobahnkreuzes Langwied großflächig neue Gewerbegebiete zu entwickeln. Da das geplante Baugebiet an der Paul-Gerhardt-Allee fast ausschließlich Wohnnutzung beherbergt, ist ein starker Verkehrsaustausch zu erwarten. Dies wird im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt. Deshalb muss eine Verkehrsuntersuchung mit realistischer Prognose der Gesamtbebauung auf der Basis aktueller Verkehrserhebungen beauftragt werden. Darüber hinaus muss der Gutachter unabhängig von Vorgaben konzeptionelle Vorschläge machen können. In Analogie zur Gültigkeit einer Baugenehmigung sollte der zum Bestand nicht weiter als 4 Jahre zurückliegen. Bezüglich eines Prognosehorizonts gehen die Straßenverkehrsbehörden von mindestens 15 Jahren aus.

2.

Es wird nicht nachvollziehbar dargestellt, wie viele zukünftige Bewohner das gesamte Baugebiet haben wird (ca. 6 ha werden ausgespart und nicht im Verkehrsgutachten berücksichtigt). Statt dessen "kursieren" unterschiedliche Zahlen Wohn-, Gewerbe- und Einzelhandelsnutzung (Tendenz steigend) in verschiedenen Veröffentlichungen. Der Verkehrserschließung, wird nur eine Teilplanung, nämlich die im ersten Schritt realisierbare Bebauung, zugrunde gelegt, obwohl bereits die Flächennutzungsplanung für den Vollausbau erfolgen soll. Es fehlen jegliche Perspektiven bzw. Hinweise auf optionale verkehrliche Maßnahmen für den Vollausbau des Baugebiets. Durch die derzeit vorliegende Planung wird die Nachrüstung von Infrastruktur für den Vollausbau unmöglich gemacht bzw. erheblich verteuert.

3.

Der Beschluss zur Absiedelung des Gewerbegebiets erfolgte seinerzeit aus der Erkenntnis heraus, dass das Verkehrsaufkommen zu hoch und für das Umfeld (ausschließlich Wohngebiete) unverträglich sei und die verkehrliche Situation verbessert werden müsse. Heute argumentieren die Vertreter der LH München gegenüber den Anwohnern, dass der Kfz-Verkehr nicht mehr werden würde (gilt bestenfalls nur für den aktuell geplanten Teilausbau des Baugebiets). Damit wird das Argument, das für die Absiedelung bemüht wurde ad absurdum geführt. Durch die neue Nutzung des Planungsgebiets wird weniger Güterverkehr, dafür mehr Busse (auch Schwerverkehr) und wesentlich mehr Pkw-Verkehr erzeugt. Für Wohnstraßen und Wohnsammelstraßen werden Belastung von 14-15.000 Kfz/24 Std. prognostiziert (eine Sammelstraße sollte max. 8.000 Kfz aufweisen).

4.

Es existiert kein Verkehrsführungskonzept für den Baustellenverkehr. Grundsätzlich muss bei größeren Baugebieten zunächst die Anbindung an das Hauptstraßennetz sichergestellt werden (fehlt im vorliegenden Fall). Über diese wird dann auch der Baustellenverkehr geführt.

5.

Es entsteht ein Wohngebiet für ca. 9.000 Einwohner (im Endausbau, im ersten Bauabschnitt ca. 5000 Einwohner) - ohne dieses direkt an das nächste Hauptstraßennetz anzuschließen, wie dies bei anderen vergleichbaren Siedlungsprojekten in München der Fall ist (Baugebiete sind direkt an das Primär- bzw. Sekundärnetz angebunden). Im vorliegenden Fall handelt es sich ausschließlich um Wohn- bzw. Wohnsammelstraßen). Gemäß den vorliegenden Planungen wird die Frauendorferstraße mit einem erheblichen Mehrverkehr rechnen müssen (ca. 40% im ersten Bauabschnitt), da sie für das neue Baugebiet die kürzeste Verbindung zum Hauptstraßennetz (Verdistraße) darstellt. Außerdem übernimmt sie die Funktion eines Autobahnzubringers für das neue Baugebiet (schnellster Weg zur A8 und A99). Dies ist für eine Wohnstraße (Tempo 30-Zone), die gemäß FNP ein reines Wohngebiet (WR) darstellt, untragbar. Da das Planungsgebiet weder über eine Anbindung an das primäre- oder sekundäre Hauptstraßennetz verfügt, wäre es erforderlich gewesen das Planungsgebiet auszuweiten. Bahnflächen dürfen hierbei kein Tabu sein (Ausweitung des Planungsgebiets bis zur Landsberger Straße).

6.

Nach Angaben der LH München sei der ursprünglich zur Anbindung des Baugebiets an das Hauptstraßennetz vorgesehene Tunnel zum Knie zu teuer. Eine Prüfung von Alternativen, die ernsthaft und vergleichend untersucht werden müssen, wurde gänzlich unterlassen. Dies stellt ein Versäumnis der LH München dar. Die statt dessen gewählte „Lösung“, nämlich keine Maßnahme zum Anschluss an das Hauptstraßennetz, stellt keine Alternative im Sinne der Abwägung dar. Sie wäre allenfalls dann zulässig, wenn nicht gebaut oder nur geringe Erweiterungen erfolgen sollen.

7.

Für den Fußgänger- und Radverkehr werden lediglich "eine Reihe von Maßnahmen für den nicht motorisierten Individualverkehr" in Aussicht gestellt. Ein schematisch dargestellter Fuß- und Radweg umfasst das Planungsgebiet im Grünbereich (in Form eines Rundwanderwegs). Es finden sich keinerlei Hinweise auf Lage, erschließungs- und Verbindungsfunktion dieser Rad- und Fußwege.

Eine Anknüpfung bzw. Integration in das Netz der vorhandenen Haupttrouten des Radverkehrs des VEP ist nirgends dargestellt.

8.

Der Textteil zum BPlan Nr. 2058 spricht von einer "Verbesserung" des öffentlichen Nahverkehrs durch einen "Bus-Shuttle" zum Bahnhof Pasing, der die vorhandenen Buslinien ergänzen soll. Dieser "Bus-Shuttle" orientiert sich jedoch nur in Richtung Westen. Die Innenstadt als wichtiges Ziel kann nur umwegig mit deutlichem zeitlichen Mehraufwand erreicht werden. Gegenüber einem S-Bahnhof Berduxstraße wäre die Reisezeit mit dem "Bus-Shuttle" (inkl. Umsteigen) mehr als doppelt so lang. Selbst die MVG als Betreiberin des "Bus-Shuttle" sieht diesen als nicht ausreichend zur Bedienung des Baugebiets an (Stellungnahme gegenüber dem Planungsreferat). Durch die geplante starke Verdichtung des Busverkehrs steigt der Anteil des Schwerverkehrs stark an (ca. 250 Busse/Tag bei durchgängigem 10 Min.-Takt). Um ein zügiges Vorwärtskommen der großen Busse (18m-Gelenkbusse bzw. Busse mit Anhänger) zu gewährleisten ist anzunehmen, dass das Parken im Straßenraum entfällt. Damit geht die "verkehrsberuhigende Wirkung" parkender Fahrzeuge im Straßenraum verloren. Bauliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen werden so unmöglich gemacht. Somit sind höhere Fahrgeschwindigkeiten und mehr gebietsfremder Schleichverkehr entlang der Nusselstraße, Paul-Gerhardt-Allee und Frauendorferstraße zu erwarten. Dies ist in Anbetracht der reinen Wohnnutzung und der zahlreichen Kindergärten untragbar.

9.

Die LH München ist nicht nur als Träger öffentlicher Belange an den Verkehrsentwicklungsplan, den sie selbst erstellt hat, gebunden. Der VEP beinhaltet einen S-Bahnhalt in Höhe der Berduxstraße. Zitierten Aussagen seitens der DB, dass sich ein Haltepunkt nicht lohne, sei widersprochen. Die ins Feld geführten hohen Kosten beziehen sich auf eine mittlerweile (ICE-Bauwerke) kompliziert zu realisierenden Verknüpfungshalt von S1 und S2. Den Haltepunkt Untermenzing hat die LHM seinerzeit auch durchgesetzt, obgleich er in lockerer Bebauung liegt. Die dem Verkehrsgutachten zugrunde gelegten Modal-Split-Werte des Stadtbezirks Pasing-Obermenzing können durch die "Randlage" des neuen Baugebiets im Gleisbogen ohne leistungsfähigen ÖPNV-Anschluss (S-Bahnhalt) nicht erreicht werden. Es ist mit einem deutlich höheren MIV-Anteil zu rechnen.

10.

Das Erschließungsstraßennetz soll so gestaltet werden, dass die derzeit nicht in die Planung einbezogenen Flächen A, B, C und D entlang der Paul-Gerhardt-Allee (heute z.T. Discounter) auch aus dem Baugebiet heraus erschlossen werden können.

11.

Die geplante Schule besitzt keinerlei Freisportanlagen. Um das Zufußgehen zur Schule zu fördern, sollte die Schule auch über Wege abseits des Kfz-Straßennetzes gut erreichbar sein. Ein solches Wegekonzept fehlt.

12.

Es wurde kein FNP-Entwurf vorgelegt der der üblichen Nomenklatur und Darstellungsweise für Flächennutzungspläne entspricht. Es wurde lediglich eine Broschüre in Form eines Werbeflyers auf der Ebene einer Städtebaulichen Rahmenplanung vorgelegt.

Geschoßflächenzahlen werden nur ungenau formuliert "von .. Bis", Grundflächen gar nicht angegeben. Die Pläne sind ohne Maßstab.

Als öffentliche Straßenflächen werden lediglich Peter-Anders- und Berduxstraße angegeben, sowie "neu zu errichtende Straßen".

Über deren Lage und Funktion gibt es keinerlei Hinweise.

Die auf der Homepage der LH München eingestellte Planlegende

"Planlegende\_Stand\_Feb2012.pdf" findet sich in den Plandarstellungen "Plan\_und Textteil\_BPlan\_Nr\_2058.pdf" (Internetfassung) nicht wieder.

Die LH München wird aufgefordert die abgeschöpften Planungsgewinne in die verkehrliche und soziale Infrastruktur zu investieren und die Realisierung des ursprünglichen Infrastrukturkonzepts zum Schutz der vorhandenen Anwohner und zum Nutzen der zukünftigen Bewohner umzusetzen. Deshalb sollen in den geänderten Flächennutzungsplan mit aufgenommen werden:

1. Direkte Fuß- und Radwegverbindung in Richtung Laim mit direkter Anbindung

(Konzeptvorschlag wurde auf der Bürgeranhörung

den Vertretern der LH München überreicht bzw. liegt in Form eines ähnlichen Antrags des BA vor.

. S-Bahnhof an der S 2 in Höhe der Berduxstraße (entgegen dem ursprünglichen

Planungsvorschlag, der einen gemeinsamen Bahnhof mit der S 1 vorsah kann ein S-Bahnhof nur an der S 2 wesentlich kostengünstiger errichtet werden). Ein Konzeptvorschlag kann der LHM zugeleitet werden. (zum Vergleich: Das Land Oberösterreich und die Gemeinde

Ostermiething investieren 11 Mio. Euro zur Verlängerung der Salzburger Lokalbahn nach Ostermiething - für 3900 Einwohner!)

3. Aufnahme frei zu haltender Trassenvarianten einer Straßenanbindung an die Landsberger Straße.
4. Fuß- und Radwegverbindung (ggf. ÖPNV) zur künftigen U-Bahn am Knie (Verlängerung der U5 zum Pasinger Bahnhof)
5. Schaffung von Freisportflächen im Umfeld der geplanten Schule, die auch der Allgemeinheit zur Verfügung stehen.
6. Das Erschließungsstraßennetz muss konkretisiert werden und sollte eine Erschließung der Einzelhandelsflächen auch von der Seite der neuen bebauung zulassen (Entlastung des reinen Wohngebiets an der Paul-Gerhardt-Allee).
7. Im Rahmen des Bebauungsplans sollte die großräumige Blockstruktur aufgelöst und kleinteiliger Gestaltet werden, um einen besseren Bezug zur bestehenden Bebauung zu erhalten (Bezug auf Obermenzing statt auf die Borstei). Eine öffentliche Durchwegung der Blöcke sollte sichergestellt werden.

Andreas Bergmann  
Frauendorferstr. 54  
81247 München  
[bergmann@bayern-mail.de](mailto:bergmann@bayern-mail.de)