

Name: Maria Ecke-Bünger
Dr. Ulrich Bünger
Straße: Meyerbeerstraße 28
PLZ/Wohnort: 81247 München
Telefon: 089 – 818 018 40
Datum: 2.7.2013

An das
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
-Hauptabteilung II-
Stadtplanung
Blumenstraße 28 b
80331 München

per email: plan.ha2-4@muenchen.de

Beteiligung der Öffentlichkeit An der Bauleitplanung

Planungsgebiet: Paul-Gerhardt Allee

Sehr geehrte Stadt- und Verkehrsplaner,
sehr geehrte Frau Dr. Merk, sehr geehrter Herr Willer,

es konnte bisher leider nicht nachvollziehbar dargestellt werden, dass für unsere bestehenden Wohnviertel endlich eine tatsächliche und deutliche Entlastung des Verkehrs stattfinden wird. Es konnte auch nicht dargestellt werden, dass eine zeitgemäße Stadtplanung mit einer deutlichen Abkehr vom Auto stattfinden wird.

Hier nun unsere Einsprüche und Fragen mit der Bitte um Stellungnahme.

Äußerungen:

1. Wir erheben Einspruch zur vorgezogenen Bürgerbeteiligung, da die **wesentlichen Plangrundlagen nicht vorliegen**. Es fehlt – trotz wiederholter Aufforderungen seitens des BA 21 und der Bürger – ein nachvollziehbares, detailliertes und aktualisiertes Verkehrsgutachten. Das uns bisher vorliegende Gutachten mit seiner „Aktualisierung“ von 2012 ist in Teilen falsch, wie sich in der nicht berücksichtigten LKW -Sperrung für die Frauendorferstraße zeigt. Damit sind auch alle anderen Aussagen, insbesondere was die Belastung der Nusselstraße, aber auch der Offenbach-/Meyerbeerstraße (OMS) bzgl. der zukünftigen LKW-Belastung betrifft, falsch. Es fehlt die Darstellung der Knotenbereiche zu den Spitzenzeiten, es fehlt die Darstellung des LKW Anteils der bestehen bleibenden Gewerbebetriebe, der neuen Geschäfte und des Versorgungsverkehrs des neuen Stadtviertels. Es fehlt die Darstellung der Busfahrten bezogen auf den Tag. Es fehlt die nachvollziehbare Berechnung zu den prognostizierten Einzelfahrten aller relevanten Verkehrsträger. Es fehlt die Gesamtbetrachtung des bestehenden Verkehrs, also auch des bereits bestehenden Durchgangsverkehrs. Es ist ein Gutachten vorzulegen, das in der Qualität dem Gutachten zum Prinz-Eugen-Park entspricht.

2. Wir erheben Einspruch, da nicht dargelegt ist, wie viele Anwohner insgesamt auf dem Areal nach dem Gesamtumbau maximal wohnen werden, und diese Zahlen auch nicht im „Verkehrskonzept“ berücksichtigt werden. Es wird auch nicht dargestellt, wie hoch die Belastung bei einer Zwischenlösung durch die bestehenden Gewerbebetriebe sein wird.

3. Wir erheben Einspruch, da sich das „Verkehrskonzept“ auf das **Jahr 2008** mit vollkommen **irrelevanten Datenlage** bezieht. Stattdessen ist vom Jetztzustand oder zumindest von der letzten offiziellen Verkehrszählung vom 20.1.2011 auszugehen. Der Name „Verkehrskonzept“ ist irreführend, wenn dadurch nur die bestehende Überlastung unserer Wohnstraßen zementiert werden soll.

4. Die Behauptung „für eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung steht das vorhandene Straßennetz zur Verfügung“ ist falsch. Eine jetzt anvisierte und dargestellte Belastung mit 13.000 Kfz/Tag für die Nusselstraße oder 15.000 Kfz/Tag für die OMS ist nicht hinnehmbar. Im Falle der OMS wurde über Jahrzehnte den Anwohnern dargestellt, dass die Belastung mit 15-16.000 Kfz/Tag nur „vorübergehend“ zu ertragen wäre! Diese Belastung ist für Sammelstraßen in z.T. Reinen Wohngebieten unmaßstäblich und in keinem Fall „stadtverträglich“, was auch die bisherige Lärmbelastung beweist. Eine Belastung mit weiterhin mind. 750 LKW/Tag (Nusselstraße) bis 800 LKW/Tag (OMS) + Busverkehr ist ebenfalls **keine** „merkliche Entlastung“ - im Gegenteil. Ziel muss sein, eine für die Anwohner verträgliche Belastung zu erreichen, sodass z.B. auch die Gärten für eine Aufenthaltsnutzung wieder geeignet sind.

5. Die Darstellung von künftig 8.000 Kfz/Tag für die Frauendorferstraße kann unmöglich richtig sein, da sie bereits jetzt ca. 6.000 Kfz-Fahrten/Tag aufweist. Eine Erhöhung von nur 2.000 Kfz/Tag durch ca. 9.000 Menschen ist nicht nachvollziehbar. Nach gewissenhaften Berechnungen unsererseits wird sich der **Verkehr im Vergleich zum Jetztzustand um mind. 100% für Nussel- und Frauendorferstraße erhöhen**, dabei wird der **Schwerlastverkehr**, bestehend aus LKW + BUS für Nusselstraße und OMS **annähernd gleich bleiben**. Hier von einer „merklichen“ Entlastung zu sprechen ist irreführend. Die **erhebliche Mehr-Belastung** im Vergleich zum Jetztzustand ist allen Anliegern deutlich zu machen, wie sonst soll eine Bürgerbeteiligung funktionieren?

Wir erheben Einspruch gegen die irreführende Darstellung.

6. Die Behauptung „das Konzept setze auf eine Verlagerung vom Auto auf öffentliche Verkehrsmittel und eine „Verbesserung“ des Modal Split“ kann in keinem Fall durch einen Busshuttle gewährleistet werden. Weder ist es sinnvoll, erst über 1 km umwegig in Richtung stadtauswärts (Westen) fahren zu müssen, wenn man eigentlich nach Osten in die Stadtmitte möchte, noch ist die damit verbundene erhebliche Lärm- und Abgasbelastung für die Anwohner zu rechtfertigen.

7. Wir erheben Einspruch, da im Zuge der ca. 10-jährigen Planung zur NUP für die Offenbach-/Meyerbeerstraße ein 50%iger Rückgang der Verkehrszahlen auf dann **8.000 Kfz/Tag** versprochen wurde, was, wie ebenfalls im Satzungsbeschluss festgehalten, der allgemeinen Belastung von Sammelstraßen in München entspricht. Dieses Ziel wurde glaubhaft über Jahre und belegt durch Gutachten dargestellt und hat die Preisgestaltung für den Grundstückskauf in dieser Zeit nach oben getrieben. Dieses Ziel (8.000 Kfz/Tag) ist weiter zu verfolgen und darf nicht durch eine neue unverantwortlich überhöhte Zielsetzung von 15.000 Kfz/Tag (auf fast das Doppelte!) stillschweigend und für die Anwohner intransparent ad acta gelegt werden.

8. Das Gewerbegebiet war zu Entstehungszeiten an die Bahn angeschlossen, nur so konnte dieses überhaupt damals realisiert werden. Die **Umnutzung der an die Bahn angeschlossenen Betriebe** durch verkehrliche Erreichbarkeit ausschließlich durch

Wohngebiete ist nie genehmigt worden und **war unzulässig**. Deshalb kann diese Verkehrsbelastung auch nicht Grundlage für die neue Belastung werden.

9. Die Überlegung das Gebiet mittels einer aufwändigen neuen Trambahnschleife anzubinden ist überflüssig. Liegt doch das Gebiet direkt an zwei (!) Seiten an den S-Bahngleisen. Auch das Gewerbegebiet sollte an die Gleise angeschlossen werden, also umso mehr dann auch ein neues Wohnviertel mit mind. 9.000 Menschen.

10. Bei der Untersuchung zu einem möglichen **zusätzlichen S-Bahnhalt** ist auch das bestehende Einzugsgebiet - das ständig mehr verdichtet und immer mehr Anwohner aufweisen wird- mit aktuellen und prognostizierten Zahlen einzubeziehen. Pasing-Obermenzing wächst prozentual schneller als München insgesamt, nämlich um +14,9 %. Dies ist bei der B-Planung mit neuer Infrastruktur zu berücksichtigen. Wir unterstellen, dass dieser zusätzliche S-Bahnhalt hier ein größeres Einzugsgebiet mit mehr Menschen haben wird, als z.B. der vor wenigen Jahren errichtete S-Bahnhalt Untermenzing.

11. In allen Billigungsbeschlüssen zur NUP wurde als Rahmenplanung der PG-Tunnel zugrunde gelegt - als **dringend notwendige direkte Verbindung zum Hauptstraßennetz**, auch wenn Gewerbebetriebe teilweise abgesiedelt werden. Dies ist nun – mit der möglichen und v.a. kostengünstigeren Alternative einer Brücke – einzuhalten, insbesondere unter der Tatsache, dass bereits **Gelder für den Tunnel** bereitgestellt wurden und die Vivico/Aurelis Verkaufserlöse aus den durch die NUP neu erschlossenen Grundstücken für den Tunnel/Brücke verwenden muss. Die Bahn muss in die Pflicht genommen werden hier notwendige Grundstücke bereit zu stellen.

12. Wir fordern ein **stadtökologisches Siedlungsmodell**, das es den zukünftigen Anwohnern ermöglicht, sich auch ohne Auto zu organisieren. Es sollen kleinteilige Läden und Geschäfte, Cafes und Begegnungsräume geschaffen werden. Die bestehenden überdimensionierten Großhandelsflächen sind abzusiedeln, da diese nur weiteren Verkehr anziehen. Es sind Modelle wie „Wohnen ohne Auto“ vorzuziehen. Dies ist natürlich wiederum nur mit einer optimalen direkten S-Bahnanbindung und gleichzeitig gebauten Radstegen zu ermöglichen.

13. Gemäß RAST 2006 soll die Belastung einer Sammelstraße 8.000 Kfz/Tag nicht überschreiten, auch nicht in München. „Die Frage der Belastbarkeit einer wichtigen Erschließungsstraße gemäß VEP ist abhängig von der **Verkehrsverträglichkeit der Umgebung**“ - diese Aussage des HA I / Referat für Stadtplanung und Bauordnung gilt selbst für die untere Kategorie von Hauptstraßen, umso mehr dann auch für unsere Sammelstraßen, die aus gutem Grund nicht zur Kategorie der Hauptverkehrsstraßen /Untere Erschließungsstraßen zählen.

Trotzdem war durch den jahrzehntelangen Missstand der Erschließung des Gewerbegebietes durch Reine Wohngebiete von den Anwohnern der Nussel-, der Offenbach-, der Meyerbeer-, der Frauendorferstraße und der Paul-Gerhardt-Allee die weit über Gebühr liegende Belastung zu ertragen. Allen Anwohnern wurde versprochen, im Zuge der zukünftigen verschiedenen Planungen, u.a. auch zur Bebauung des o.g. Areals, dass sie künftig **d e u t l i c h entlastet** würden – das war auch der Grund der Umwandlung des Gewerbegebietes in ein Mischgebiet. Es ist nicht akzeptabel, diesen Missstand nun zu zementieren, indem LKW durch Busse und mehr PKW ersetzt werden sollen. Von einer zeitgemäßen Planung erwarten wir als betroffene Anwohner, dass nun endlich die adäquaten Planungsgrundsätze und Richtlinien angesetzt werden. Wir erwarten endlich die längst überfälligen verkehrslenkenden Maßnahmen (z.B. eine Brücke über die Gleise, reduzierte Fahrbahnbreiten mit ausreichend Parkständen), die die Umsetzung einer dauerhaften Belastung unter 8.000 Kfz/Tag ermöglichen. Wir fordern, dass für uns als Anwohner „im Bestand“ dieselben Lärmgrenzwerte herangezogen werden, wie sie für die neuen Bewohner angesetzt werden. Die neuen Bewohner dürfen nicht „auf unsere Kosten“

angezogen werden. Es ist untragbar den Versorgungsverkehr für ein neues Stadtviertel in dieser Größenordnung uns Anwohnern im Bestand auf Dauer zuzumuten.

Wir erwarten die Umsetzung der Ziele der Landeshauptstadt München, wie sie im Leitmotiv „Kompakt-Urban-Grün“ formuliert werden: eine stadtverträgliche Siedlungsentwicklung und damit eine umweltgerechte Verkehrsplanung.

Das heißt, wir fordern

- die Umsetzung des Konzeptes der Zentralen Bahnflächen wie es ursprünglich geplant war,
- eine **direkte Anbindung an das südliche Hauptstraßennetz** z.B. mittels einer kostengünstigeren Brücke (wenn ein Tunnel zu teuer ist), insbesondere auch für den ca. 10 Jahre dauernden Baustellenverkehr,
- eine Lösung, die den zu erwartenden **Durchgangsverkehr unterbindet**,
- einen **S-Bahn Halt im direkten Wohnumfeld** z.B. auf Höhe der Eisbachstudios und eine Anbindung an die S2 und
- die Fußgänger- und Radfahrbrücken zeitgleich umzusetzen.

14. Lassen sich keine der genannten Maßnahmen (S-Bahn Halt/Bus-Brücke nach Süden) verwirklichen, weil die reichste Stadt Deutschlands kein Geld bereitstellen will, und die Bauträger noch mehr Geld erwirtschaften wollen- dann müsste die Anzahl der Wohnungen und damit verbunden die Dichte drastisch reduziert werden. Die Bebauung müsste sich dann an die umliegenden Wohnviertel mit einer GFZ von überwiegend 0,6 und maximal 1,1 anschließen. Auch im Ackermannbogen konnten beispielsweise Reihenhäuser geplant werden.

Fragen

1. Wodurch wurde die Analyse für die Nusselstraße mit 13.000 (Flyer LHM 2013) bzw. 14.000 Kfz (Infoveranstaltung am 18.6.13) für das Jahr 2008 nachgewiesen? Nach unserem Kenntnisstand lag die höchste Belastung bei 11.000 Kfz/Tag (Gevas Gutachten, Zeitungsbericht 2004 etc.).
2. Wie hoch ist der reine Durchgangsverkehr in der Paul-Gerhardt Allee/ Frauendorferstraße?
3. Wie wird die Prognose für den entstehenden Verkehr des Wohngebietes erstellt?
4. Wieso werden für den Fall von 4.500 Anwohnern + 5.000 qm Handel + Kita + Schule ca. 3.000 Fahrten weniger ermittelt als z.B. für das vergleichbare Gebiet Prinz-Eugen-Park?
5. Welcher Modal Split wird angestrebt, bzw. für die Berechnung zugrunde gelegt?
6. Wie hoch ist der Verkehr, der durch die Versorgung des Gebietes selbst entstehen wird (LKW, PKW)?
7. Wie hoch ist der LKW-Anteil der bestehenden Gewerbeflächen (Bereiche A-E)?
8. Wie viele Busfahrten werden angesetzt? In welchem Zeitabstand fahren die Busse?
9. Wie sieht der Verkehr zu den Spitzenzeiten aus?
10. Wie wird die Zielsetzung der Reduzierung des individuellen Pkw-Verkehrs strategisch/planerisch umgesetzt?
11. Gibt es ein vergleichbares – in den letzten Jahren geplantes – Siedlungsgebiet in München, das mit ca. 9.000 Menschen ausschließlich an Nicht-Hauptverkehrsstraßen angebunden wurde?

12. Wie sieht die übergeordnete Verkehrsplanung für Pasing Nord, Pasing Süd und Obermenzing unter den geänderten Verkehrsbedingungen incl. NUP aus? Muss eine solche nicht vor der Bebauungsplanung vorliegen?

13. Mit welchen zusätzlichen verkehrslenkenden Maßnahmen wird gewährleistet, dass der bisherige funktionswidrige Durchgangsverkehr in der OMS und in der Frauendorferstraße nun auf die NUP geleitet wird?

14. Wofür werden die bereits zur Verfügung gestellten Gelder für den PG Tunnel verwendet?

Sehr geehrte Stadt- und Verkehrsplaner,

wir bitten um Beantwortung unserer Fragen, die wir seit Beginn der Bürgerbeteiligung im Jahr 2011 stellen. Die hier aufgeführten Einsprüche wurden im Wesentlichen ebenfalls bei den ersten Infoveranstaltungen und auch vor dem Wettbewerb deutlich an die Stadt- und Verkehrsplanung gegeben und haben bisher keine Beachtung gefunden.

Damit stellt sich eine letzte Frage nach dem Titel „mitdenken - mitreden - mitplanen“: Ist dieser Titel noch gerechtfertigt, wenn so wichtige und stichhaltige Bürgereinwände konsequent übergangen werden und Fragen über Jahre nicht beantwortet werden?

Bitte nehmen Sie die Einwände von uns Anwohnern und Münchnern ernst und lassen Sie Konsequenzen folgen, indem der allererste Wurf des Konzeptes der Zentralen Bahnflächen zur Ausführung kommt und München damit vorbildhaft ein wirklich zeitgemäßes Siedlungsgebiet schaffen kann – gleichermaßen zum Wohle der bestehenden wie auch der zukünftigen Bevölkerung!

Mit freundlichen Grüßen
Maria Ecke-Bünger
Dr. Ulrich Bünger
3.7.2013