

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

-Hauptabteilung II-  
Stadtplanung  
Blumenstraße 28 b  
**80331 München**

### **Bebauungsplan zum Paul-Gerhardt Gebiet**

Als gebürtige Freiburgerin habe ich nicht nur miterlebt, was eine konsequente, auf Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsträger und auf Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ausgerichtete Verkehrspolitik bewirken kann, sondern bin durch diese Erfahrung auch selbst so geprägt, dass ich nach Möglichkeit versuche, mein( Fahr-)Ziel zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen und nur in Ausnahmefällen das Auto zu benutzen.

Wenn ich mir nun das emissionslastige Konzept anschau, mit dem die LH das in Insellage befindliche Neubaugebiet PGA erschließen möchte, kommt es mir gerade so vor, als seien hier die Zeichen der Zeit überhaupt noch nicht erkannt worden.

Dabei hat die Stadt München in der „Perspektive München“ doch formuliert, dass die geplante Siedlungsverdichtung nur bei entsprechender Kapazität und Attraktivität des ÖPNV stadtverträglich verwirklicht werden kann und dies sogar zur Grundvoraussetzung für geplante Siedlungsverdichts- und Neubaugebiete erklärt.

Warum wird diese Zielsetzung bei der Erschließung der PGA nicht umgesetzt?

Es kann doch nicht angehen, dass den leidgeplagten Bewohnern der Nusselstraße jahrzehntelang eine Verkehrsentslastung in Form eines Tunnels in Aussicht gestellt und folgerichtig in allen Umgebungsplanungen (z.B. zur NUP) mitberücksichtigt wird, am Ende aber gar nicht realisiert wird und den Bürgern dann der Status Quo mit einem etwas geänderten Verkehrsmix als Entlastung verkauft wird!

In der Erörterungsveranstaltung vom 18.6. sprachen die Vertreter der Stadtverwaltung von einer hohen *Qualität* des bestehenden Straßenzuges, der seine *Leistungsfähigkeit* über Jahrzehnte unter Beweis gestellt habe – wie es um die *Lebensqualität* der hier lebenden Bürger bestellt ist, deren *Leidensfähigkeit* über all die Jahre bis zum Anschlag strapaziert wurde, scheint niemanden zu interessieren. Was ist denn das für ein Konzept, das bereits in der ersten Realisierungsstufe die maximale Verkehrsbelastung für Wohnsammelstraßen um ca. 60% überschreitet? Ein solches Konzept ist weder tragfähig, noch zukunftsweisend und deshalb inakzeptabel.

Daher fordere ich die Stadt München auf, folgende Maßnahmen zu realisieren:

1. Einrichtung eines S-Bahn-Halts der S2 auf Höhe der Eisbachstudios als unabdingbare Maßnahme, um den Modal Split wirksam zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs zu verschieben und damit die Umwelt von Lärm und Luftschadstoffen zu entlasten, die Wohn- und Lebensqualität in den angrenzenden Wohngebieten nachhaltig zu verbessern und die Stadt München ihren selbst gesteckten Zielen (Perspektive München, Luftreinhalteplan) ein Stück näher zu bringen. Was für Untermenzing im Jahre 2005 verwirklicht wurde und sich gerechnet hat, kann für das Wohngebiet Paul-Gerhardt-Allee wohl kaum unwirtschaftlich sein: Der S-Bahnhof Untermenzing hat sicherlich weniger Anwohner in seinem Einzugsgebiet. Eine S-Bahnstation Eisbachstudios wertet außerdem die in dem Neubaugebiet entstehenden Wohnflächen auf, so dass man die Bauträger, die an deren Verkauf verdienen, an den Baukosten für die S-Bahnstation beteiligen kann. Der Pkw-Verkehr verbraucht von allen Personenverkehrsarten die meisten Ressourcen, deshalb sollte hier man langfristig denken und es so vielen Menschen wie möglich erleichtern, das Auto nicht zu benutzen.
2. Reservierung eines Teils der neu zu errichtenden Wohnflächen für ein Modellprojekt „fahrradfreundliches Wohnen/ Wohnen-ohne-Auto“ mit reduziertem Stellplatzschlüssel, dafür aber großzügig bemessenen und sicheren Abstellplätzen für Fahrräder, einer Radwerkstatt u.ä. Knapp ein Viertel der Münchner Haushalte kommt ohne eigenes Auto aus. Unter ihnen gibt es sicherlich viele fahrradfahrende Wohnungssuchende, für die das neue Wohngebiet mit geplanter neuer Radwegtrasse zum Pasinger Bahnhof und Anschluss an die übergeordnete Fahrradmagistrale und Pasing – Laim – Hauptbahnhof interessant ist.
3. Einplanung von TG-Stellplätzen für Car-Sharing Fahrzeuge direkt in dem neu zu errichtenden Wohngebiet.

Der Bau einer S-Bahnstation wie unter 2. beschrieben ist die absolute Minimallösung für ein Wohngebiet dieser Größenordnung. Kommt die S-Bahnstation nicht, müssen die Ausbaupläne drastisch nach unten korrigiert und der vorhandenen Wohnbebauung angepasst werden. Eine Neubebauung ausschließlich zu Lasten der vorgelagerten reinen Wohngebiete ist nicht hinnehmbar.