

# „Tempo 30 ist mittlerweile nicht mehr ausreichend“

Nach dem SZ-Interview mit dem BA-Vorsitzenden Christian Müller: Leser diskutieren die Verkehrssituation in Pasing und Obermenzing

Pasing, ein Stadtteil im Wandel. Etwa 65 000 Menschen wohnen bereits in Pasing und Obermenzing, 32 000 Autos sind angemeldet, überall sind Baustellen für Gewerbe und neue Wohngebiete. Die Anlieger stark befahrener Straße stöhnen, weil sie Liefer- und Durchgangsverkehr, Lärm und Abgase ertragen müssen. Nach dem SZ-Interview mit Bezirksausschusschef Christian Müller (SPD), „Bessere Radwege sind die richtige Antwort“/SZ vom 14./15. Januar, fordern viele ein Konzept, um Verkehr aus Wohnstraßen herauszubekommen.

## Forum

Die Darstellungen von Christian Müller zur Verkehrspolitik in Pasing- Obermenzing sind durchweg sehr erstaunlich. Weiß er doch, dass zum Beispiel Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes durch den Paragraphen 45 der STVO sehr wohl angeordnet werden kann, wie das Beispiel der benachbarten Nusselstraße seit 2006 eindrücklich zeigt! Die durch ein Gutachten aufgezeigten aktuellen Lärmwerte liegen in der Offenbach-/Meyerbeerstraße weit über den Grenzen zur Gesundheitsgefährdung und dem Lärmgrenzwert des Bundes. Auch dies weiß Herr Müller. Leider muss ein solches Gutachten von den Betroffenen beauftragt werden und nicht durch die zuständigen städtischen Stellen. Um eine für die Anwohner einigermaßen erträgliche Lärmsituation zu schaffen, ist selbst die Absenkung auf Tempo 30 mittlerweile nicht mehr ausreichend. Von „Ruhe“ wird hier nie die Rede sein können! Ein Verkehrskonzept ist längst überfällig und nicht durch „gespanntes“ Abwarten zu erreichen. *Steffen Adelman, München*

Die Ratlosigkeit von Stadtrat Müller bezüglich verkehrslenkender Maßnahmen erstaunt. Die SPD hat noch vor wenigen Jahren den Paul-Gerhardt Tunnel als absolut notwendige Ergänzung der Nup (Nordumgehung Pasing) dargestellt, mit dem Ziel, einerseits die volle Wirkung der Nup zu ermöglichen und andererseits die dringend nötige Verkehrs-entlastung der Gebiete nördlich der Bahn zu gewährleisten. Stadtrat Müller weiß sehr wohl, dass nach dem Verkehrs-



Die Anwohner der Meyerbeer- und Offenbachstraße sind nur eine Gruppe von Anwohnern, die die Verkehrspolitik der Stadt kritisieren. Hier installierten sie im vergangenen Jahr probeweise einen Zebrastrifen, um Fußgängern das Überqueren der stark befahrenen Straße zu erleichtern. Foto: privat

Pippingerstraße erreicht werden, aber auch der dringend notwendige Anschluss der Nup an die A 8 über die sogenannte Pippingerstraße Neu als „nicht notwendig“ erklärt werden. Die planrechtlich untergeordnete Offenbach/Meyerbeerstraße ist nun die kostengünstige Alternative zur Pippingerstraße Neu und erstickt im überörtlichen Fernverkehr. Dieses Vorgehen belastet vollkommen unnötig ungeschützte und offen

und Obermenzing. Dies alles ergibt bei Stadtrat Müller nur täglich 1000 Pkw-Bewegungen und andere Fahrten, weil er in abenteuerlichen Weise unterstellt, dass sich von den 5500 hier lebenden und arbeitenden Menschen nur elf Prozent mit dem eigenen Auto bewegen. Weil er unterstellt, dass von den 4500 Neubürgern 2500 zu Hause bleiben. Mutter am Herd. Das war schon 1960 nicht mehr die Berechnungsgrundlage. Weil er weiter un-

für ein entlastendes Verkehrskonzept West allesamt streicht, weil man in der Lage ist stattdessen den überörtlichen Durchgangsverkehr durch ein reines Wohngebiet zu zwingen, statt auf Staatsstraßen zu lenken und dann auch noch öffentlich darüber räsoniert, dass ja nun nichts anderes möglich ist, ist man für den Bürger nicht mehr vermittelbar. *Simon Erber, München*

on und die ohnehin schon extreme Anwohnerbelastung absolut bekannt ist, an diesen schon direkt lächerlichen und unrealistischen Zahlen fest, Herr Müller? *Susanne Lachenmayr, München*

Es ist mir unverständlich, wie Christian Müller weiterhin darauf verweisen kann, dass Tempo 30 nicht umsetzbar ist. Schließlich wurde ihm, wie dem gesamten Bezirksausschuss und dem KVR, das

nicht ausreichende, wäre die Temporeduktion auf 30 km/h.

*Klaus Werner Heuschen, München, 2. Vorsitzender der IGOM e.V.*

Bessere Radwege wären eine der richtigen Antworten, wenn es sie denn gäbe. Der Verweis auf „bessere Radwege“ erscheint im Licht einer (unklaren) übergreifenden Radfahrwegplanung und gefährlicher Radwege in Pasing als sinnfreies Mantra. Ohne die beiden Grünzüge Durchblick und Würm hätte Pasing wohl die schlechtesten Bedingungen für Radfahrer im gesamten Stadtbereich. Es fehlt an vorschriftsmäßigen Radwegen und Tempo-30-Zonen. Die qualitativ unzureichenden Radwege an der Offenbachstraße, für 400 bis 600 Schulkinder der tägliche Schulweg, haben heute schon ein hohes Gefahrenpotential, belegt durch sechs Rad-Unfälle seit 2010, einen tödlichen Rad-Unfall 2008 durch einen rechtsabbiegenden Lkw und einen gleichartigen „Fastunfall“ vor drei Wochen. Trotz vieler Anträge von Bürgern wurden immer noch keine adäquaten Verbesserungen eingeleitet. Die Polizei bezeichnete mittlerweile Probleme mit diesem Radfahrweg als „in der Innenstadt eine relativ normale Situation“.

„Ohne Durchblick und Würm hätte Pasing die schlechtesten Bedingungen für Radfahrer.“

Das Argument „neue Straßen helfen nicht“ war schon für die A 99 falsch. Signifikante Veränderungen der Bewohnerzahlen und Strukturen müssen durch geeignete Maßnahmen, wie zum Beispiel Ableitungen aus (nicht durch) Wohngebiete (Stichwort Tunnel) aufgefangen werden. *Klaus Rosenauer, München*

Eine „gut ausgebaute Radverbindung“ vom Paul-Gerhardt-Gebiet in die Innenstadt wird es nur über den Umweg Bärnmannstraße geben. Eine Radverbindung Richtung Pasinger Bahnhof, die nicht über die stark befahrene Nusselstraße geführt wird, ist bis jetzt noch nicht definitiv vorgesehen. Eine Überquerung der Offenbachstraße nördlich der Bahngleise wäre wünschenswert. Meine Anfrage vom 13. Oktober 2011 an Herrn Müller vom BA wegen der jetzt schon zu vielen Radler auf den Gehwegen der Nus-

Anlieger stark befahrene Straße stöhnen, weil sie Liefer- und Durchgangsverkehr, Lärm und Abgase ertragen müssen. Nach dem SZ-Interview mit Bezirksausschusschef Christian Müller (SPD), „Bessere Radwege sind die richtige Antwort“/SZ vom 14./15. Januar, fordern viele ein Konzept, um Verkehr aus Wohnstraßen herauszubekommen.

## Forum

Die Darstellungen von Christian Müller zur Verkehrspolitik in Pasing-Obermenzing sind durchweg sehr erstaunlich. Weiß er doch, dass zum Beispiel Tempo 30 aus Gründen des Lärmschutzes durch den Paragraphen 45 der STVO sehr wohl angeordnet werden kann, wie das Beispiel der benachbarten Nusselstraße seit 2006 eindrücklich zeigt! Die durch ein Gutachten aufgezeigten aktuellen Lärmwerte liegen in der Offenbach-/Meyerbeerstraße weit über den Grenzen zur Gesundheitsgefährdung und dem Lärmgrenzwert des Bundes. Auch dies weiß Herr Müller. Leider muss ein solches Gutachten von den Betroffenen beauftragt werden und nicht durch die zuständigen städtischen Stellen. Um eine für die Anwohner einigermaßen erträgliche Lärmsituation zu schaffen, ist selbst die Absenkung auf Tempo 30 mittlerweile nicht mehr ausreichend. Von „Ruhe“ wird hier nie die Rede sein können! Ein Verkehrskonzept ist längst überfällig und nicht durch „gespanntes“ Abwarten zu erreichen. *Steffen Adelman, München*

Die Ratlosigkeit von Stadtrat Müller bezüglich verkehrlenkender Maßnahmen erstaunt. Die SPD hat noch vor wenigen Jahren den Paul-Gerhardt Tunnel als absolut notwendige Ergänzung der Nup (Nordumgehung Pasing) dargestellt, mit dem Ziel, einerseits die volle Wirkung der Nup zu ermöglichen und andererseits die dringend nötige Verkehrs-entlastung der Gebiete nördlich der Bahn zu gewährleisten. Stadtrat Müller weiß sehr wohl, dass nach dem Verkehrskonzept München Pasing von 2006 für die Offenbachstraße die dringend notwendige Halbierung der Verkehrsmenge (circa 8000 Kfz) geplant ist.

Auch weiß Herr Müller, dass seit 1993 gemäß Billigungsbeschluss der Stadt mittels geeigneten verkehrlenkenden Maßnahmen der funktionswidrige Durchgangsverkehr in der Offenbach-/Meyerbeerstraße zu verhindern ist. Die Anwohner wünschen nun lediglich die Einhaltung des Planrechts und der Zusagen der Stadt. Politisch ist dies bei entsprechendem Willen durch eine verantwortungsvolle Verkehrsplanung sofort umsetzbar. Stattdessen wurden jedoch die für diese Verkehrs-entlastung notwendigen, vorhandenen planerischen Alternativen sukzessive im Laufe der Jahre gezielt nicht umgesetzt. Damit konnte eine Entlastung der Hauptverkehrsstraßen wie der



Die Anwohner der Meyerbeer- und Offenbachstraße sind nur eine Gruppe von Anwohnern, die die Verkehrspolitik der Stadt kritisieren. Hier installierten sie im vergangenen Jahr probeweise einen Zebrastreifen, um Fußgängern das Überqueren der stark befahrenen Straße zu erleichtern. Foto: privat

Pippingerstraße erreicht werden, aber auch der dringend notwendige Anschluss der Nup an die A 8 über die sogenannte Pippingerstraße Neu als „nicht notwendig“ erklärt werden. Die planrechtlich untergeordnete Offenbach/Meyerbeerstraße ist nun die kostengünstige Alternative zur Pippingerstraße Neu und erstickt im überörtlichen Fernverkehr. Dieses Vorgehen belastet vollkommen unnötig ungeschützte und offen bebaute Wohngebiete und macht durch den sich ausdehnenden Lärmteppich circa 16 ha Grünflächen, die der Erholung dienen sollten, unbrauchbar. *Maria Ecke-Bünger, München*

Christian Müllers Verkehrsanalyse zum geplanten absolut verkehrsberuhigten Neubaugebiet östlich der Paul-Gerhardt-Allee hält nicht einmal zur Hälfte einer Betrachtung unter den heutigen Bedingungen stand. Seine Zahlenangaben sind unvollständig und illusorisch. Es handelt sich nicht nur um 4500 Zuziehende, sondern auch um 1000 verbleibende Arbeitsplätze. Es bleiben oder entstehen schwerlastverkehrsabhängige Betriebe, eine Schule, Kindergärten und Hort und hoffentlich auch genügend Handwerksbetriebe und Fachhandel zur Versorgung des täglichen Bedarfs von Pasing-Nord

und Obermenzing. Dies alles ergibt bei Stadtrat Müller nur täglich 1000 Pkw-Bewegungen und andere Fahrten, weil er in abenteuerlicher Weise unterstellt, dass sich von den 5500 hier lebenden und arbeitenden Menschen nur elf Prozent mit dem eigenen Auto bewegen. Weil er unterstellt, dass von den 4500 Neubürgern 2500 zu Hause bleiben. Mutter am Herd. Das war schon 1960 nicht mehr die Berechnungsgrundlage. Weil er weiter un-

„Mutter am Herd. Das war schon 1960 nicht mehr die Berechnungsgrundlage.“

terstellt, dass der ÖPNV von dort in der Lage ist, mehr als 1000 Bürger pro Stunde über die Nusselstraße zum Pasinger S-Bahnhof zu befördern. Das entspricht einem Drei-Minuten-Takt und 16 zusätzlichen Gelenkbussen. Nicht nur, dass das ohne eigene Busspur gar nicht realisierbar ist der Bürger wird das schlicht nicht akzeptieren.

Die Ratlosigkeit, wie Herr Müller die mitverantworteten Verkehrsbelastungen der Offenbach-Meyerbeerstraße kolportiert, ist blanke Chuzpe. Wenn man die seit 55 Jahren erarbeiteten Grundlagen

für ein entlastendes Verkehrskonzept West allesamt streicht, weil man in der Lage ist stattdessen den überörtlichen Durchgangsverkehr durch ein reines Wohngebiet zu zwingen, statt auf Staatsstraßen zu lenken und dann auch noch öffentlich darüber räsoniert, dass ja nun nichts anderes möglich ist, ist man für den Bürger nicht mehr vermittelbar. *Simon Erber, München*

Es ist mir ein Rätsel! Warum hat sich Herr Stadtrat und BA-Vorsitzender Müller auf diese falschen Zahlen festgelegt? Zweimal 500 Kfz-Fahrten zusätzlich?! Auf der zugehörigen Bürgerinfo Veranstaltung in der Pasinger Fabrik wurden vom Verkehrsplaner Herrn Spath im Gevas-Gutachten der Stadt vorgerechnet, wie er auf 10 000 – 12 000 Fahrzeugbewegungen im beziehungsweise durch das neue Siedlungsgebiet an der Paul-Gerhardt-Allee kommt. Herr Spath begründete auch, weshalb ein Teil des Gewerbeverkehrs auch in Zukunft vorhanden sein wird: zum einen, weil sich eben doch nicht alle Gewerbebetriebe absiedeln lassen, zum anderen weil auch die neue Infrastruktur mit ihren Läden/Einkaufszentren und sonstigen Betrieben Gewerbeverkehr nach sich zieht. Warum halten Sie, dem die schwierige Verkehrssituati-

on und die ohnehin schon extreme Anwohnerbelastung absolut bekannt ist, an diesen schon direkt lächerlichen und unrealistischen Zahlen fest, Herr Müller?

*Susanne Lachenmayr, München*

Es ist mir unverständlich, wie Christian Müller weiterhin darauf verweisen kann, dass Tempo 30 nicht umsetzbar ist. Schließlich wurde ihm, wie dem gesamten Bezirksausschuss und dem KVR, das Gutachten von Müller/BBM (schalltechnische Verträglichkeitsuntersuchung) vom Oktober 2011 überlassen. Auszugsweise hier die Beurteilung: Die Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete werden tags und nachts um bis zu ca. 14 dB(A) überschritten. Die Auslöswerte zur Lärmsanierung an Bundesfernstraßen für reine und allgemeine Wohngebiete werden an den meisten Immissionsorten überschritten. Insgesamt wird der Sanierungswert tags von 67 dB(A) an 91 Häusern und der Sanierungswert nachts von 57 dB(A) an 94 Häusern überschritten. Das gesamte Gutachten ist unter Downloads auf [www.IGOMeV.de](http://www.IGOMeV.de) (Interessengemeinschaft Offenbach-Meyerbeerstraße) einzusehen.

Als Folge ergibt sich ein Anspruch der Anwohner auf entsprechende Maßnahmen – die kostengünstigste, aber alleine

Bessere Radwege wären eine der richtigen Antworten, wenn es sie denn gäbe. Der Verweis auf „bessere Radwege“ erscheint im Licht einer (unklaren) übergreifenden Radfahrwegplanung und gefährlicher Radwege in Pasing als sinnfreies Mantra. Ohne die beiden Grünzüge Durchblick und Würm hätte Pasing wohl die schlechtesten Bedingungen für Radfahrer im gesamten Stadtbereich. Es fehlt an vorschrittmäßigen Radwegen und Tempo-30-Zonen. Die qualitativ unzureichenden Radwege an der Offenbachstraße, für 400 bis 600 Schulkinder der tägliche Schulweg, haben heute schon ein hohes Gefahrenpotential, belegt durch sechs Rad-Unfälle seit 2010, einen tödlichen Rad-Unfall 2008 durch einen rechtsabbiegenden Lkw und einen gleichartigen „Fastunfall“ vor drei Wochen. Trotz vieler Anträge von Bürgern wurden immer noch keine adäquaten Verbesserungen eingeleitet. Die Polizei bezeichnete mittlerweile Probleme mit diesem Radfahrweg als „in der Innenstadt eine relativ normale Situation“.

„Ohne Durchblick und Würm hätte Pasing die schlechtesten Bedingungen für Radfahrer.“

Das Argument „neue Straßen helfen nicht“ war schon für die A 99 falsch. Signifikante Veränderungen der Bewohnerzahlen und Strukturen müssen durch geeignete Maßnahmen, wie zum Beispiel Ableitungen aus (nicht durch) Wohngebiete (Stichwort Tunnel) aufgefangen werden. *Klaus Rosenauer, München*

Eine „gut ausgebaute Radverbindung“ vom Paul-Gerhardt-Gebiet in die Innenstadt wird es nur über den Umweg Bärmanstraße geben. Eine Radverbindung Richtung Pasinger Bahnhof, die nicht über die stark befahrene Nusselstraße geführt wird, ist bis jetzt noch nicht definitiv vorgesehen. Eine Überquerung der Offenbachstraße nördlich der Bahngleise wäre wünschenswert. Meine Anfrage vom 13. Oktober 2011 an Herrn Müller vom BA wegen der jetzt schon zu vielen Radler auf den Gehwegen der Nusselstraße und nach einer Alternative wurde bis heute leider nicht beantwortet.

Der Stadtrat hat bis jetzt Arcaden und anderen Bauvorhaben zugestimmt, ohne dazu für den Münchner Westen ein Verkehrskonzept zu haben. Bezeichnend ist, dass Herr Müller offenbar „gespannt“ ist, wie sich der Autoverkehr nach Eröffnung der 50 Millionen Euro teuren Nup entwickeln wird. Ein teures Experiment! *Birgitt Schmitt-Walter und Nachbarn, München*

Leserbriefe stellen keine redaktionelle Meinungsäußerung dar. Die Redaktion behält sich Kürzungen vor. Briefe ohne Nennung des vollen Namens werden nicht veröffentlicht. Bitte geben Sie für Rückfragen immer Ihre Telefonnummer an.