

## Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße e.V.

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
-Hauptabteilung II – Stadtplanung  
Blumenstraße 28 b  
80331 München  
plan.ha1-4@muenchen.de

München den 10.9.2014

### Einwendung zum Flächennutzungsplan IV/32 zur Bebauung Paul-Gerhardt-Allee östlich

1. Der vorliegende F-Plan entspricht nicht dem übergeordneten **Rahmenplan** der Zentralen Bahnlagen. Das ursprüngliche Rahmenkonzept zu dem Projekt „Zentrale Bahnflächen München“ sah zur Ableitung des MIV-Verkehrs den Paul-Gerhardt-Tunnel (PG-Tunnel), einen S-Bahnhalt an der Bahnstrecke (S1/S2), sowie mehrere Fuß- und Radwegebrücken vor. Das grundsätzliche Ziel, eine „deutliche“ Verkehrsabnahme zu erreichen wird nicht erreicht. Auch wenn sich die ursprünglich vorgesehene „Wohn- und Kerngebietsnutzung“ nun in eine „Wohn- und Gewerbegebietsnutzung“ ändert, ändert sich jedoch nichts an dem Verkehrsaufkommen im Gesamten betrachtet. Deshalb sind die genannten Rahmenbedingungen als Grundlage - zur Erschließung des neuen Stadtquartiers direkt an das Hauptstraßennetz und an die Bahnlinie mittels eines Haltepunktes - weiter zu verfolgen und zu gewährleisten.
2. Gemäß **Stadtratsbeschluss** vom 24.1.1997 wurde mit einer Dichte von GFZ 1,1 (WA) bis 1,5 (MK) und einer BGF von nur 203.000 qm, mit 3.680 Einwohnern und 1.040 Wohnungen Tunnel und S-Bahnhalt beschlossen. Der Stadtratsbeschluss vom 27.7.2011, wonach kein Tunnel notwendig und ein S-Bahnhalt nicht „zielführend“ wäre, basierte auf mittlerweile überholten Daten. Nach derzeitigem Stand soll nun - aufgrund der dargestellten hohen Nachfrage an Wohnnutzung in München – ein Stadtquartier mit über 6.000 Anwohnern (gemäß derzeitige BGF) + 1.500 Arbeitsplätze geschaffen werden, die Restflächen noch nicht mit betrachtet. Die dargestellte Verkehrserschließung rein über das bestehende Wohnstraßennetz ist fehlerhaft. Kostengünstige Alternativen zum Paul-Gerhardt-Tunnel wurden dabei weder in Lage noch in Ausführungsart (z.B. Brücke anstatt Tunnel) untersucht und in die Planung einbezogen. Der **PG Tunnel** wurde vom Stadtrat im Jahr 2011 aufgrund unzureichender Informationen und ohne Darstellung von möglichen, kostengünstigen Alternativen verworfen. Die damaligen Grundlagen (z.B. GFZ / BGF/verbleibendes Gewerbe) sind mittlerweile obsolet. Die Planung ist somit fehlerhaft. Gewinne der Investoren und der Stadt werden durch die Einsparung der notwendigen adäquaten Erschließung maximiert - auf Kosten der bestehenden Anwohner. Im weiten Umfeld bestehende Wohngebiete, Gärten und Häuser werden auf Dauer verlärm und entwertet. Bis zum Jahre 2008 wurden Lärmwerte von weit über 70 dB(A) für die Nusselstraße und die Paul-Gerhardt-Allee in Kauf genommen- dies darf nicht die Grundlage einer zukunftsgerichteten Stadtpolitik bilden.
3. **„Grundlage der vorliegenden Verkehrsgutachten** war der Verkehr, der durch die ehemaligen Nutzungen im Planungsgebiet verursacht wurde“ (Stellungnahme Stadt zu Punkt 4.1). Den jahrzehntelangen Missstand der Erschließung eines Gewerbe- und Industriegebietes durch Wohngebiete als Bezugspunkt für die Neubelastung zu machen ist dabei in keiner Weise akzeptabel. Ein städtebaulicher Missstand soll also fortgeschrieben werden. Die Verkehrsbelastung, bzw. dessen Lärm- und Abgasbelastung, die zur sinnvollen Umwidmung des Industrie- und Gewerbegebietes in ein Mischgebiet führt, darf auf den vorhandenen Wohnstraßen nicht fortgesetzt werden und darf nicht als Grundlage der derzeitigen Planung -den Verkehr rein durch Wohngebiete zu leiten - gemacht werden! Sinnvolle Planungen zum alternativen Verkehrsanschluss (s.Rahmenplan), die seit Jahrzehnten den bestehenden Anwohnern die Entlastung von gesundheitsgefährdendem Lärm in Aussicht gestellt haben, sollen mit diesem F-Plan verworfen werden- dies ist nicht hinnehmbar.

## Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße e.V.

4. Der bestehende **Flächennutzungsplan (FNP)** -mit Versorgung des Industrie- und Gewerbegebietes über die Schiene - soll nun abgelöst werden durch eine reine Versorgung über die Bestandsstraßen in Reinen und Allgemeinen Wohngebieten. Die Verkehrsbelastung selbst soll dabei aufrecht erhalten werden. Ein direkter Hauptstraßenanschluss fehlt bei der vorliegenden Planung. Umwegfahrten zu den Hauptstraßen (Landsbergerstraße, Verdistraße, NUP) über mehrere Kilometer (s. Anlage) durch Wohngebiete (WR und WA) belasten die bestehenden Wohnviertel und vernichten zur Erholungsnutzung ausgewiesene Grünflächen in erheblichem Umfang. Eine Entwertung der bestehenden Wohngebiete zwischen Nusselstraße südlich und Verdistraße nördlich, sowie Pippingerstraße westlich und Frauendorferstraße östlich, wird in Kauf genommen. Dies stellt weder eine städtebaulich fundierte Planung dar, noch ist es vertretbar und hinnehmbar.
5. **Funktion der Nusselstraße:** Die Nusselstraße ist weder als Hauptverkehrsstraße noch als Sammelstraße gewidmet. Deren geplante Belastung mit weit über 10.000 Kfz/Tag und Lärmwerten über 70 dB(A) ist weder planungskonform noch für ihre angrenzende Nutzung (offen bebautes Wohngebiet mit Gärten, die der Erholung dienen sollen) verträglich. Die vorhandenen Straßen rein für ihre Aufnahmefähigkeit für den Verkehr zu betrachten, ohne die „Verkehrsverträglichkeit der Umgebung“ zu betrachten ist fehlerhaft. Ebenso fehlerhaft ist eine zukünftig geplante Belastung mit Schwerlastverkehr von mind. 700 LKW/Tag plus des geplanten Busshuttles von 380-570 Bus/Tag (je nach Taktfrequenz) auf einer Straße, die nicht zum Hauptstraßennetz zählt und durch ein Allgemeines Wohngebiet mit offener Bebauung führt.
6. Es ist fehlerhaft bei den **Lärmpegelwerten** der angrenzenden Straßen (Paul-Gerhardt-Allee, Nusselstraße) nur die Differenz/Lärmpegelerhöhung gemäß 16.BImSchV zu betrachten und Lärmpegel über 70 dB(A) in Kauf zu nehmen. "Eine wesentliche Änderung" liegt gemäß 16.BImSchV auch vor, wenn ... "durch einen erheblichen baulichen Eingriff" der Beurteilungspegel "auf mindestens 70 Dezibel (A) am Tage oder mind. 60 Dezibel (A) in der Nacht erhöht wird". Dies wird an mindestens 2/3 der Gebäude an der Nusselstraße der Fall sein, wenn zu den jetzigen 8.500 Kfz/Tag weitere 8-9.000 Kfz/Tag dazukommen. Bereits die bestehenden Lärmpegel liegen - bedingt durch derzeit "nur" 8.500 Kfz/Tag (im Bezugsjahr 2011) - weit über den anerkannt gesundheitsschädigenden Lärmwerten von 65 dB(A) und an einigen Fassaden sogar über 70 dB(A). Eine Erhöhung um mehr als 3 dB (A) wird -im Bezug zum Jetztzustand- auch der Fall sein und kann deswegen nicht toleriert werden.
7. Die **Aussagen zu Verkehr und Lärm** sind widersprüchlich und verfälschen die Tatsachen. Die Behauptung, der LKW-Verkehr in der Nusselstraße würde „deutlich“ abnehmen kann nicht nachgewiesen werden. Der „PG- Tunnel sei nicht notwendig“ wurde bei den Bürgerbeteiligungen damit begründet, dass durch die Umnutzung der Verkehr „deutlich“ reduziert werden würde- dies kann ebenfalls nicht nachgewiesen werden. Der Schutzanspruch eines Immissionsortes ergibt sich u.a. durch Ausweisungen in einem Bebauungsplan oder Flächennutzungsplan. Im WA liegen diese Lärm-Grenzwerte bei 49/59 dB(A). Der Schutzanspruch ist auch für den Bestand zu tolerieren und anzustreben und darf keinesfalls weiter verschlechtert werden.
8. Das **Lärmgutachten** unter Einbeziehung der Umgebung (z.B. Nusselstraße) wurde trotz Anforderung weder den Bürgern (im Zuge der Bürgerbeteiligung), noch dem BA 21 vorgelegt. Damit fehlen wichtige Informationen für die Stellungnahmen der Bürger und die Bürgerbeteiligung.

## Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße e.V.

9. Das **Verkehrsgutachten** ist fehlerhaft. Die vorliegenden Stellungnahmen hierzu sind unzulänglich und gehen nicht auf die genannten Fakten und Fragen ein.
  - a) Die Prognosen, die für das Jahr 2012 (s.Flyer Stadt) erstellt wurden, sind falsch und werden nicht an die jetzigen Gegebenheiten angepasst. Die Änderungen im Planungsraum, die sich seit 2008 ergeben haben, werden nicht berücksichtigt. Es fehlt der Nachweis der jetzigen Belastung.
  - b) Der geplante Busshuttle wird im Verkehrsgutachten nicht als zusätzlicher Schwerlastverkehr berücksichtigt. Somit ist die Aussage zum prognostizierten Schwerlastverkehr fehlerhaft.
  - c) Sollten zum derzeitigen Verkehr (Istzustand ca. 8.500 Kfz/Tag) in der Nusselstraße und in der Frauendorferstraße (Istzustand ca. 6.000 Kfz/Tag) die prognostizierten Verkehre mit 2/3 auf der Nusselstraße (= +8.000 Kfz/Tag) und 1/3 auf der Frauendorferstraße (= 4.000 Kfz/Tag) auftreten, sind auch die Knotenpunkte an der Offenbachstraße und an der Verdistraße nicht mehr belastbar. Werden dann noch die Restflächen genauso verdichtet, verschärft sich dies Problem weiter. Erhebliche Schleichverkehre in die Nebenstraßen sind dazu vorprogrammiert. Eine eventuelle Öffnung der Feichthofstraße droht.
  - d) Fehlerhaft ist die geplante Belastung von Nicht-Hauptverkehrsstraßen mit dem Versorgungsverkehr und dem MIV eines neuen Stadtviertels mit im Endzustand ca. 10.000 wohnenden und arbeitenden Menschen zum bestehenden Verkehr dazu.
  - e) Fehlerhaft ist als Begründung für den zunehmenden Verkehr im Bestand den steigenden Wohnraumbedarf in München heranzuziehen. Denn es gibt Alternativen um dieses neue Stadtviertel fachlich richtig an das Hauptstraßennetz anzubinden. Bestehende Wohnviertel und deren Erholungsflächen dürfen deswegen nicht auf Dauer und ohne Not entwertet werden. Entstehende Kosten sind durch die Gewinne zu decken.
  - f) Die weitere Behauptung, der PG-Tunnel sei nicht mehr notwendig, da der Verkehr „nicht mehr“ werden würde ist unrichtig und unlogisch. Genau diese unverträgliche Verkehrsbelastung führte ja zur notwendigen Planung des Tunnels und zur Umnutzung des Gebietes selbst. Jahrzehntelang wurde deshalb von allen Parteien die Notwendigkeit des Tunnels für dringend notwendig erachtet.
  - g) Die Behauptung „der Verkehr würde nicht mehr werden“ wird widerlegt durch die gleichzeitige Aussage, dass der Lärmpegel um „nur“ 1 dB(A) steigt. Steigt der Lärmpegel wird der Verkehr mehr. Eine Steigerung von 1 dB(A) ist dabei ganz erheblich!
10. Im Zuge des gesamten Planungsverfahrens zur PGA werden im Laufe der Jahre und im vorliegenden Genehmigungsbeschluss sehr **unterschiedliche Zahlen und Wohndichten** genannt. Diese sind nicht nachvollziehbar. Der Stadtratsbeschluss, der 2011 zur Aufgabe des PGA Tunnels geführt hat, basiert auf nun überholten Anwohnerzahlen, sowie ungenügender, wenn nicht falschen Informationen: a) „Dichtewerte werden verifiziert“- diese Aussage ist schlichtweg falsch. Die geplante Dichte von derzeit bis zu einer GFZ von 3.0 und im Mittel über 1.6 passt sich nicht an die Umgebung an (jetzt: GFZ 0,6 bis max. 1.1 in wenigen Teilbereichen). b) Der geplante PGA Tunnel war nie nur an die Nutzung von Metro und Praktiker verknüpft, so dass man durch deren Absiedlung auch nicht zum Schluss kommen kann, dass dann der Tunnel entbehrlich wäre. c) Ein S-Bahnhalt würde sich nicht rechnen – um einen zukunftsfähigen Stadtteil zu erhalten, dessen Anwohner ohne Autobenutzung attraktiv und klimafreundlich mobil sind, ist ein S-Bahnhalt unumgänglich. Eine rein kostenbasierte Bewertung ist nicht zielführend. Mit der gleichen Begründung könnte dann auch auf die ebenso nicht kostendeckenden S-Bahnhalte in Untermenzing, Allach, Obermenzing verzichtet werden, die einen geringeren Einzugsbereich haben.
11. Die „**Stellungnahmen**“ der Stadtverwaltung gehen nur bruchstückhaft auf die genannten Einwände der Bürger und des BA 21 ein, oft fehlt die Stellungnahme ganz. Beispiel: „Die verkehrliche Situation im Planungsgebiet sowie im Umfeld davon wurde fundiert verkehrlich untersucht“... „...eine fachliche Abstimmung zwischen der konzeptionellen Verkehrsplanung und dem Gutachter ...(ist) sichergestellt“. Diese Aussagen sind nicht richtig, da im

## Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße e.V.

Verkehrsgutachten die LKW-Sperre der Frauendorferstraße nicht berücksichtigt wurde. Die Auswirkung auf die Nusselstraße wurde somit verfälscht. Ebenso wird die Belastung durch den geplanten Busshuttle im Verkehrsgutachten nicht berücksichtigt, vermutlich dann ebenso nicht im Lärmgutachten. Bis heute fehlen aussagekräftige Zahlen zum LKW-Verkehr Bestand und neu. (s. auch Punkt 13/LKW-Verkehr). Die Einwände mit genauer Fragestellung zum Thema Verkehr wurden nicht beantwortet. Die Stellungnahme insbesondere zum Thema Verkehr und Lärm ist ungenügend und nicht aussagekräftig.

12. Im Verkehrsgutachten wird zwar der jetzige Verkehr der **Restflächen A-E** berücksichtigt. Nicht berücksichtigt wird jedoch, wenn diese Flächen ebenfalls einer Wohnnutzung zugeführt werden und annähernd hoch wie die umgebenden Flächen verdichtet werden sollten. Die Aussage ist somit fehlerhaft und nicht auf eine realistische Zukunft gerichtet.
13. Die Aussage „der **LKW-Verkehr** sinke signifikant“ ist nur bezogen auf das ganze Industrie-Gebiet richtig. Sie kann aber (aufgrund des LKW-Verbots in der Frauendorferstraße) für die Nusselstraße nicht belegt werden. Es fehlt nach wie vor die Zusammenstellung des bestehenden LKW-Verkehrs (verbleibendes Gewerbe), des neuen LKW-Verkehrs (Versorgung des neuen Stadtviertels) und des geplanten Busshuttles mit verschiedenen Taktfrequenzen. Dabei muss die höchste Taktfrequenz zugrunde gelegt werden, solange kein S-Bahnhalte geplant wird. Da die Frauendorferstraße nicht mehr mit LKW durchfahren werden darf, sammelt sich aller LKW-Verkehr auf der Nusselstraße und teilweise auch auf der Offenbach-/Meyerbeerstraße, der Kaspar-Kerll-Straße, der August-Exter- und Theodor-Storm-Straße. Auch die „Planung“ der sogenannten „LKW-Leitlinie“ ist fehlerhaft, da durch ein LKW-Verbot (Frauendorferstraße) nicht andere gleich geschützte Wohngebiete belastet werden dürfen. Es fehlt der adäquate Versorgungsnachweis im FNP.
14. Der FNP entspricht nicht der **übergeordneten Zielsetzung** der Stadt (Motto: Kompakt-Urban-Grün) eine zukünftige Stadtentwicklung nur mit gleichzeitiger Verkehrsverträglichkeit zu realisieren. Die im Rahmenplan dargestellten Fuß- und Radwegebrücken werden nicht verbindlich in diesem F-Plan festgelegt. Dies ist jedoch gerade in dieser Insellage notwendig. Der Ausgangslage und der Zielsetzung der übergeordneten Planung, nämlich den Verkehr im direkten Wohnumfeld (Nusselstraße, Paul-Gerhardt-Allee, Frauendorferstraße, Offenbach/Meyerbeerstraße) „deutlich“ zu verringern wird nicht entsprochen. Der vorliegende FNP beeinträchtigt das bestehende Schutzgut der umliegenden Wohngebiete durch die fehlende adäquate verkehrliche Anbindung an das Hauptstraßennetz.
15. **Schutzgut Mensch**- dieses wird bei dieser Planung für den Bestand nicht berücksichtigt. Gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen werden hier nicht geschaffen oder erhalten- sie werden weiter verschlechtert. Auch wenn die Lärmpegel für die bestehenden Wohngebiete (WA und WR mit 59/49 dB(A) tag/nachts) nicht überall erreicht werden können, so sind doch gesundheitsgefährdende Lärmpegel über 65 dB(A) vermeidbar. Lärmwerte über 65 dB(A) und um die 70 dB(A) sind nachweislich gesundheitsgefährdend. Während im neuen Wohngebiet gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen geschaffen werden, werden hier die bestehenden Wohngebiete, die Häuser und die Grünflächen zunehmend verlärmert. Das „Schutzgut Mensch“ beinhaltet gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse auch im Bestand, die mit den geplanten Lärmpegelwerten nicht erreicht werden können. Das in der Auslegung genannte Ziel „Umliegende Wohngebiete sollen vom Schwerlastverkehr befreit werden“ (Broschüre Wettbewerbsdokumentation zu Paul-Gerhardt-Allee/Zentrale Bahnanlagen) verfälscht die Tatsachen und vermittelt den Eindruck einer Verbesserung zum vorherigen Zustand. Das Gegenteil wird der Fall sein. Das Schutzgut Mensch wird somit fehlerhaft berücksichtigt.
16. Die jetzige Darstellung mit **4.000 Kfz/Tag in Nussel- und Frauendorferstraße** (Flyer Stadt „Verkehrskonzept Paul-Gerhardt Allee/ Mai 2013) ist nicht korrekt und führt zu falschen Schlussfolgerungen. (Siehe auch Punkt 9- Verkehrsgutachten). Die Differenz dieser nicht

## Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße e.V.

mehr realistischen „Prognose“ von 4.000 Kfz zum Jetzt-Zustand mit 8.500 Kfz beträgt alleine auf der Nusselstraße ca. 4.500 Kfz/Tag. Addiert man diese - bisher nicht ermittelten - Fahrzeuge zum prognostizierten Verkehr von ca. 13.000 Kfz/Tag so kommt man auf eine Gesamtbelastung von ca. 17.500 Kfz/Tag in der Nusselstraße. Berücksichtigt man noch eine realistische Verdichtung der Restflächen A-E mit weiteren ca. 1.000 Menschen (ca. 2.250 Kfz-Fahrten, davon dann ca. 1.500 Fahrten auf der Nusselstraße), so erhöht sich die Verkehrsbelastung in der Nusselstraße auf ca. **19.000 Kfz/Tag**. Dies würde zum einen zu einer untragbaren Lärmbelastung und Lärmerhöhung auf mehr als das Doppelte (verglichen mit dem Jetztzustand vom Jahr 2011-2014), zu einer vollkommen funktionswidrigen Belastung einer Nicht-Hauptverkehrsstraße, und zu der Entwertung von Wohngebieten und Erholungsflächen im weiten Umfeld führen. Zum anderen wäre diese Belastung keinesfalls mehr durch die Bestandsstraßen bzw. über die Knotenpunkte bewältigbar, wenn schon bei ca. 13.000 Kfz die Grenze erreicht ist. Schleichverkehre in kleinere Wohnstraßen sind in erheblichem Umfang vorprogrammiert.

17. „Wesentliche **umweltbezogene Stellungnahmen** liegen nicht vor“. Diese Aussage der Auslegung ist nicht korrekt, da viele Einwendungen der Anwohner, sowie die Wortmeldungen in der sogenannten Bürgerbeteiligung, genau die fehlende Abwägung zum Thema „Schutzgut Mensch“ betreffen. Durch die vorliegend geplante Verkehrsbelastung auf den Bestandsstraßen kommt es zu gesundheitsgefährdenden Lärmpegeln. Die Flächen, die der Erholung dienen sollen, werden dafür unbrauchbar. Die Grenzwerte, die gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen gewährleisten würden, werden im Bestand nicht eingehalten. Dieses Schutzgut ist wesentlicher Teil der Umwelt. Wesentliche Einwände hierzu wurden weder aufgeführt noch angemessen berücksichtigt. Ein bruchstückhafter Verweis lediglich auf die 16.BImSchV ist fehlerhaft und stadtplanerisch nicht vertretbar.
18. Es wird behauptet, dass eine **Straßenbrücke** aufgrund von notwendigen Rampen nicht möglich wäre. Dies wird nicht nachgewiesen. Es fehlen Untersuchungen zu möglichen Alternativen, wie z.B. zur Erschließung über die Gleisinsel unter Einbeziehung vorhandener Trassen. Wenn Radbrücken machbar sind, dann auch Straßenbrücken.
19. Den Anwohnern der **Offenbach-/Meyerbeerstraße** wird seit Jahrzehnten eine Entlastung vom funktionswidrigen Durchgangsverkehr versprochen - mit Hinweis auf die Planung der Pippingerstraße Neu, der NUP und dem Paul-Gerhardt-Tunnel. Erheblicher Schwerlastverkehr fließt noch immer von und zum Gewerbegebiet an der Paul-Gerhardt-Allee durch die OMS. Die Umsetzung des VEP mit Sammlung des SLV auf den Hauptverkehrsstraßen steht seit der Fertigstellung der NUP im Jahr 2012 aus. Es fehlen nach wie vor verkehrlenkende Maßnahmen gegen den Durchgangsverkehr. Versprochene Stellungnahmen oder Antworten im Zuge dieser Planung fehlen ebenfalls. Sollte für das PG-Gebiet nun keine direkte Anbindung an das Hauptstraßennetz erfolgen, erhöht sich der Verkehr in der Offenbach-/Meyerbeerstraße um mehrere Tausend Fahrzeuge täglich. Lärmpegel werden auf mind. 2/3 des Straßenzuges wieder über 70 dB(A)tags steigen. Diese gesundheitsgefährdende Lärmbelastung wird in der vorliegenden Planung nicht berücksichtigt und nicht dargestellt, obwohl im WA und WR Lärmwerte von 59/49 dB(A) anzustreben sind aufgrund des bestehenden FNP (Bestand).
20. **Anwohner der Nusselstraße** haben Antrag auf Lärmschutzmaßnahmen eingereicht auf Grundlage der seit dem Jahr 2008 bestehenden Lärmbelastung. Grundlage ist die Verkehrszählung der Stadt vom Jahr 2011 mit ca. 8.500 Kfz/Tag und 990 SLV/Tag. Lärmwerte von 65-über 70 dB(A) wurden vom RGU ermittelt. Da von Seiten der Stadt nur geringfügige Maßnahmen ergriffen wurden (Ampelabschaltung nachts) um nur die Anwohner an der Ampel -und nur diese- vor gesundheitsgefährdendem Lärm zu schützen, haben Anwohner nun auch Klage eingereicht. Denn inzwischen kann es als gefestigte Rechtsprechung angesehen werden, dass auch auf die **Werte der 16. BImSchV als**

## Interessengemeinschaft Offenbach-/Meyerbeerstraße e.V.

**Orientierungswerte** Bezug genommen werden muss, die für den Neubau oder die wesentliche Veränderung von Straßen Lärmgrenzwerte festsetzt. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV (59/49 dB(A)) bringen ganz allgemein die Wertung des Normgebers zum Ausdruck, von welcher Schwelle an eine nicht mehr hinzunehmende Beeinträchtigung der jeweiligen Gebietsfunktion, zumindest auch dem Wohnen zu dienen, anzunehmen ist. Bei der hier vorliegenden Planung würden jedoch diese -bereits jetzt zu hohen- Lärmwerte nochmals um mind. 3 dB auf über 70 dB(A) tags steigen – dies darf den Anwohnern im WA an einer Wohnstraße nicht zugemutet werden. Im Nachhinein zu treffende Lärmschutzmaßnahmen kosten ebenfalls und sind wirkungslos was die Freiflächen betrifft. Ziel muss sein, den jetzt bestehenden Verkehr von 8.500 Kfz/Tag und 990 SLV/Tag zu verringern und nicht zu vermehren! Der Lärmschutz ist auch für die bestehenden Anwohner genauso hoch anzusetzen, wie für die Anwohner des neuen Wohngebietes! Dies muss die Stadtverwaltung, die Verkehrsplanung und das RGU bei der vorliegenden Planung berücksichtigen z.B. durch eine kurze Anbindung an das Hauptstraßennetz.

21. Die **Darstellungen und Aussagen in den Flyern** (z.B. Verkehrskonzept Paul-Gerhardt-Alle vom Mai 2013) zur Information der Öffentlichkeit sind nicht korrekt, in sich widersprüchlich und führen zu falschen Schlussfolgerungen. Beispiel: „Für eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung steht das vorhandene Straßennetz zur Verfügung“ und dieses wird „durch den überwiegenden Entfall des Gewerbeverkehrs merklich entlastet“. Eine Lärmbelastung mit über 70 dB(A) ist weder stadtverträglich noch sind gesunde Wohn- und Arbeitsbedingungen gewährleistet, wie zuvor ausgeführt! Es wird von einem „spürbar geringeren Anteil an Schwerlastverkehr“ gesprochen- dieser kann nicht nachgewiesen werden. Gleichzeitig wird eine „Gesamtverkehrsbelastung in der gleichen Größenordnung wie bisher“ genannt- unterschlagen wird, dass diese bereits anerkannt gesundheitsschädigene Lärmpegel verursacht hat und trotzdem sogar steigen soll. Mit unrichtigen und widersprüchlichen Informationen ist keine geordnete Bürgerbeteiligung möglich. Die Bürgerbeteiligung ist somit fehlerhaft durchgeführt.

Maria Ecke-Bünger | IgOM e.V. | Meyerbeerstraße 28 | 81247 München | [www.igomev.de](http://www.igomev.de)

### Anlage

Übersicht- Umwegfahrten durch die Wohngebiete

Schreiben vom 22.1.2014 an die Stadtverwaltung/ Antrag auf vollständige Information PGA

Schreiben vom 28.2.2014 an die Stadtverwaltung/ Verträgliche Abwicklung der Verkehre