

VERKEHRSKONZEPT PRINZ-EUGEN-PARK E.V.

Verkehrskonzept Prinz-Eugen-Park e.V.
Dr. Michael Schramm, Lohengrinstraße 42, 81925 München

Herrn
Oberbürgermeister Christian Ude
Marienplatz 8
80331 München

Offener Brief

München, den 7. November 2012

ÄNDERUNGSVORSCHLAG ZUM DERZEITIGEN VERKEHRSKONZEPT PRINZ-EUGEN-PARK NACH „PLANFALL H“ (EINBAHNSTRÄßEN)

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Ude,

Anfang Dezember steht allem Anschein nach der Beschluss des Bebauungsplanes 2016 (ehemalige Prinz-Eugen-Kaserne) auf der Tagesordnung des Stadtrates bzw. des Planungsausschusses. Wir nutzen daher die Gelegenheit, auf eine wesentliche Schwäche des derzeitigen Planentwurfes hinweisen, und zwar auf das damit verbundene Verkehrskonzept, welches den Rechtsbestand des Bebauungsplanes, sollte er unverändert beschlossen werden, substantiell gefährdet.

Die vom BA13 ganz knapp favorisierte Lösung, die sich das Planungsreferat daraufhin zu eigen gemacht hat, schlägt ein begleitendes Verkehrskonzept nach dem sog. Planfall H (i.w. Einbahnregelung) vor. Dieses bringt, verglichen mit dem sog. Planfall I (Durchfahrtsperre), keinerlei messbare Verbesserungen an der Cosimastraße (oder an anderen Stellen). Dagegen steigen die Belastungen für die Anwohner in unserer Siedlung westlich des Planungsgebietes, der Grimmeisensiedlung¹, deutlich. Das ergibt sich aus dem mittlerweile verfügbaren Lärmgutachten² sowie der letzten Fassung des Verkehrsgutachtens³ der Stadt, die – zugegeben – beide dem BA13 am Tag der Abstimmung noch nicht vorlagen.

Wir verstehen, dass Politik immer auch Abwägung bedeutet. Wenn also eine Belastung in unserer Siedlung zu einer spürbaren Entlastung an anderer Stelle führen würde,

¹ Die manchmal auch irreführend als „Wagnerviertel“ bezeichnete Grimmeisensiedlung erstreckt sich zwischen Cosima- und Effnerstraße. Hier ist damit das Gebiet zwischen Cosima- und Effnerstraße gemeint, welches durch die Wesendonkstraße im Norden und die Wahfriedallee im Süden begrenzt wird.

² Gutachten der Möller + Partner Ingenieure AG

³ Gutachten der TRANSVER GmbH, Stand Juni 2012

könnten wir hierfür zumindest Verständnis aufbringen. Wenn aber eine Belastung unseres Viertels keinerlei fassbare Entlastung an anderer Stelle bringt, können wir das nicht nachvollziehen.

Dies umso weniger, als ein wesentlicher Planungsgrundsatz für den Prinz-Eugen-Park – ebenso wie für die ganze Stadt München – lautet, dass die Wohngebiete (notfalls zu Lasten der Hauptstraßen) von Durchgangsverkehr entlastet werden sollen. Dagegen verstößt die letzte veröffentlichte Planung deutlich.

Sollte man auch in Kenntnis aller jetzt vorliegenden Gutachten politisch an der Variante „Planfall H“ festhalten, kann dies nicht auf sachlichen Erwägungen beruhen. In diesem Fall könnten wir nur spekulieren, ob einige Stadtteilpolitiker ihren angestammten und gewohnten Schleichweg durch unsere Siedlung nicht aufgeben wollen und aus diesen unsachlichen Erwägungen heraus den Fall H favorisieren, oder ob man nur den Bewohnern der Cosimastraße Sand in die Augen streuen will. Sachlich nachvollziehbar wäre dies jedenfalls nicht, schon gar nicht, wenn man, wie Ihre Koalition, den PKW Verkehr unattraktiv und damit zugunsten des ÖPNV reduzieren möchte.

Wir haben unsere Sorge und einen Teil unserer Argumente bereits in einer ausführlichen Stellungnahme zum Planentwurf fristgerecht zum Ausdruck gebracht. Eine Abschrift der vom Büro Labbé & Partner verfassten Eingabe liegt zur Information nochmals bei. **Sollte es bei der Planung mit dem Verkehrskonzept H bleiben, werden wir eine gerichtliche Überprüfung im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens einleiten.** Wir würden bedauern, wenn es soweit kommen müsste, zumal dies ja auch den notwendigen Wohnungsbau bremsen würde.

Damit kein falscher Eindruck entsteht: **Wir sind nicht gegen Wohnungsbau, und zwar natürlich auch nicht bei uns in der Nachbarschaft.** Wir wären auch bereit, die anderen Mängel des Bebauungsplanentwurfes bis hin zu den erheblichen Eingriffen in die Umwelt (zähneknirschend aber klaglos) zu akzeptieren, um die Stadt beim Wohnungsbau nicht zu behindern, wenn diese doch noch auf die einseitige und völlig unnötige Belastung unseres Wohnviertels verzichtet und den vom Planungsreferat und dem Verkehrsgutachten favorisierten Vorschlag – Planfall I – umsetzt.

Etwas mehr im Detail:

Die Planungsvorgaben

Der Neuverkehr soll nach den Vorgaben der Planung ausschließlich über die Cosimastraße abfließen, die als örtliche Hauptstraße zum so genannten „Sekundärnetz“ zählt. Tatsächlich wird ohne weitere Maßnahmen ein erheblicher Teil des Verkehrs in das und aus dem Neubaugebiet über die Lohengrinstraße sowie die an diese angrenzenden kleineren Straßen auf die Effnerstraße (Föhringer Ring) fließen, also durch untergeordnete Erschließungsstraßen eines reinen Wohngebietes.

Mit anderen Worten: die Anbindung des Neubaugebietes würde ohne weitere Maßnahmen nicht unmittelbar an das Sekundärnetz, sondern durch ein Wohngebiet hindurch an das überregionale Primärnetz erfolgen. Dies erschließt sich unmittelbar bei Betrachtung der nachfolgend wiedergegebenen Abbildung 6 aus dem Verkehrsgutachten, die die Straßen im Umgriff des Planungsgebietes zeigt:

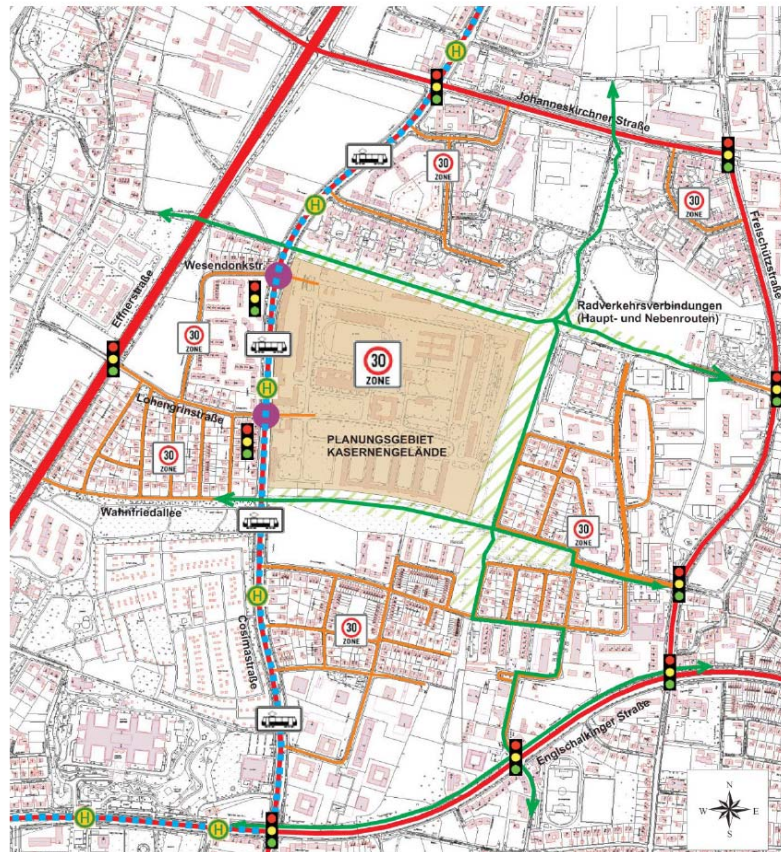


Abbildung 6: Anbindung des Planungsgebietes an die Cosimastraße

Es ergibt sich auch ohne Fachkenntnis unmittelbar, dass der Ziel- und Quellverkehr, der über die beiden mit violetten Kreisen markierten Knoten ins Verkehrsnetz eingespeist wird, vor allem durch die westlich des Planungsgebietes liegende Grimmeisensiedlung auf die Effnerstraße fließen und nicht den Umweg über die Hauptstraße nehmen wird.

Ihr Planungsreferat geht daher davon aus, dass ohne verkehrslenkende Maßnahmen der durch das Neubaugebiet entstehende Verkehr durch die Grimmeisensiedlung so stark wäre, dass die entstehende Lärmzunahme jedenfalls in der Lohengrinstraße nicht tolerabel (in der Sprache des Verwaltungsrechts: „abwägungsrelevant“ – vgl. Planentwurf, Seite 62 unten) wäre. Ein Eingriff in die Verkehrsführung ist also in jedem Fall erforderlich.

Die Planvarianten

Am Ende eines Diskussionsprozesses mit den betroffenen Bürgern hat das Planungsreferat zwei Varianten zur Auswahl gestellt, wobei zunächst – mit dem Verkehrsgutachter – Planfall I gegenüber Planfall H bevorzugt wurde.

Nach **Planfall H** wird der östliche Bereich der Lohengrinstraße eine Einbahnstraße mit Fahrtrichtung Ost, die Wahnfriedallee wird zur Effnerstraße hin gesperrt. Dazu kommt ein Verbot der Querung der Cosimastraße von der Ruth-Drexel-Straße aus dem Neubaugebiet in die Wessendonkstraße, sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen in den kleinen Straßen zwischen Wahnfriedallee und Lohengrinstraße. **Im Ergebnis bleibt die Durchfahrt durch die Grimmeisensiedlung möglich.** Die tatsächliche Belastung wird zudem weit höher sein als im Gutachten unterstellt. Da für den Schleichverkehr zumindest in Richtung von Ost nach West Umwegfahrten erforderlich werden, erhöht sich das Verkehrsaufkommen zusätzlich.

Planfall I sieht eine Vollsperrung von Lohengrinstraße und Wahnfriedallee jeweils auf Höhe der Gralstraße, sowie die Einrichtung einer Linksabbiegerspur an der Effnerstraße vor. Dies zwingt den Neuverkehr – wie von den Planern gewollt – auf die Cosimastraße, da der Durchstich zur Effnerstraße geschlossen ist.

Die Mehrheit der Bürger hat dabei, ebenso wie das Planungsreferat und der Verkehrsgutachter⁴, ein Konzept nach Planfall I, also eine Durchfahrtssperre, bevorzugt. Eine knappe Mehrheit von 16 zu 15 Stimmen im BA13 (konkret: die Fraktionen von SPD und Grünen) hat sich dann, ebenso wie Ihre Verwaltung, gegen den Bürgerwillen gestellt (was diese aber nicht davon abhält, die vermeintliche Bürgerbeteiligung bei jeder Gelegenheit zu loben).

Zur Begründung für das Abstimmungsverhalten wurden Bedenken im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit der Cosimastraße und insbesondere des Knotens zur Johanneskirchener Straße geäußert. Die nun vorliegenden Gutachten der Stadt tragen diese Begründung jedoch nicht. Der Fairness halber muss allerdings gesagt werden, dass dem BA zu diesem Zeitpunkt weder die letzte Fassung des Verkehrsgutachtens, noch das Lärmgutachten bekannt war.

Unser Verein hat zudem einen eigenen Sachverständigen eingeschaltet, der „Planfall I“ auch unter anderen Gesichtspunkten für die deutlich bessere Lösung hält. Darüber hinaus hat er methodische und inhaltliche Schwachstellen der städtischen Planung und der dieser zu Grunde liegenden Gutachten aufgedeckt.

Planfälle H und I – kein Unterschied bei Verkehr und Lärm in der Cosimastraße

An der Kreuzung Johanneskirchener Straße zur Cosimastraße wird in allen Planfällen mit einer geringfügigen Überlastung in den Abendstunden gerechnet. Diese Überlastung wird von Linksabbiegern verursacht, die von der Johanneskirchener Straße in die Cosimastraße in

⁴ Verkehrsgutachten, Seite 67

Richtung Norden – also weg vom Neubaugebiet – fahren wollen. Das Neubaugebiet beeinflusst diese Überlastung konsequenterweise überhaupt nicht, so dass **alle Planfälle die gleich (schlechte) Bewertung vom Gutachter der Stadt erhielten**⁵.

Gleiches gilt für die prognostizierte Lärmbelastung an der Cosimastraße, denn auch bei Umsetzung von Planfall I, der zu einer zwingenden Anbindung des Neubaugebietes an die Cosimastraße führt, nimmt der Lärm dort nicht zu. Das Lärmgutachten geht von einem Anstieg des Lärms in der Cosimastraße von 1,6/1,5 dB (Tag/Nacht) für Planfall H und von 1,7/1,6 dB für Planfall I aus (bei einem bereits hohen Ausgangswert um 70dB)⁶. **Bei Umsetzung des Planfalles I ist, im Vergleich zu Planfall H, mit einer nicht spürbaren Lärmzunahme um lediglich etwa 0,1 dB zu rechnen**⁷.

Dies ist auch erklärbar, denn wenn der Verkehr in und aus dem Neubaugebiet in die Cosimastraße fließt, wird diese für den Durchgangsverkehr aus anderen Stadtteilen zunehmend unattraktiv. Wer etwa von Daglfing auf die Effnerstraße stadtauswärts will, fährt dann eben nicht mehr von der Engelschalkinger Straße in die Cosimastraße und von dort über Wahnfriedallee und/oder Lohengrinstraße in die Effnerstraße, sondern vermeidet die Cosimastraße und fährt etwa über die Engelschalkinger Straße unmittelbar auf die Effnerstraße.

Dagegen unterscheiden sich die Lärmbelastungen in der Grimmeisensiedlung im Vergleich der beiden Planfälle in fast allen Bereichen deutlich. In manchen Abschnitten der Lohengrinstraße liegt sie bei Planfall H sogar um 7,4 dB, also um das 4,5-fache(!) höher als bei Planfall I zu erwarten wäre. Dabei sind die Fehler des Verkehrsgutachtens, welches bei Planfall H von einer zu geringen Verkehrsbelastung in der Grimmeisensiedlung ausgeht, noch gar nicht berücksichtigt.

Fazit

Wir würden es daher begrüßen, wenn die Entscheidungsträger aus Politik und Verwaltung zu einer sachgerechten Lösung finden würden, bevor der Streit bei Gericht eskaliert und sich das Bauvorhaben dadurch insgesamt verzögert. Für Gespräche, auch zur Kompromissfindung oder zum Meinungsaustausch, stehen wir jederzeit zur Verfügung.



Dr. Michael Schramm
Vorsitzender

Anlage: Eingabe von Labbé & Partner im Namen von drei Anwohnern
(stellvertretend für den Verein)

⁵ Verkehrsgutachten, Seite 63

⁶ Lärmgutachten, Seite 32 oben

⁷ Das ist ein rein theoretischer Wert. Die Prognose hat bei weitem nicht diese Genauigkeit, so dass von einer identischen Lärmbelastung auszugehen ist.