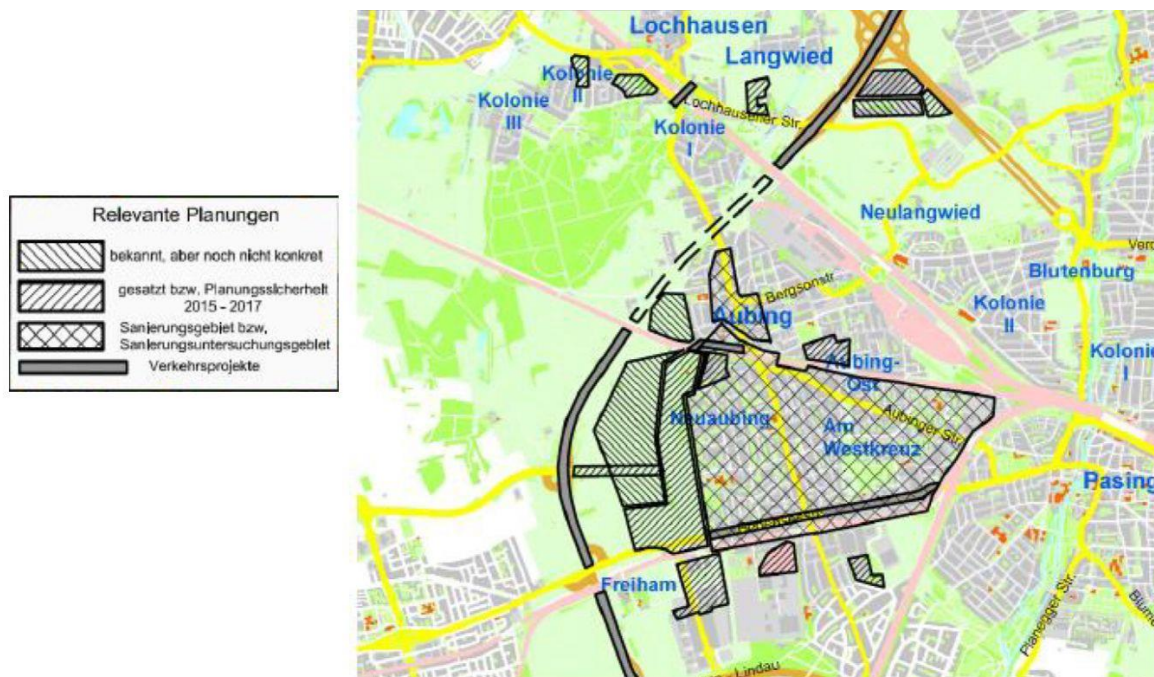


20.01.2021

Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk – Stellungnahme der Interessengemeinschaft Alte Allee/ Bergsonstraße e.V.

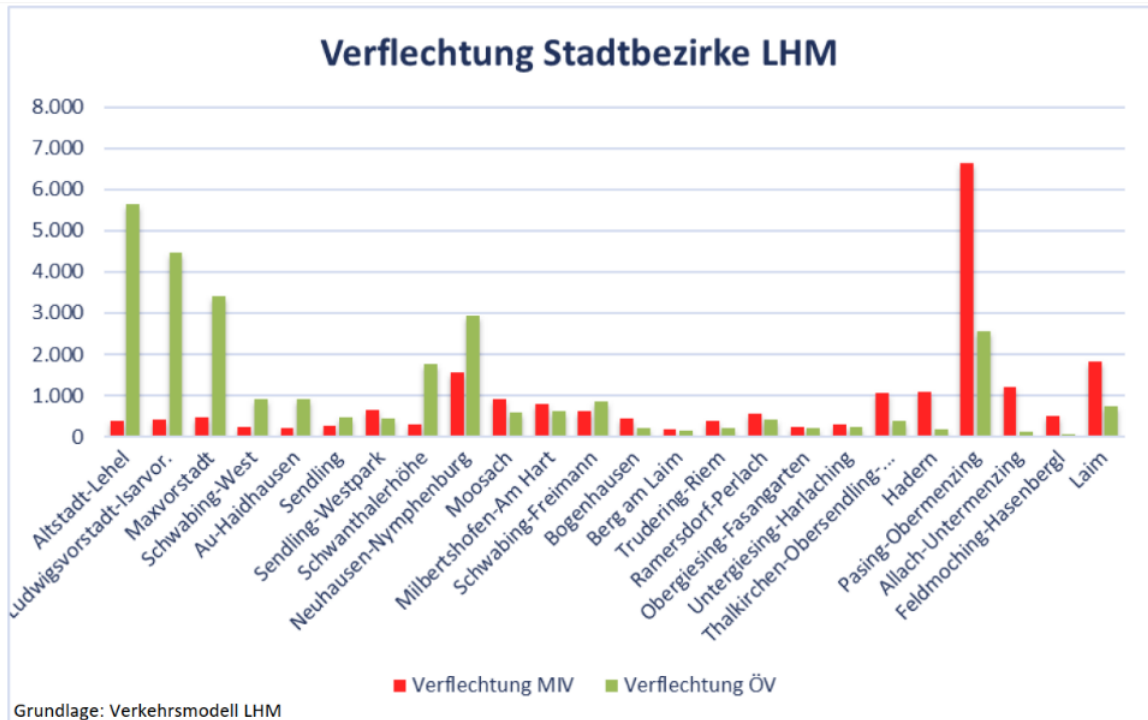
Wir erhielten Kenntnis vom „Arbeitsstand Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk, Abstimmung Bezirkssauschuss“ vom 24.11.2020 und möchten nachfolgend Stellung nehmen.

- Hier eine Darstellung der „Relevanten Planungen“ der Stadt München (Folie 2):



Schräg schraffiert eingezeichnet sind die umfangreichen **Neubaugelbiete**, hierbei an erster Stelle in Freiham; für unseren angrenzenden Bezirk 21 hochrelevant, aber hier nicht wiedergegeben, ist das zusätzlich geplante **Wohnquartier auf einer Fläche von knapp 16 ha in Neulangwied an Dreilingsweg/Mooswiesenstraße**. Der Studie zufolge wird es im 22. Bezirk im Zeitraum von 2019 bis 2035 zu einem sehr hohen **Bevölkerungs- (+90%)** und **Arbeitsplatzzuwachs (+80%)** kommen. Die Autoren prognostizieren hieraus, ohne dies zu begründen, eine nur 50%igen Zunahme des motorisierten Individualverkehrs (MIV), s. Folie 15; tatsächlich ist aber u.E. ein höherer Anstieg zu erwarten. Mit Kreuzschraffur hervorgehoben ist in der obigen Grafik die großflächige Ausweisung von **Aubing, Neuaubing/Westkreuz und Bodenseestraße** als **Sanierungs- bzw. Sanierungsuntersuchungsgebiet** – entsprechende Maßnahmen werden unvermeidlich mit einer Verkehrsverlagerung einhergehen.

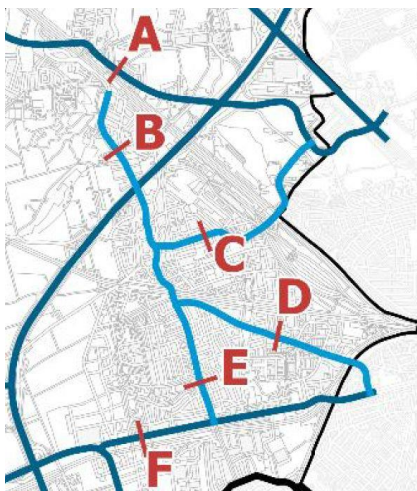
- All dies wird sehr erhebliche Auswirkungen insbesondere auf den unmittelbar angrenzenden Bezirk 21 haben, der übermäßig stark durch den Verkehr von und nach Aubing belastet ist (siehe hierzu Folie 9 mit Darstellung des Ist-Zustands):



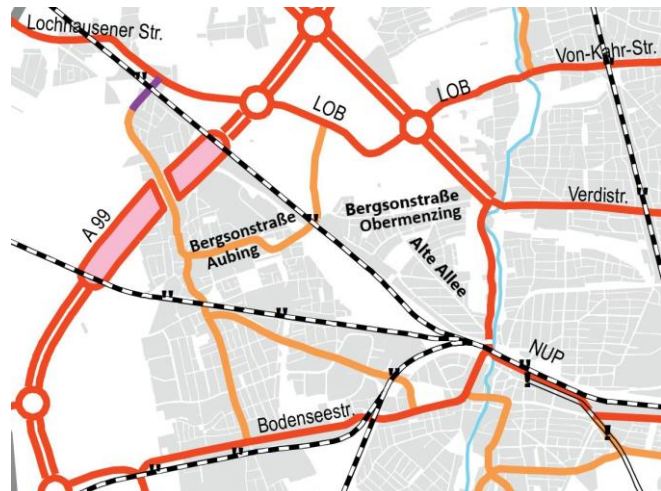
- Hohe Nachfrage in benachbarte Stadtbezirke
Bsp. „Pasing-Obermenzing“ → MIV-lastig

Vor diesem Hintergrund bleibt es zunächst völlig unverständlich, aus welchem Grund die Stadt es vorgezogen hat, das Verkehrskonzept auf den 22. Bezirk zu beschränken. Die Zeitung „Hallo München“ wußte bereits am 17.04.2019 zu berichten: **„Eine Betrachtung der angrenzenden Stadtbezirke Pasing-Obermenzing und Allach-Untermenzing wird in diesem Rahmen nicht untersucht“, teilte das Planungsreferat mit.** Ein mögliches Motiv hierfür sei nachstehend erläutert.

- Die Grafik aus der **Studie** (unten links) zeigt das bestehende Hauptstraßennetz (beschränkt auf den Bezirk 22, s. Folie 6). Wir haben zum Vergleich rechts daneben den korrelierenden Ausschnitt des geltenden Münchner Verkehrsentwicklungsplans **VEP 2005 (Stand 2006)** samt den angrenzenden Gebieten Obermenzings/Pasings beigefügt:



Studie: A = Lochhausener Str.
B = Altostraße, C = Bergsonstr. Aubing,
D = Aubinger Str., E = Limesstraße,
F = Bodenseestraße

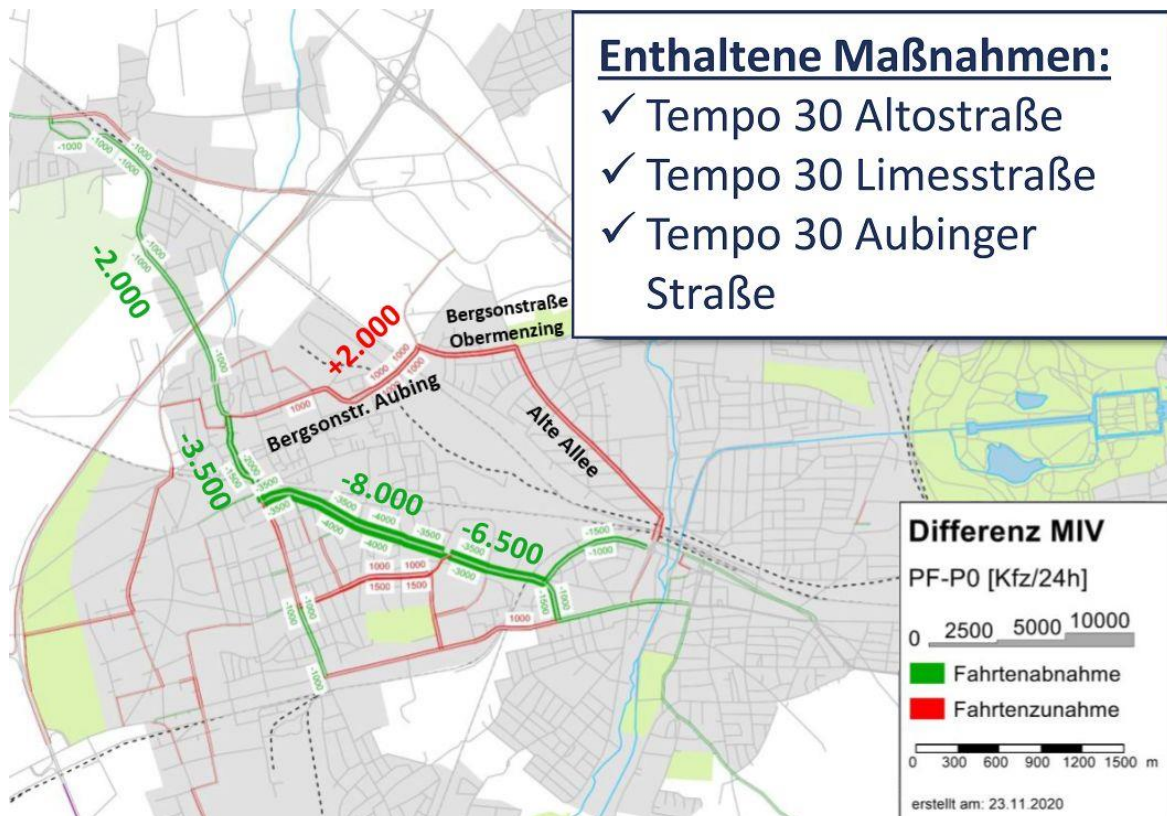


Ausschnitt aus dem gültigen **VEP 2005/2006**, ergänzt um die Beschriftung der Bergsonstraße und der Alten Allee.
Rot: Primärnetz (Autobahnen und übergeordnete Hauptstraßen). **Orange:** Hauptstraßen des Sekundärnetzes

Bezeichnenderweise **vermeidet die gesamte Studie strikt eine gezielte Darstellung des Hauptverkehrsstraßennetzes auf Pasinger/Obermenzinger Gebiet**, denn andernfalls würde sofort ins Auge stechen, was der maßgebliche VEP (s. Grafik unten rechts auf der vorigen Seite) festlegt: Zwar zählt die Bergsonstraße Aubing zum Hauptstraßennetz, **nicht jedoch die Bergsonstraße Obermenzing und die Alte Allee: Eine Verbindungsfunktion (Aufnahme von Durchgangsverkehr) kommt diesen beiden Straßen satzungsgemäß nicht zu**, sie dienen ausschließlich der Erschließung eines reinen und allgemeinen Wohngebiets. In der Studie wird dies verschwiegen; dem Leser entgehen somit diese Grundgegebenheiten.

- Die oben beschriebene intensive MIV-Verflechtung zwischen den Bezirken 22 und 21 spielt sich derzeit über folgende Straßen ab:
 - Die Bodenseestraße
 - die Aubinger Straße
 - die Bergsonstraße (Aubing + Obermenzing) sowie die Alte Allee: Hier handelt es sich um eine seit jeher eifrig genutzte Schleichverkehrsrouten, die von der Stadt nicht nur unhinterfragt toleriert, sondern aktuell sogar noch aktiv ausgeweitet wird, wie nachfolgend erläutert werden soll.

Die mit Unterstützung und Billigung des Planungsreferats erstellte Studie strebt eine **Reduktion der MIV-Kapazitäten** und eine **Stärkung der Aufenthaltsqualität** auf den Straßen des 22. Bezirks an (s. Folie 19) und fordert hierfür u.a. die Einführung von **Tempo 30** auf den Hauptverkehrsstraßen **Altostraße, Limesstraße und Aubinger Straße** – bemerkenswerterweise jedoch **nicht auf der Bergsonstraße Aubing** (ebenfalls einer Hauptverkehrsstraße). Wie die nachfolgende Grafik zeigt (Folie 32, Auszüge mit Ergänzung der Straßennamen),

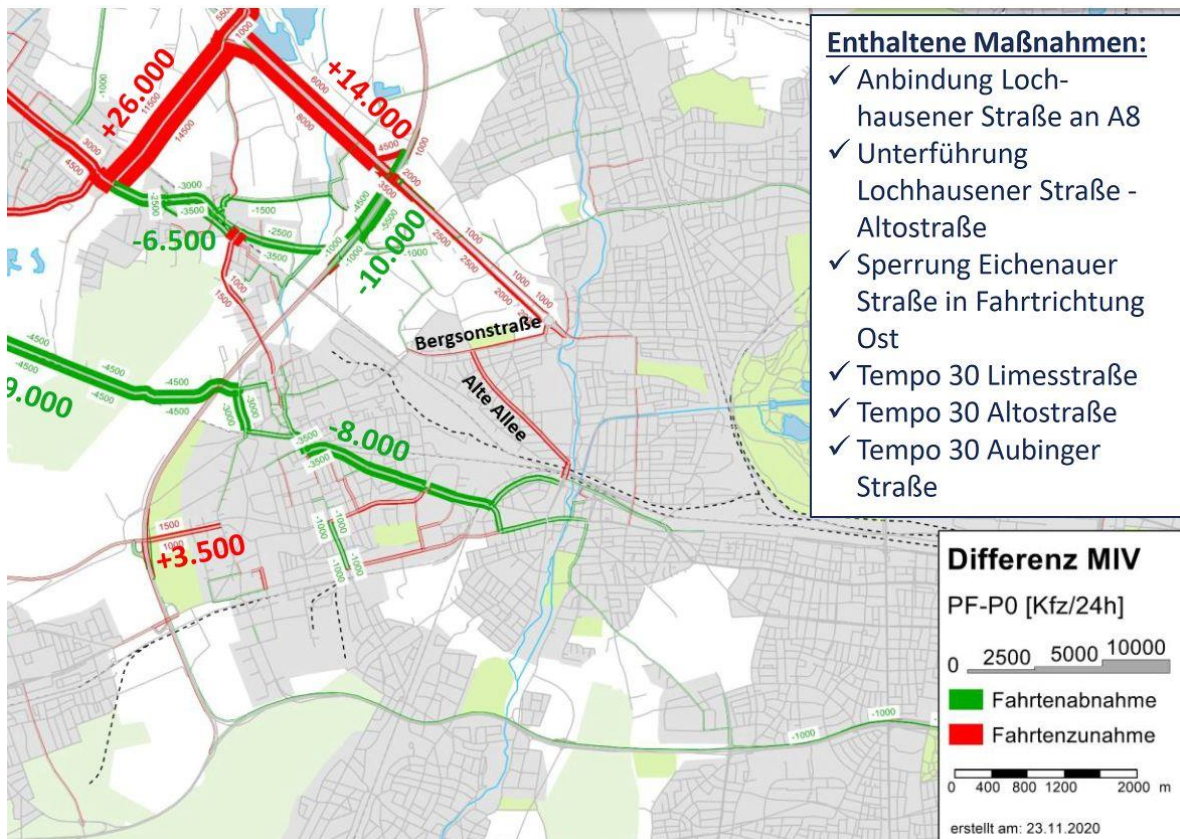


geht es hier ganz unverblümt und dreist um eine Verkehrsverlagerung von Hauptverkehrsstraßen des Bezirks 22 auf Erschließungsstraßen in bezirksfremden Wohngebieten. Die Studie hebt dabei ungeniert die Alte Allee und Bergsonstraße Obermenzing **zusammen** mit Hauptverkehrsstraßen grafisch hervor, als gäbe es keine Unterschiede in der verkehrlichen Bedeutung.

Den Aubingern sei eine Besserung der Aufenthaltsqualität durch Tempo 30 auf ihren Hauptstraßen grundsätzlich ja von Herzen gegönnt – nur führt dies, wie die Grafik zeigt, mal so eben in der bereits jetzt mit ca. 7.000 Kfz/24h hochbelasteten Bergsonstraße Obermenzing zu einer

Verkehrszunahme um weitere 30% samt Weiterleitung des Verkehrs durch die Alte Allee; der Durchgangsverkehr nimmt sogar um knapp 50% zu. Die bereits jetzt drastisch reduzierte „Aufenthaltsqualität“ in unseren Wohnstraßen wird sich somit weiter massiv verschlechtern.

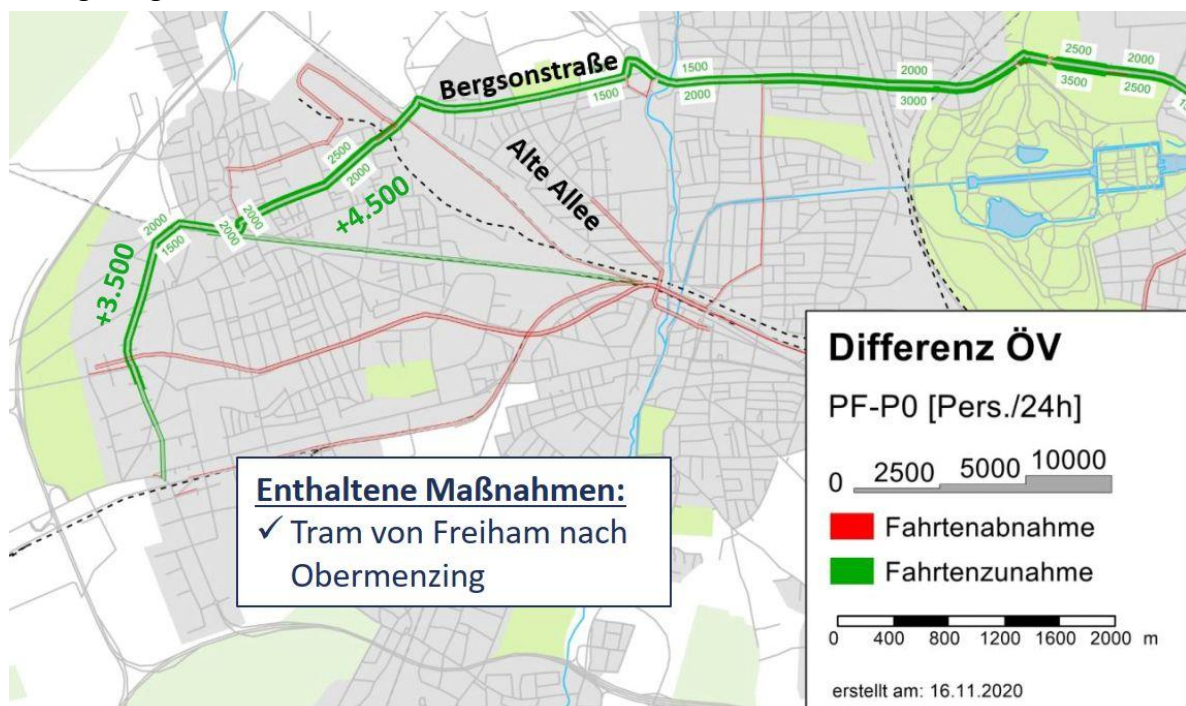
- An dieser Stelle sei auf den prekären **Ist-Zustand** in unseren Straßen eingegangen. Im Verlauf eines Gerichtsverfahrens im Juni 2019 mußte das Planungsreferat einen **Durchgangsverkehrsanteil von ca. 60%** eingestehen (die Zahlen stammen übrigens noch aus dem Jahr 2016, seither hat das Schleichverkehrsaufkommen weiter zugenommen); für Erschließungsstraßen ist das ein exorbitanter Wert: In der „Rathausumschau“ Nr. 085 vom 5. Mai 2011 bezeichnete das Planungsreferat einen Durchgangsverkehrsanteil z.B. in der Ingolstädter Straße (immerhin einer überregionalen Hauptverkehrsstraße des Primärnetzes) von nur 40% als „hoch“ und hielt einen Anteil von 10% in der Sudetendeutschen Straße (als einziger betroffener Straße des Tertiärnetzes) für erwähnenswert – das sind Zahlen, zu denen wir mit unseren 60% Durchgangsverkehrsanteil in unseren Erschließungsstraßen nur sehnsüchtig lächeln können. Entsprechend hoch sind die Lärmwerte in der Alten Allee und Bergsonstraße: **Bei sämtlichen Anwohnern sind die Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV z.T. erheblich überschritten, sie liegen im gesundheitsschädigenden Bereich.** Die Lärmforschung weiß bereits seit vielen Jahren von signifikant erhöhten Raten von z.B. Bluthochdruck, Herzinfarkten und Schlaganfällen unter den Betroffenen, die derartigen Lärmpegeln ausgesetzt sind. Die Stadt München wurde in dem erwähnten Verfahren am 26. Juni 2019 dazu verurteilt, Maßnahmen zu ergreifen, um wenigstens die nächtlichen Lärmwerte abzusenken. Seither sind nun mehr als anderthalb Jahre verstrichen, aber die Stadt hat es bislang verabsäumt, den Auflagen nachzukommen – im Gegenteil, sie läßt den Autoren einer Studie freie Hand, um Maßnahmen zur **Entlastung ausschließlich des 22. Bezirks** zu entwickeln, die sich höchst schädlich insbesondere auf den angrenzenden Bezirk Pasing-Obermenzing auswirken.
- Entsprechend machten sich die Autoren eifrig ans Werk und untersuchten weitere Maßnahmen zur Reduktion der MIV-Kapazitäten und Stärkung der Aufenthaltsqualität ausschließlich im Bezirk 22, s. z.B. Folie 33 (nachfolgend Auszüge mit Ergänzung der Straßennamen):



Die Anbindung der Lochhausener Straße an die A8 soll Straßenverkehr von Aubinger Gebiet auf die A8 umleiten. Die Folge: Der Mehrverkehr am Autobahnende sucht sich angesichts der vor allem zu Stoßzeiten chronisch verstopften Pippinger Straße noch stärker als bisher andere Wege. Geradezu augenfällig dargestellt ist in der obigen Grafik der (vom Planungsreferat uns gegenüber bislang stets kategorisch bestrittene) **Schleichweg über die Bergsonstraße und die Alte Allee**, den **bereits jetzt** sehr viele Fahrer wählen, um auf dem Weg von der Autobahn nach Pasing (und zurück) die gestaute Pippinger Straße zu umgehen. Auch im östlichen Teil der Bergsonstraße Obermenzing lag, wie die Stadt vor Gericht nun widerstrebend zugeben mußte, der Durchgangsverkehrsanteil bereits 2016 bei ca. 60%; er wird künftig noch einmal sehr erheblich zunehmen, wie nachfolgend erläutert. Die obige Grafik weist eine Verkehrszunahme von 3.000 Kfz/24h am Autobahnende aus (der relativ niedrige Wert ist übrigens angesichts einer Verkehrsmehrung von 14.000 Fahrzeugen auf der Autobahn nordwestlich des Autobahnkreuzes nur schwer nachvollziehbar, aber lassen wir das einmal so stehen). Der verkehrsmengenproportionalen Linienbreite der rot skizzierten Fahrtenzunahme zufolge ist eine Aufteilung des Verkehrs zu ca. $\frac{2}{3}$ in die Bergsonstraße (entsprechend ca. 2.000 Kfz/24h) und ca. $\frac{1}{3}$ in Richtung Verdistrasse anzunehmen; damit ergibt sich auch für den östlichen Teil der Bergsonstraße Obermenzing eine Verkehrszunahme um insgesamt 30% und speziell des Durchgangsverkehrs um knapp 50%; das sind praktisch identische Belastungszunahmen wie für den westlichen Straßenteil auf Seite 4 beschrieben. Und was die Absolutzahlen betrifft, sieht es für die **Alte Allee** noch deutlich düsterer aus, denn sie muß den **Verkehr aus beiden Abschnitten der Bergsonstraße aufnehmen und bündeln: Dort summieren sich somit die Verkehrszuwächse auf ca. 4.000 Kfz/24h.**

- Die Studie untersucht weiterhin Maßnahmen, die das „**ÖV-Angebot ausweiten**“ sollen:
 - Eine 10-Minuten-Taktung der Linien S3, S4 und S8
 - die Verlängerung der U5 nach Germering
 - und (als groteskes Kuriosum) eine Verlängerung der Tram-Linie 17 von der Haltestelle Amalienburg durch die Bergsonstraße Obermenzing weiter nach Freiham bzw. zum Bahnhof Lochham (unserer Meinung nach angesichts der geringen Effektivität bei gleichzeitig immens hohen Kosten eine irrationale Folklore-Aktion, die eher der Befriedigung politisch getriebener Maßnahmenproporz-Forderungen dient).

Nachfolgend gem. Folie 37 (Auszüge mit Ergänzung der Straßennamen)

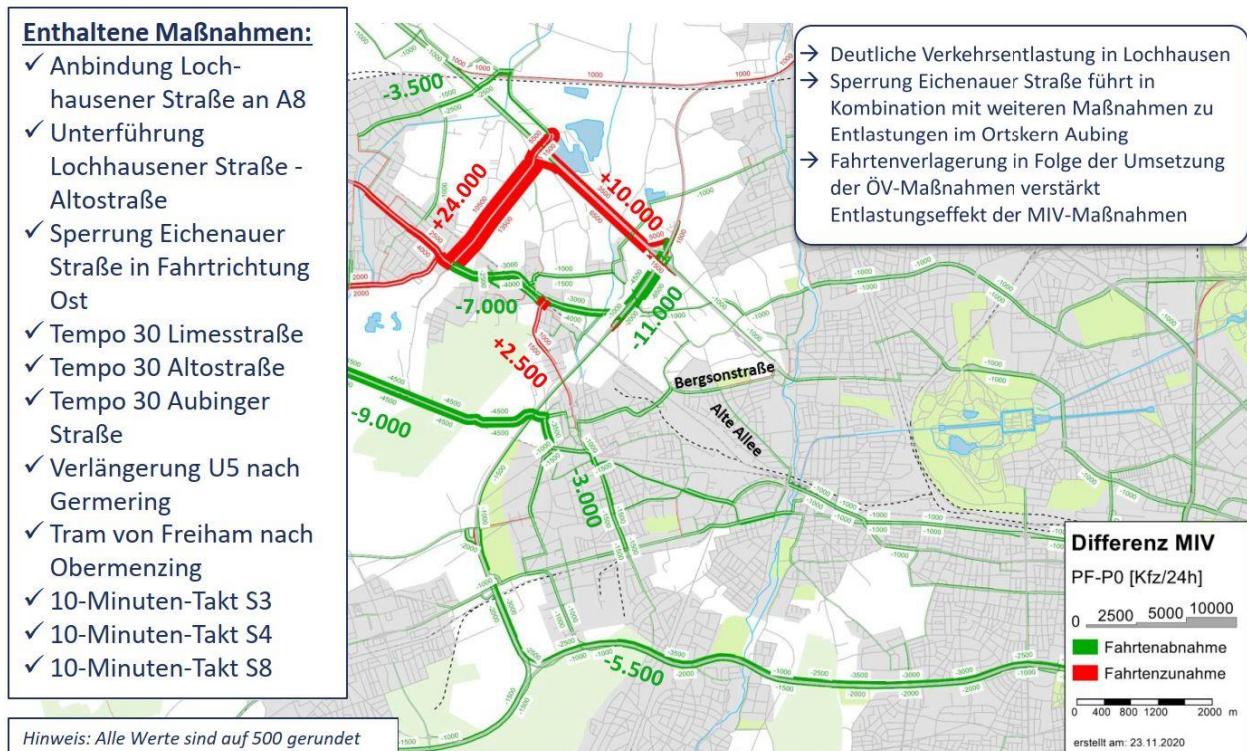


die Streckenführung der Tramlinie: Die Trasse verläuft völlig unbekümmert über die gesamte Bergsonstraße Obermenzing, einer Straße, die als Erschließungsstraße IV nach RAS 06 ebenso

wie als Ortsstraße nach dem BayStrWG der Erschließung des angrenzenden Wohngebiets dient (das gleiche gilt übrigens für die Alte Allee) und nicht der Kanalisierung gebietsfremden Durchgangsverkehrs, die aber dennoch bereits jetzt mit 60% Durchgangsverkehr vorbelastet ist. Den Autoren scheint möglicherweise daran gelegen, unliebsame Assoziationen zu vermeiden, denn entgegen dem bisherigen Gebrauch sind in der obigen Grafik Fahrtenzunahmen nunmehr **grün** und Fahrtenabnahmen **rot** gekennzeichnet. Eine dicke rote Linie als Darstellung einer Verkehrsmehrung in bezirksfremden Wohngebieten – das käme gar nicht gut an und wurde daher offenbar lieber vermieden. Uns drängt sich hier der Eindruck von Schönfärberei im wahrsten Sinne des Wortes auf.

- Im Zusammenwirken all der genannten Maßnahmen soll sich laut Studie folgende Situation ergeben (gem. Folie 45, nachfolgend Auszüge mit Ergänzung der Straßennamen):

Alle MIV+ÖV-Maßnahmen (ohne Anbindung Puchheim)

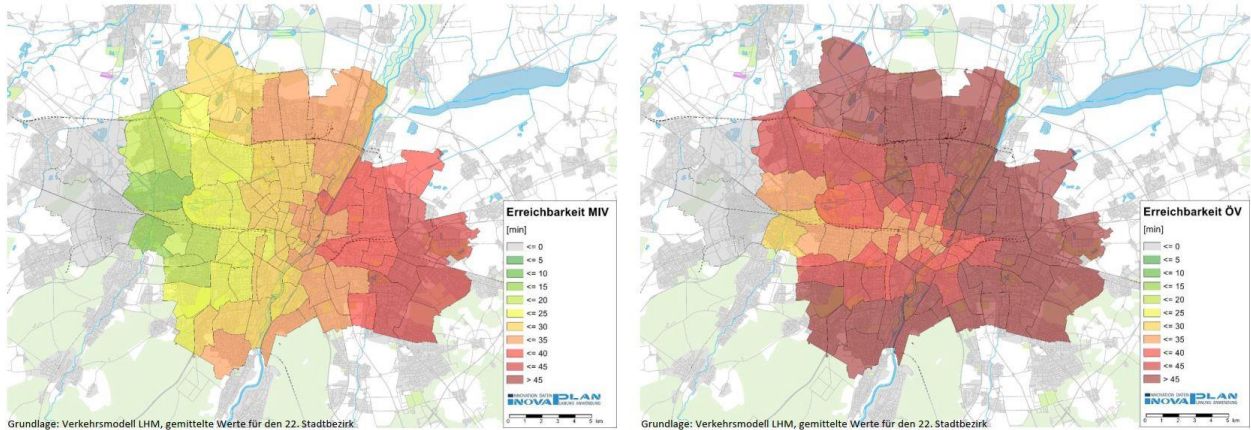


Abgesehen von der Altostraße (und natürlich der neuen Anbindung der Lochhausener Straße an die A8) soll es auf praktisch sämtlichen Hauptverkehrsstraßen sowie etlichen nachrangigen Straßen in Freiham, (Neu)Aubing, Lochhausen, Langwied, Allach, Untermenzing, Obermenzing, Pasing, ja gar in Laim, Nymphenburg, Neuhausen und weiteren Bezirken gegenüber dem Prognosefall zu einem deutlichen **Rückgang des motorisierten Individualverkehrs MIV** kommen; sogar die Lindauer Autobahn (!) soll täglich um 5.500 Fahrzeug entlastet werden – da spielt dann eine Zunahme um 0,7% = 1.000 Fahrzeugen auf der nördlichen A99 bei dort ohnehin bereits bestehenden 134.000 Kfz/24h schon gar keine Rolle mehr.

Ende November 2020 wurde dieses triumphale Ergebnis dem BA22 vorgestellt; auch die Münchner Ausgabe der Süddeutschen Zeitung (SZ) präsentierte am 05.12.2020 diese Grafik und berichtete, dem Projektleiter zufolge „**könnte**“ die 10-Minuten-Taktung der S3/S4/S8 dann 2.800/3.800/3.900 Personen zusätzlich in den öffentlichen Verkehr bringen und von anderen Verkehrsmitteln abziehen. Die erwähnte Tram soll mindestens 2.300 zusätzliche Personen auf den Nahverkehr umlenken; all diese Maßnahmen „**ermöglichten es**“, zusätzlich 12.600 Fahrten im 22. Stadtbezirk auf den öffentlichen Nahverkehr zu verlagern.

Was in den angrenzenden Stadtbezirken von derartigen Hoffnungen zu halten ist, wird aus folgenden Grafiken deutlich. Zunächst die Reisezeiten (s. Folie 12):

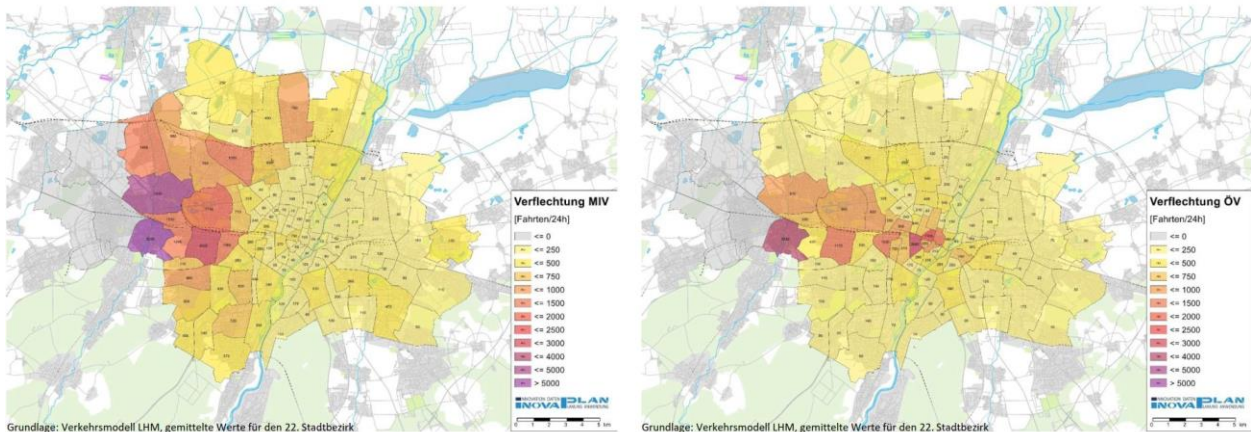
Erreichbarkeitsanalyse (Reisezeit) MIV+ÖV



- MIV weist gute Erreichbarkeit zu umliegenden Bereichen auf
- Ziele entlang der S-Bahn Stammstrecke sind auch mit dem ÖV gut erreichbar, schlechte ÖV-Erreichbarkeit auf tangentialen Verbindungen

Von Aubing aus ist Obermenzing mit dem Auto in wenigen Minuten zu erreichen; mit öffentlichen Verkehrsmitteln benötigt man dagegen durchschnittlich 25 bis 30 Minuten. Wie nicht anders zu erwarten, besteht somit die intensivste MIV-Verflechtung zwischen Aubing und Obermenzing-Pasing, s. nachfolgend die Folie 10 (dieser Zusammenhang ist uns bereits bekannt in der Darstellungsform eines nicht minder eindrucksvollen Balkendiagramms, s. Folie 9 S. 2 dieses Schreibens):

Verkehrsverflechtung MIV+ÖV



- Verflechtung im MIV in alle umliegenden Stadtbezirke (links)
- Verflechtung im ÖV vor allem in Richtung der Münchner Innenstadt (rechts)

Nebenbei bemerkt ist Aubing ohnehin bereits der Stadtbezirk mit dem höchsten MIV-Anteil in ganz München: Die Hälfte aller Wege wird dort mit dem Auto zurückgelegt, s. Folie 4.

Somit wird unmißverständlich klar: Wer aus dem 22. Bezirk in einen angrenzenden Bezirk gelangen möchte, benutzt ganz überwiegend das Auto; künftige Angebote von sehr, sehr beschaulichen Ruckelfahrten per Tram oder von 10-Minuten-Takten der S-Bahn werden daran kaum etwas ändern, zumal all jene, die nicht in Bahnhofsnähe oder an der Tram-Strecke wohnen bzw. ihr Ziel suchen, zusätzlich noch den Bus benötigen sowie zumeist noch weitere Fußwege zurückzulegen haben. **Da ist (und bleibt selbstverständlich auch zukünftig!) für die meisten Leute das Auto die viel schnellere und bequemere Alternative – und nicht selten auch immer noch die einzige Möglichkeit;** in dem oben erwähnten SZ-Artikel läßt denn auch ein Vertreter des Planungsreferats die Katze aus dem Sack: Ein „großer Prozentsatz der Menschen bleibt auf das Auto angewiesen, weil gewisse Ziele sonst nicht zu erreichen sind.“

Fazit: Maßnahmen wie 10-Minuten-Taktungen der S-Bahn, eine Tramlinie oder (noch in den Sternen stehend) eine Verlängerung der U5 bis Germering sind völlig außerstande, die Auswirkungen der geplanten Aubinger Verkehrsberuhigungsmaßnahmen insbesondere auf Obermenzing (VerdisträÙe, Offenbach-Meyerbeerstraße, ganz besonders jedoch Alte Allee und Bergsonstraße, s. Grafiken S. 3 und 4 dieses Schreibens) **über(!)zukompensieren**, wie Folie 45

(s. S. 6 dieses Schreibens) zu suggerieren versucht. Anstatt einer Verkehrszunahme von je ca. 2.000 Kfz/24h im östlichen und westlichen Abschnitt der Bergsonstraße Obermenzing und somit einer Zunahme von ca. 4.000 Kfz/24 h in der Alten Allee sollen Tram und engere S-Bahn-Taktungen nun angeblich eine Verkehrs**abnahme** in diesen Straßen bewirken: Das ist **reines Wunschdenken – fern jeder Realität!**

- **Es kommt aber noch schlimmer**, denn ein sehr wesentlicher Aspekt darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen werden: Die erwähnten Grafiken der Studie zeigen in ihrer Farbwiedergabe der „Fahrtenabnahme“ und „Fahrtenzunahme“ **nur die unmittelbaren Folgen der für den Bezirk 22 getroffenen Verkehrsentslastungsmaßnahmen**, dies jedoch
 - **ohne** Berücksichtigung des zwangsläufig zu erwartenden allgemeinen Verkehrszuwachses im Zeitverlauf zwischen 2019 und 2035 und
 - **ohne** die Einbeziehung der Verkehrszunahme um mindestens 50% aufgrund einer Bevölkerungszunahme von 90% im Bezirk 22 bis 2035, die beide noch hinzuzurechnen sind.

Die Erläuterung „Differenz MIV PF-PO“ an den Grafiken ist korrekt – nur: Welcher Nichtfachmann versteht das? Wer weiß, daß „PF“ das Kürzel für Planfall und „PO“ jenes für Prognosenullfall darstellt und was diese Begriffe sowie die Differenz ihrer Zahlenäquivalente bedeuten? Der durchschnittliche Bürger ganz gewiß nicht – und es ist anzunehmen, daß auch nicht allen BA-Mitgliedern sämtliche Implikationen stets in letzter Konsequenz gegenwärtig sind.

Daher noch einmal unser **dringlicher Hinweis**: Folie 45 (s. S. 6 dieses Schreibens) gibt **nur die Auswirkungen der für den Bezirk 22 durchgeführten Verkehrsminderungsmaßnahmen wieder** (was die angrenzenden Bezirke betrifft, u.E. sogar in teils unzutreffender und beschönigender Weise, wie oben beschrieben). **Der allgemeine Verkehrszuwachs wie auch jener infolge eines drastischen Bevölkerungswachstums im Bezirk 22 mitsamt deren unvermeidlicher Auswirkung auch auf benachbarte Bezirke sind beide überhaupt nicht berücksichtigt.** Darauf kommt es aber an in einer Informationsschrift, die BA-Mitgliedern und der Öffentlichkeit vorgestellt wird. Was der Bürger bei der Betrachtung so einer Grafik füglich annehmen wird, ist doch der tatsächliche status quo, der ihn dann in Zukunft erwartet – und der liegt fatalerweise eben nicht mehr im beruhigend grünen, sondern weit überwiegend im roten Bereich, darunter tiefrot die Alte Allee und Bergsonstraße: Bei den dort 4.000 zusätzlichen Kfz/24 h wird es beileibe nicht bleiben, da werden noch deutlich mehr Fahrzeuge zusätzlich durchfahren. **Unser Wohngebiet verkommt damit zur Cloaca Maxima für all jene Maßnahmen, die auf Aubings Hauptstraßen für Entlastung sorgen.**

Auch die Süddeutsche Zeitung ist offenbar diesem Irrtum einer allgemeinen Verkehrsabnahme zum Opfer gefallen. Nachfolgend die entsprechende Grafik aus dem SZ-Beitrag vom 05.12.2020:



Beim Blick auf die Grafik sticht die Kennzeichnung „*Verkehrskonzept für Aubing-Lochhausen-Langwied*“ ins Auge, darunter die Farblegende für Fahrtenab- und -zunahme. Der Betrachter nimmt wahrscheinlich an, es handle sich um die endgültige Verkehrssituation nach Durchführung der – oben rechts einzeln aufgeführten – Maßnahmen und lehnt sich beruhigt zurück in der Meinung, es käme fast überall zu einer Verkehrsabnahme (zumal sich in einer Textspalte unmittelbar links neben der Grafik eine exponiert hervorgehobene Zwischenüberschrift findet: **»Zehn Prozent weniger Verkehr: „Sensationell“ nennt dieses Ziel ein Behördenvertreter«**) – doch leider stellt dies einen Fehlschluß dar!

Nimmt man die Mühe auf sich, den Zeitungstext gewissenhaft weiter zu lesen, stößt man auf das Zitat eines Vertreters des Planungsreferats, bei einer Umsetzung eines Großteils der Vorschläge „*könnte die Verkehrszunahme bis 2035 um bis zu 10% geringer ausfallen.*“ Das ist ja nun etwas ganz anderes! Die Verkehrszunahme bis 2035 beträgt, wie weiter oben dargestellt, mindestens 50%; zieht man davon 10% ab, verbleibt ein Zuwachs von 45% (und auch wenn eigentlich 10 Prozentpunkte gemeint sein sollten, bliebe es immer noch bei einem Zuwachs von 40%).

Nochmal zum Mitschreiben: **Nein, es wird nicht 10% weniger Verkehr geben, sondern insgesamt 45% Prozent mehr** – im Bezirk 22 sowieso, und auch anderswo kommt es zu Zunahmen, lokal sogar sehr drastisch, wie oben ausführlich beschrieben; da helfen auch keine lindgrün gemalten Straßenzüge darüber hinweg.

- An dieser Stelle sei noch einmal auf den Status der Alten Allee und Bergsonstraße eingegangen. Wie oben erwähnt, handelt es sich um Erschließungsstraßen IV (Sammelstraßen) nach RAST 06 bzw. Ortsstraßen, wenn man das BayStrWG zugrundelegt. Diese Kategorien dienen der Erschließung der anliegenden Wohngebiete und nicht der Aufnahme von Durchgangsverkehr (jedenfalls nicht in der Größenordnung um 60%, wie bei uns bereits bestehend). Uns liegen eine ganze Reihe von Schreiben z.B. des Planungsreferats, des KVR und des ehemaligen OB Herrn Christian Ude vor, die dies ganz klar bestätigen. Gemäß Flächennutzungsplan erschließen unsere Straßen überwiegend reine, zum geringeren Teil auch allgemeine Wohngebiete; Misch- oder Gewerbegebiete sind keine vorhanden.

Dem häufig vorgebrachten Argument, auch an Hauptstraßen würden Menschen wohnen, deren Belange zu schützen sind, ist selbstverständlich zuzustimmen. Letztlich geht es nicht darum, Straßen oder Gebiete zu schützen, sondern die dort wohnenden Menschen – allerdings gilt genauso selbstverständlich: Nirgendwo sonst wohnen so viele Menschen so nahe an ihren Straßen wie in reinen und allgemeinen Wohngebieten abseits von Hauptverkehrsstraßen; da ist bereits jeder Meter Abstand zur Lärmquelle relevant, und aufgrund der offenen Bauweise und der Lärmreflektionen flutet der Lärm intensiv in die Gärten und in die zweite Reihe. Eine bestimmte Verkehrsmenge verursacht in einer breiten Hauptstraße mit größerem Abstand der Häuser von der Lärmquelle und beispielsweise einer Riegelbebauung erheblich niedrigere Lärmwerte als in einem klassischen Wohngebiet. Diese Aspekte müssen mit einbezogen werden, denn ein Vergleich der Verkehrsmengen allein genügt nicht zur Beantwortung der letztlich entscheidenden Fragen: Wie viele Menschen sind an und in ihren Wohnungen und Häusern über welche Zeiträume hinweg welchen Lärmpegeln ausgesetzt? Und hier hat die Forschung eindeutig gezeigt, was inzwischen zu den unbestrittenen verkehrsplanerischen Grundsätzen zählt: Durchgangsverkehr gehört auf Hauptstraßen gebündelt und die Wohngebiete sind zu entlasten, weil sich damit in der Summe die beste Schutzwirkung für das Gesamtkollektiv ergibt.

Es ist uns ein Anliegen, dem Eindruck entgegenzutreten, wir suchten Entlastung auf Kosten anderer Gebiete – der Ist-Zustand mit für Wohngebiete außergewöhnlich hohen Lärm- und Durchgangsverkehrszahlen zeigt auf, in welchem Ausmaß wir bereits belastet sind; wir schultern hier bereits sehr, sehr viel, das erwähnte Gerichtsurteil wäre sonst nicht ergangen. Der eingangs erwähnte Neubau eines ganzen Quartiers an Dreilingsweg/Mooswiesenstraße mit verkehrlicher Erschließung größtenteils ebenfalls über die Alte Allee und Bergsonstraße wird zu

einer weiteren unvermeidlichen Belastung führen. Wogegen wir uns allerdings vehement wehren, ist das Bestreben der Studie, eine Entlastung von Hauptstraßen im Bezirk 22 auf Kosten der Lärmsituation in bereits sehr stark betroffenen Wohngebieten des Nachbarbezirks vorzunehmen: Hier werden verkehrsplanerische Grundsätze auf den Kopf gestellt.

Der Hauptvorwurf ist allerdings an das Planungsreferat zu richten und nicht an die Autoren der Studie, deren Auftrag es war, sich ausschließlich auf den 22. Bezirk zu beschränken (komme uns bitte niemand mit dem Hinweis, es habe sich um einen Stadtratsbeschluß gehandelt. Der Stadtrat beschließt im Prinzip (und zumeist auch im Detail), was der Planungsausschuß vorschlägt; und der Planungsausschuß schlägt im Prinzip (und ebenso zumeist auch im Detail) vor, was ihm vom Planungsreferat vorgelegt wird – gelegentliche Ausnahmen und Detailabweichungen bestätigen hier nur die Regel).

Die Studie zieht ein Zwischenfazit für den Bezirk 22 (Folie 44): *„Fahrtenverlagerung führt zu einer flächigen Reduktion der MIV-Belastung → Im Einzelnen kaum spürbare Reduktion, in Summe positive Wirkung.“* **Eine kaum spürbare Reduktion in Aubing, aber dafür eine drastische Verkehrsmehrung in der ohnehin bereits hochbelasteten Alten Allee und Bergsonstraße** – hier zeigen sich die beispielhaft die Folgen der sturen Verweigerungshaltung des Planungsreferats, ein von Bürgerversammlungen, BA, verschiedenen Interessengemeinschaften oder Parteien seit vielen Jahren empfohlenes bzw. beantragtes umfassendes Verkehrskonzept für den gesamten Münchner Westen endlich in Angriff zu nehmen. Im Gegenteil scheint die bewußte Beibehaltung einer kleinteiligen Sichtweise geradezu ein kennzeichnendes Merkmal geworden zu sein: Der „Münchner Wochenanzeiger“ zitierte am 02.04.2019 im Zusammenhang mit Klagen von Bürgern über die Verkehrssituation im Umfeld der Paul-Gerhardt-Allee einen Mitarbeiter des Planungsreferats mit den Worten: **„Ein größeres Verkehrskonzept für das gesamte Gebiet ist nicht vorgesehen.“** Wie bekannt das klingt ... siehe etwa das auf S. 2 wiedergegebene Zitat des Planungsreferats. Von drei Empfehlungen der Bürgerversammlung des Bezirks 21 aus den Jahren **2012, 2014** und **2016** zur **Erstellung eines Verkehrskonzepts für den Münchner Westen** wurden vom Planungsreferat im September **2020** nur die beiden ersten (gebündelt mit weiteren Bürgerversammlungsempfehlungen aus **2007** und **2014**) behandelt; dabei ging das Planungsreferat lediglich auf Verkehrskonzepte für Pasing-Zentrum und Pasing-Nord ein und vermerkte ansonsten barsch: **„Darüber hinaus sind derzeit keine Verkehrskonzepte vorgesehen.“** Die dritte oben erwähnte Bürgerversammlungsempfehlung (14-20 / E 00941, registriert am 21.04.2016) für ein Verkehrskonzept für den Münchner Westen wurde unserer Kenntnis nach bis dato überhaupt nicht behandelt, wie es die Regularien erfordern.

Mit Freiam entsteht auf einer Fläche von 350 Hektar ein **neuer Stadtteil im Münchner Westen**; hinzu kommen hier noch etliche weitere umfangreiche Planungen für Neubaugebiete, wie eingangs beschrieben – und wir brauchen kein umfassendes Verkehrskonzept über den Bezirk 22 hinaus, ja noch nicht einmal ein eigenes Konzept für den angrenzenden Bezirk 21?

Im Februar 2019 ließ das Planungsreferat wissen:

„Der Planung von Freiam liegt ein umfangreiches Verkehrskonzept zugrunde, welches so konzipiert wurde, dass aufgrund von Struktur, Kompaktheit und Ausstattung an sozialer, kultureller, und freizeitorientierter Infrastruktur weitestgehend auf das Auto als Verkehrsmittel der Wahl verzichtet werden kann.“ Ebenfalls im Februar 2019 verlautete das Planungsreferat: *„Insofern ist zu erwarten, dass die Verkehre, die jetzt der neue Stadtteil produziert, nicht Durchgangsverkehre für die anliegenden Quartiere sein werden; die ganze Verkehrsführung wird so sein, dass es da keinen Durchgangsverkehr geben kann.“*

Wie man sieht, muß man sich hier keine weiteren Sorgen machen ...