

Antrag der Fraktion FW im BA 17

N-4.11
02/19

„Berücksichtigung von Erfahrungswerten in Ergänzung zu reinen Berechnungsmodellen zur Verkehrsentwicklung im Rahmen der Ausweisung neuer privater und gewerblicher Baugebiete“

Die Fraktion FW im BA 17 bittet die Mitglieder des BA 17 um Zustimmung zu nachfolgendem Antrag an die zuständigen Verwaltungsbereiche der Stadt München:

Die Stadtverwaltung München wird dringlich aufgefordert, im Rahmen der Entwicklung neuer Baugebiete im 17. Stadtbezirk (z.B. „Münchbergerstraße“) sowie grenznah in den Nachbarstadtbezirken 5, 16 und 18 (z.B. „Prüfung einer Großwertstoffsammelstelle in Perlach“, „Baumaßnahmen ehemaliges Siemensgelände an der St. Martin-/Balanstraße“, oder „weitere Bebauung des ehemaligen Paulanergeländes an der Hoch- und welfenstraße“) aktuelle, praktische Erfahrungswerte jüngerer Baugebiete zur verkehrlichen Entwicklung nach erfolgter Bebauung (z.B. Bebauung entlang der Hochäckerstraße im 16. Bezirk) neben den bislang genutzten, reinen Rechenmodellen einfließen zu lassen und bei der Entwicklung von Bebauungsplänen entsprechend zu berücksichtigen. Besonders bei der Entwicklung des Bebauungsplanes im Bereich Münchbergerstraße könnten die praktischen Erkenntnisse im Bereich der Verkehrsentwicklung nach Bezug der Wohnungen entlang der Hochäckerstraße im 16. Stadtbezirk (siehe SZ vom 30.01.19, Seite 45 – Stadtviertel – „Plan und Wirklichkeit“) noch rechtzeitig und nachhaltig berücksichtigt werden.

Begründung

Wie gerade aktuell im Falle der in den vergangenen Jahren erfolgten Bebauung entlang der Hochäckerstraße klar ersichtlich ist und vom BA 16 als zuständigem Stadtbezirks-gremium auch nachdrücklich beanstandet wird (siehe auch o.a. Artikel der SZ vom 30.01.19), zeigt die tatsächliche Verkehrsentwicklung rund um dieses Neubaugebiet eine erhebliche Abweichung zur ursprünglich prognostizierten Verkehrsentwicklung durch das Planungsreferat der Stadt München auf der Basis reiner Berechnungsmodelle im Rahmen der seinerzeitigen Bebauungsplanaufstellung. Hierbei handelt es sich um einen jüngeren aber beileibe nicht den ersten Fall in welchem die tatsächliche Verkehrsentwicklung in Relation von einer anhand von Berechnungsmodellen prognostizierten Entwicklung erheblich abweicht. Im Ergebnis lässt sich im Nachhinein nur noch sehr schwer etwas korrigieren und die Probleme gehen stets zu Lasten der Bevölkerung vor Ort. Es ist deshalb dringend notwendig aus diesen Erfahrungen zu lernen und verkehrliche Entwicklungsprognosen erheblich stärker an praktischen Erfahrungen als an so genannten „Berechnungsmodellen“ auszurichten.