

## Bogenhausen

# Selbst nachgerechnet

Bei der geplanten Großsiedlung im Münchner Nordosten ist der Verkehr der entscheidende Knackpunkt. Der Landtagsabgeordnete Robert Brannekämper traut der Stadt nicht. Er hat ein eigenes Gutachten erstellen lassen

VON RENATE WINKLER-SCHLANG



Dieses Ackerland in Johanneskirchen könnte zum Bauland werden, falls die SEM Nordost kommt - Blick von der Salzstraße Richtung Nordwest.  
Foto: Florian Peljak

**Bogenhausen** - Vieles gibt es zu bedenken bei der geplanten Großsiedlung im Münchner Nordosten, für die der Stadtrat eine vorbereitende Untersuchung in Auftrag gegeben hat und gegen die sich das Bündnis Nordost zur Wehr setzt, das für diesen Donnerstag zu einer Informationsveranstaltung einlädt (19 Uhr, Neue Theaterfabrik, Musenbergstraße 40). Die Bürger treibt vor allem die Sorge vor dem Verkehrsinfarkt um.

Robert Brannekämper (CSU), Landtagsabgeordneter und Planungssprecher im Bezirksausschuss Bogenhausen, wirft der Stadt vor, sie halte ihr Verkehrsgutachten zu dieser "Siedlungsentwicklungsmaßnahme", kurz SEM, unter Verschluss. Daher hat der Politiker kurzerhand ein eigenes Verkehrsgutachten bei der Marburger Firma Regio Consult in Auftrag gegeben. Auf dieses Gutachterbüro dürfte die Stadt nicht gut zu sprechen sein, hatten die Marburger doch maßgeblichen Anteil daran, dass die städtischen Pläne für einen Ausbau der Stäblistraße in Forstenried gerichtlich kassiert wurden.

Wulf Hahn und Ralf Hoppe von Regio Consult gingen, wie bis vor Kurzem auch die Stadt, von 30 000 Einwohnern und 10 000 Arbeitsplätzen aus. Sie zeigten für zwei Verkehrswege auf, dass dies nicht bewältigbar wäre: Die Autobahn A 94 wäre nach dem sechsstreifigen Ausbau 2030 mit 93 000 Fahrzeugen am Tag auch ohne den SEM-Zuwachs voll ausgelastet. Dies konnten sie genau vorhersagen mit Daten aus dem Bundesverkehrswegeplan und von der Autobahndirektion. Für die Kreuzung Eggenfeldener/Friedrich-Eckart-Straße gelte ähnliches. Hahn stützte sich dabei auf öffentlich zugängliche Daten aus dem Bebauungsplanverfahren zur Eggenfeldener Straße, für das die geplante Dichte bereits nach oben korrigiert worden ist. Das hierfür erstellte Gutachten von Gevas Humberg und Partner war mit den ursprünglichen Vorgaben defensiv gerechnet im allgemeingültigen Kriterienkatalog von einer Qualitätsstufe D ausgegangen, zwei Sekunden Wartezeit an der Ampel mehr aber führten zu Stufe E: "Nicht leistungsfähig", sagt Hahn. Gerne hätte er solche Berechnungen auch für weitere Verkehrsknoten rund um das Baugebiet angestellt, doch die Stadt habe ihm unverständlicherweise die Zahlen verweigert.

Er gehe davon aus, dass die Stadt in ihren Berechnungen nicht ihr integriertes Verkehrsmodell zugrundegelegt habe, sagt er. Sie neige vielmehr zu isolierten Einzelbetrachtungen. Er aber hat mit stilisierten Männchen aufgezeichnet, was der Münchner Osten verkehrlich auch ohne SEM zu erwarten hat. Ein rotes Männchen steht für 500 neue Einwohner, ein goldenes für 500 Arbeitsplätze. Einige ballen sich da im Prinz-Eugen-Park, an der Truderinger Straße, bei der Bayerischen Versorgungskammer, Giesecke und Devrient, den Bavaria Towers oder der Macherei. Dazu das SEM-Gebiet, mehr als fünfmal so groß wie ganz Fürstenfeldbruck.

Angelika Pilz-Strasser (Grüne), die Bezirksausschussvorsitzende, sagt, sie habe mal bei einem Workshop ein städtisches Gutachten kurz gesehen, die dortigen Annahmen etwa zur Stegmühl- oder Rennbahnstraße kamen ihr sehr unplausibel vor. Plötzlich aber sei dieses Gutachten "verschwunden" gewesen. Sie plädiere jedenfalls für Ernst und Ehrlichkeit.

Das Planungsreferat erklärt, es wurde bei der vorbereitenden Untersuchung sehr wohl ein umfassendes Gutachten erstellt, das man auf Wunsch einsehen könne und das im Übrigen den Bezirksausschüssen präsentiert worden sei. Brannekämper habe bei dem Termin gefehlt. Schöngerechnet werde in dem Papier gar nichts, so Sprecher Ingo Trömer. Hinterlegt seien darin "gesicherte Infrastrukturprojekte und aktuelle Bevölkerungsprognosen", "Kenntnisstand 2016". Enthalten seien etwa die Verlängerung der U 4 oder eine Trambahn. Im weiteren Verfahren werde dieses Gutachten immer wieder angepasst. Am Ende müsse es ja auch einer gerichtlichen Überprüfung standhalten, so Trömer.

Süddeutsche Zeitung