Telefon: 0 233-24527
Telefax: 0 233-21797

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

PLAN-HA I/32-2

Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchener Südosten

a) Verkehrlicher Grundsatzbeschluss
b) Bebauungsplan Nr. 57ce, 57cd, 1060f Wilhelm-Hoegner-Straße (Beendigung des Planungsverfahrens)
c) Anträge und Empfehlungen

1. **Gewerbegebiet Altperlach**
   Antrag Nr. 02-08 / A 04302 von Herrn Stadtrat Josef Schmid, Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt vom 29.02.2008
2. **Verkehrsberuhigung für die Weidener Straße durch anderweitige verkehrliche Anbindung des Gewerbegebietes Perlach-Süd**
   Anliegen aus der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach vom 27.11.2008
3. **Umgehende Vorplanung für eine zeitnahe verkehrliche Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd als vorgezogene Maßnahme zum Gesamtverkehrskonzept für den Münchner Osten**
   Antrag Nr. 08-14 / B 00941 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 03.03.2009
4. **Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Münchner Osten**
   Empfehlung Nr. 08-14 / E 00503 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach vom 26.11.2009
5. **Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes Perlach Süd**
   Antrag Nr. 08-14 / B 02120 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 04.05.2010
6. **Rückbau der Autobahn 8 zur Bundesstraße im 16. Stadtbezirk**
   Antrag Nr. 08-14 / B 02187 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 09.06.2010
7. **Verkehrssituation im Münchner Südosten**
   Antrag Nr. 08-14 / A 01666 von Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt vom 01.07.2010
8. **Entlastung des Dorfkerns Perlach**
   Antrag Nr. 08-14 / A 01667 von Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt vom 01.07.2010

9. **Unerträgliche Verkehrsbelastung in der Weidener Straße;**
   Bürgeranliegen in der Sitzung des BA 16 am 06.07.2010;
   Nachfrage des BA 16 vom 07.12.2010
   Forderung des BA 16 vom 05.05.2011
10. **Verlegung der Zufahrt zum Gewerbegebiet Perlach**
    an der Weidener Straße auf eine andere Straße
    Empfehlung Nr. 08-14 / E 00974
    der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.05.2011
11. **Sofortmaßnahmen zur Linderung der dramatischen Verkehrssituation in der Weidener Straße**
    Verbindung der Neubiberger Straße mit der Hofer Straße
    Empfehlung Nr. 08-14 / E 00977
    der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.05.2011
12. **Sofortmaßnahmen zur Linderung der dramatischen Verkehrssituation in der Weidener Straße**
    Ausbau – wie geplant der Wilhelm-Hoegner-Straße als Verkehrsanbindung an das Gewerbegebiet Perlach (Ziffer 1 des Antrags)
    Empfehlung Nr. 08-14 / E 00979
    der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach; Bezirksteil Perlach am 26.05.2011
13. **Planung und Bau der Südanbindung Perlach**
    Antrag Nr. 08-14 / A 02711 der Freien Wähler
    vom 10.08.2011
14. **Unverzüglicher Beginn der Planungen zur Realisierung der sogenannten Münchner Lösung (Verbindungsstraße zwischen Unterhachinger Straße und Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße) zur Anbindung des Gewerbegebietes Bayerwaldstraße**
    Antrag Nr. 08-14 / B 03379 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 12.10.2011
15. **Errichtung eines Fußgängerüberwegs auf dem Grünstreifen Carl-Wery-Straße, auf Höhe der Dr.-Walther-von-Miller-Straße zur U-Bahn-Station Therese-Giehse-Allee**
    Empfehlung Nr. 08-14 / E 01336
    der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 03.05.2012

16. Keine Verlagerung des Verkehrs von der Thomas-Dehler-Straße auf die Fritz-Erler-Straße im Rahmen der Neubebauung des Hanns-Seidel-Platzes
Empfehlung 08-14/ E 01365
der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 24.05.2012

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 10541

Anlagen:
1. Antrag Nr. 02-08 / A 04302
2. Anliegen aus Bürgerversammlung vom 27.11.2008
3. Antrag Nr. 08-14 / B 00941
4. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00503
5. Antrag Nr. 08-14 / B 02120
6. Antrag Nr. 08-14 / B 02187
7. Antrag Nr. 08-14 / A 01666
8. Antrag Nr. 08-14 / A 01667
9. Forderung des Bezirksausschuss 16 vom 05.05.2011
10. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00974
11. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00977
12. Empfehlung Nr. 08-14 / E 00979
13. Antrag Nr. 08-14 / A 02711
14. Antrag Nr. 08-14 / B 03379
15. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01336
16. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01365
17. Übersichtsplan
18.a) Stellungnahme des Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach
18.b) Interfraktioneller Fragenkatalog des Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach
19. Hauptplanfälle im „Verkehrskonzept für den Münchner Südosten“

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.05.2013 (VB)
Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gem. § 4 Nr. 9b) der Geschäftsordnung des Stadtrates nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung.

1 Anlass

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 16.02.2006, Verkehrskonzept für den Münchner Osten hat der Stadtrat dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Aufträge zur Bearbeitung erteilt. Dieses Verkehrskonzept basiert auf einem umfangreichen Gutachten, in dessen Rahmen verschiedene Infrastrukturmaßnahmen vorwiegend für den motorisierten Individualverkehr (MIV) aber auch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Münchner Osten in unterschiedlichen Varianten untersucht und hinsichtlich ihrer Wirkungen bewertet wurden.
Für den Bereich des Münchner Südostens zählen zu diesen Maßnahmen folgende Aufträge:

Gemäß Ziffer 3 des o.g. Beschlusses ist die Südanbindung Perlach (SAP) als weiter zu verfolgende Maßnahme geplant: „Die Planung und Realisierung der Südanbindung Perlach wird weiterverfolgt. Das Baureferat wird gebeten, für die Südanbindung Perlach eine neue Bedarfs- und Konzeptgenehmigung zu entwickeln und dem Stadtrat zur Genehmigung vorzulegen. Das Planungsreferat wird beauftragt, nach Beschlussfassung des Stadtrates gemeinsam mit dem Baureferat mit der Gemeinde Neubiberg über die Aktualisierung der interkommunalen Vereinbarung zur Südanbindung Perlach weiter zu verhandeln.“

Mit dem Bau der SAP wurden folgende Ziele verfolgt:

- Erschließung des Gewerbegebietes Perlach-Süd
- Erschließung des Brauereistandortes (bzw. alternativer Nutzungen)
- Erschließung und Umfahrung des Neubiberger Neubaugebietes „Vivamus“
- Anschluss des 16. Stadtbezirkes mit einer zweiten Anschlussstelle an die Bundesautobahn A8
- Entlastung der Weidener Straße und der Rudolf-Zorn-Straße
- Entlastung des Ortskerns Altperlachs
- keine Mehrbelastung in der Therese-Giehse-Allee
- Entlastung der nördlichen Carl-Wery-Straße
- In Verbindung mit dem 4-spurigen Ausbau der Carl-Wery-Straße und entsprechender Ertüchtigung des Knotens Carl-Wery-Straße / Therese-Giehse-Allee: verkehrliche Potentiale für Strukturzuwächse im Bereich Neuperlach-Süd.

Wegen Haushaltsumschichtungen aus dem Bereich des Straßen- und Brückenbaus zu-

gunsten der Verkehrserschließung des Stadions Fröttmaning im Mehrjahresinvestitionsprogramm 2002-2006 wurden die Mittel für den Bau zurückgestellt.

Des Weiteren sollten nach Ziffer 5 des o.g. Beschlusses die Planungen zur Realisierung der Wilhelm-Hoegner-Straße fortgesetzt werden: „Die Planung zur Realisierung einer Straßenunterführung der Wilhelm-Hoegner-Straße unter der S-Bahn-Linie 6 wird fortgesetzt. Das Planungsreferat wird beauftragt, die vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof festgestellten Mängel durch geeignete planungsrechtliche Verfahren zu beheben. Dem Stadtrat wird zu gegebener Zeit berichtet“.

In der vorliegenden Beschlussvorlage wird nach Auftragslage des o.g. Beschlusses ebenso die Beseitigung der höhengleichen Bahnübergänge weiterverfolgt und behandelt. Gemäß Ziffer 6 des o.g. Beschlusses sollte die Beseitigung der Bahnübergänge der S-Bahn-Linie 6 Balanstraße, Fasangartenstraße, Unterhachinger Straße und Unterbiberger Straße weiterverfolgt werden. „Das Planungsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat die Planungsvorstellungen zur Beseitigung der Bahnübergänge Balan-, Fasangartenstraße, Unterhachinger und Unterbiberger Straße gemäß dem Verkehrskonzept für den Münchner Osten in die im Rahmen des Projektes „Netzergänzende Maßnahmen im Außenbereich“ zur 2. Stammstrecke anstehenden Vorplanungen zu den erforderlichen Planfeststellungsverfahren einzubringen und dem Stadtrat gegebenenfalls zu berichten.“

Die Schließung der Bahnübergänge und der Neubau von Straßenunterführungen sind Teile des DB-Projektes „zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecke München-Giesing – München-Perlach“. Dieses ist allerdings inzwischen nach Aussage des zuständigen Freistaates Bayern nicht mehr Bestandteil der sog. „netzergänzenden Maßnahmen" zur 2. Stammstrecke.

Ein weiterer Auftrag, der aus dem Beschluss Verkehrskonzept für den Münchner Osten hervorgeht, lautet gemäß Ziffer 11: „Das Planungsreferat wird beauftragt, beim Projekt Stadt-Umland-Bahn im Forum „Stadt und Umland“ der Inzell-Initiative die Interessen der Landeshauptstadt München in die Definition einer Pilotstrecke sowie ein langfristiges Trassensicherungskonzept einzubringen. Dem Stadtrat wird zu gegebener Zeit berichtet“.

Neben den Aufträgen an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, die aus dem o.g. Beschluss hervorgehen, sind Anträge des Stadtrates und des Bezirksausschusses 16 sowie Empfehlungen von Bürgerversammlungen des 16. Stadtbezirkes zu behandeln und zu beantworten.

Diese Anträge, Empfehlungen und Anliegen beziehen sich auf Themen wie die Proble-

matik der Erschließung des Gewerbegebiets Perlach-Süd, die Entlastung des Dorfkerns Perlach, den Rückbau der A 8 zur Bundesstraße, die Verkehrsentlastung der Weidener Straße sowie die Planung der SAP. Diese werden im Rahmen der vorliegenden Beschlussfassung abgehandelt.

Der dritte Anlasspunkt dieser Beschlussvorlage sind Prüfungsaufträge aus dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Im Rahmen des Beschlusses zur „PERSPEKTIVE MÜNCHEN – Leitprojekt Verkehrsentwicklungsplan 2005“ der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2006 wurde ein Maßnahmen- und Handlungskonzept für den MIV, den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr beschlossen.
In Bezug auf den in dieser Beschlussvorlage relevanten Bereich des Münchner Südostens sieht der VEP folgende Maßnahmen vor: Planung und Realisierung der SAP sowie der Wilhelm-Hoegner-Straße und Verlegung der Unterhachinger Straße.
Diese Maßnahmen sind, wie bereits beschrieben, ebenfalls im Verkehrskonzept für den Münchner Osten (Beschluss der Vollversammlung vom 16.02.2006) enthalten. Der VEP führt diese Maßnahmen als geplante Maßnahmen auf, d.h. Planungen dieser Kategorie sollen bis zum Jahr 2015 umgesetzt sein, deren Finanzierung ist jedoch nicht gesichert.

2 Strukturelle Entwicklung

Neue Siedlungsentwicklungen und die damit verbundene Zunahme an Bewohnerinnen und Bewohnern, Arbeitsplätzen und Kundinnen und Kunden bedeuten eine Zunahme an Verkehrsaufkommen (s. Abb. 1).

Im Folgenden werden der Umfang und die räumliche Verortung der strukturellen Entwicklung im Bereich des Münchner Südostens und des angrenzenden Umlands dargestellt.

2.1 Strukturelle Entwicklung im Bestand

In den bestehenden Wohngebieten ist bis zum Prognosehorizont 2020 von einem starken Einwohneranstieg auszugehen. Dieser folgt dem aktuellen gesamtstädtischen Trend und ist u.a. auch durch die rege Neubautätigkeit (u.a. Hochäckerstraße, Hanns-Seidel-Platz, Carl-Wery-Straße) bedingt.
Die Anzahl der Arbeitsplätze wird für den Münchner Südosten bis zum Jahr 2020 als konstant prognostiziert.

2.2 Entwicklungsflächen und Flächenpotenziale

Der Münchner Südosten weist derzeit noch Flächenpotenziale zur strukturellen Entwicklung auf. Bei einem Teil dieser Flächen ist bereits Baurecht vorhanden. Weitere Flächen befinden sich derzeit in Entwicklung und werden bis 2020 voraussichtlich realisiert sein.

Zusätzlich zu diesen konkreten Entwicklungsflächen bestehen noch weitere Flächen, auf denen durch Nachverdichtung oder Umnutzung eine weitere Entwicklung möglich ist.

Die folgende Abbildung zeigt die Entwicklungsflächen auf, für die bereits Baurecht besteht (ca. 890 Arbeitsplätze), für die mittelfristig Baurecht geschaffen wird (ca.1.650 Wohneinheiten und ca. 4.100 Arbeitsplätze), oder für die langfristig Baurecht geschaffen wird (ca.1.300 Wohneinheiten und ca. 1.900 Arbeitsplätze) bzw. die noch einer näheren Untersuchung unterzogen werden müssen.

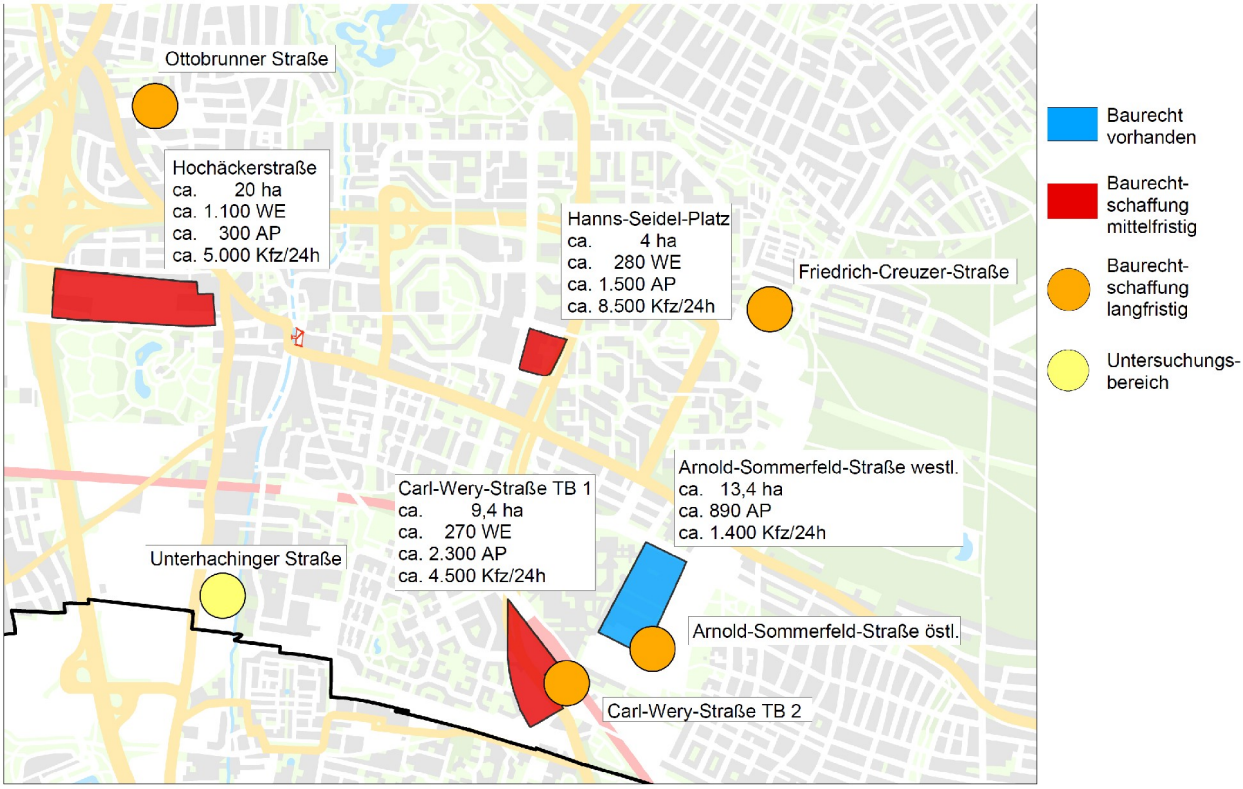

Abbildung 1: Übersicht der Entwicklungsflächen im Münchner Südosten (**WE:** Anzahl der Wohneinheiten; **AP:** Anzahl der Arbeitsplätze; **Kfz/24h**: Das durch die Entwicklungsfläche induzierte Verkehrsaufkommen, d.h. ein- sowie ausfahrende Kraftfahrzeuge pro 24 Stunden)

Ottobrunner Straße

Entsprechend der Umgebung soll dieser Bereich durch ein städtebaulich und landschaftsplanerisch attraktives Misch- und Wohngebiet einschließlich der erforderlichen sozialen Infrastruktureinrichtungen ergänzt werden. Vorgesehen ist, die geplante Wohnbebauung beiderseits des künftigen zentralen öffentlichen Grünzugs und die geplanten

gewerblichen Nutzungen entlang der Ottobrunner Straße zu situieren.

Hochäckerstraße

Im Bereich der Hochäckerstraße soll ein vielfältiges Wohnquartier mit unterschiedlichen Wohnformen, den notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen sowie großzügigen öffentlichen und privaten Grünflächen entstehen. Ein besonderes Augenmerk soll dabei auf Energieeffizienz und Nachhaltigkeit gelegt werden.

Unterhachinger Straße

Für die ehemals für die Brauereiverlagerung vorgesehene Fläche wird die Erarbeitung eines gemeinsamen Strukturkonzeptes mit der Gemeinde Neubiberg angestrebt. Hierbei soll entsprechend der Vorgaben der Raumordnung durch die Regierung von Oberbayern (Das Raumordnungsverfahren für die Ansiedlung der Firma Löwenbräu AG in München/Neubiberg vom 12.10.1987 wurde durch die landesplanerische Beurteilung positiv abgeschlossen.) vor allem auch eine Verbesserung des Landschaftsraums und dessen ökologischer Qualität erreicht werden. Vorrangig geht es hier um die Renaturierung des Hachinger Bachs unter Berücksichtigung der gewässerrelevanten Notwendigkeiten, eine ökologische Aufwertung des weitgehend intensiv genutzten Freiraums zwischen Neuperlach Süd und Neubiberg und die Ausbildung eines angemessenen Stadtrands.

In diesem Kontext sollen auch die Möglichkeiten einer verträglichen Wohnflächenentwicklung östlich der Unterhachinger Straße untersucht werden.

Carl-Wery-Straße

Im Bereich der Carl-Wery-Straße soll ein eigenständiges, zeitgemäßes und städtebaulich qualitätsvolles Quartier aus Wohn- und Kerngebieten entstehen. Die heute vorhandene P+R-Anlage kann auf max. 780 Plätze erweitert werden und wird bahnhofsnah in die Bebauung integriert.

Arnold-Sommerfeld-Straße (westlich)

Der rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 57au setzt das Gebiet zwischen Heidestraße, Otto-Hahn-Ring und Arnold-Sommerfeld-Straße als Gewerbegebiet (GE) mit einer Geschossflächenzahl (GFZ) von 1,0 und einer Grundflächenzahl (GRZ) von 0,8 fest. Die Höhenentwicklung ist auf vier Vollgeschosse bzw. eine maximale Traufhöhe von 20 m beschränkt.

Arnold-Sommerfeld-Straße (östlich)

Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. 57 beschreibt die Ziele und Entwicklungen für den gesamten Stadtteil Perlach. Der geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Instrument für die langfristige Steuerung der räumlichen Entwicklung im Stadtgebiet stellt dieses Areal als Gewerbegebiet (GE) dar. Ziel ist eine

angemessene Arrondierung des bestehenden Gewerbegebiets unter Berücksichtigung des Grünzugs „Friedenspromenade“.

Friedrich-Creuzer-Straße

Im Bereich der ehemaligen Kiesgrube, wo heute noch ein Betonwerk in Betrieb ist, soll ein eigenständiges, zeitgemäßes und urbanes Wohngebiet mit sozialer Infrastruktur entstehen. Besonderes Augenmerk gilt der Verknüpfung der sehr heterogenen vorhandenen Bebauungsdichten, der Verkehrsabwicklung und den übergeordneten Grünbeziehungen.

Hanns-Seidel-Platz

Der Hanns-Seidel-Platz soll zu einem belebten und urbanen Stadtteilzentrum entwickelt werden. Wohnen, Einzelhandel, Büros sowie soziale und kulturelle Einrichtungen sollen sich ergänzen. Das geplante Bürgerzentrum soll dabei als Identifikationspunkt des Stadtteils wirken.

2.3 Entwicklungen im angrenzenden Umland

In den angrenzenden Umlandgemeinden sind in den nächsten zehn Jahren keine größeren Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklungen zu erwarten:

Unterhaching hat sein Entwicklungsgebiet „Stumpfwiese“ weitgehend realisiert, weitere Großvorhaben stehen dort nicht an. Neubiberg hat kaum noch Flächenreserven und erst unlängst ein Nachverdichtungskonzept für seine Gebiete mit Gartenstadtcharakter erstellen lassen und im Gemeinderat beschlossen. Es kann dort in der Summe nur noch wenig Zuwachs geben, so wie z.B. die auf S. 8 erwähnte Fläche an der Unterhachinger Straße. Das mit Neubiberg zusammengewachsene Ottobrunn hat keine nennenswerten Flächenreserven mehr. Putzbrunn ist weder direkt an die S- noch an die U-Bahn angeschlossen und verfolgt eine eher behutsame Entwicklungspolitik, was regionalplanerisch für die Rodungsinseln im Raum München auch so vorgegeben ist. Oberhaching hat zwar erhebliche Flächenreserven im Flächennutzungsplan ausgewiesen, wird diese in den nächsten zehn Jahren aber – wie schon seit Jahrzehnten praktiziert - nur zu einem sehr geringen Teil in Anspruch nehmen.

Aus den absehbaren Entwicklungen im angrenzenden Umland lassen sich folglich keine größeren Verkehrszunahmen erwarten.

2.4 Fazit der strukturellen Entwicklung

Zusammenfassend ist zum aktuellen Zeitpunkt für den Münchner Südosten von einem relativ starken Einwohnerwachstum und einer konstanten Zahl an Arbeitsplätzen bis zum

Jahr 2020 auszugehen. Dies begründet sich in den dargestellten Zuwächsen im Bestand und im Bereich der geplanten Entwicklungsflächen.
Diese Entwicklungen werden ein zum Teil deutlich höheres Verkehrsaufkommen erzeugen.

3 Verkehrsangebot und geplante Maßnahmen nach VEP

3.1 Verkehrsangebot für den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Das Verkehrsangebot im MIV im Münchner Südosten ist geprägt durch Brüche, die den Wandel der fachlichen, gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Einstellungen / Rahmenbedingungen zur Mobilität seit der ursprünglichen Konzeption des Straßennetzes aus den 1960er Jahren (Stichwort „autogerechte Stadt“) und den damit einhergehenden Änderungen der Netzplanungen widerspiegeln. Diese Brüche zeigen sich zum einen an aus heutiger Sicht überdimensionierten Straßenabschnitten und zum anderen an Netzlücken zwischen realisierten Netzabschnitten der ursprünglichen Verkehrsplanung. Die Herausforderungen und Potentiale dieser Brüche im Verkehrsnetz sind dementsprechend verschieden und vielfältig.

Die Straßenräume der aus heutiger Sicht überdimensionierten Straßenabschnitte bieten zum Teil ein Potential für eine weitere strukturelle Entwicklung (Nachverdichtung / Umnutzung). So wurde z.B. im Rahmen des Projektes „Open scale“, einem interdisziplinären Ideenwettbewerb im Jahr 2009, eine mögliche Nutzung des ungenutzten südlichen Teils der Ständlerstraße untersucht und dargestellt.

Die grundsätzliche Netzkonzeption des Straßennetzes wird im aktuellen VEP 2005 festgelegt. Hinsichtlich der funktionalen Gliederung wird dort in Analogie zum Flächennutzungsplan zwischen einem Primär- und Sekundärnetz unterschieden. Das Primärnetz bilden die Straßen mit einer überregionalen bzw. regionalen Verbindungsfunktion. Es dient dem Ziel der Bündelung starker Kfz-Verkehrsströme. Dieses wird ergänzt durch das Sekundärnetz, die örtlichen Hauptverkehrsstraßen mit maßgebender Verbindungsfunktion.

Das Primärnetz wird im Bereich des 16. Stadtbezirkes durch von der Stadtgrenze zur Innenstadt hin verlaufende Radialen geprägt. Dazu zählen die Bundesautobahn A8 Ost sowie die Staatsstraßen St 2078 (Carl-Wery-Straße – Fritz-Erler-Straße – Ständlerstraße) und die Staatsstraße St 2079 (Putzbrunner Straße). Die Staatsstraße St 2368 (Unterhachinger Straße – Otttobrunner Straße) ist Teil des Sekundärnetzes.

Im VEP 2005 sind in der Netzkonzeption 2015 für den Bereich des Münchner Südostens zwei Netzergänzungen als geplante Maßnahmen im Sekundärnetz aufgeführt:

- SAP mit Verlegung der Fasangarten- und Unterhachinger Straße mit einer Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße mit der S-Bahnlinie München – Kreuzstraße und der Auflassung der Übergänge Fasangartenstraße, Unterhachinger Straße (alt) und Unterbiberger Straße
- Lückenschluss der Wilhelm-Hoegner-Straße.

Die geplanten Netzabschnitte sind in der folgenden Abbildung dargestellt:

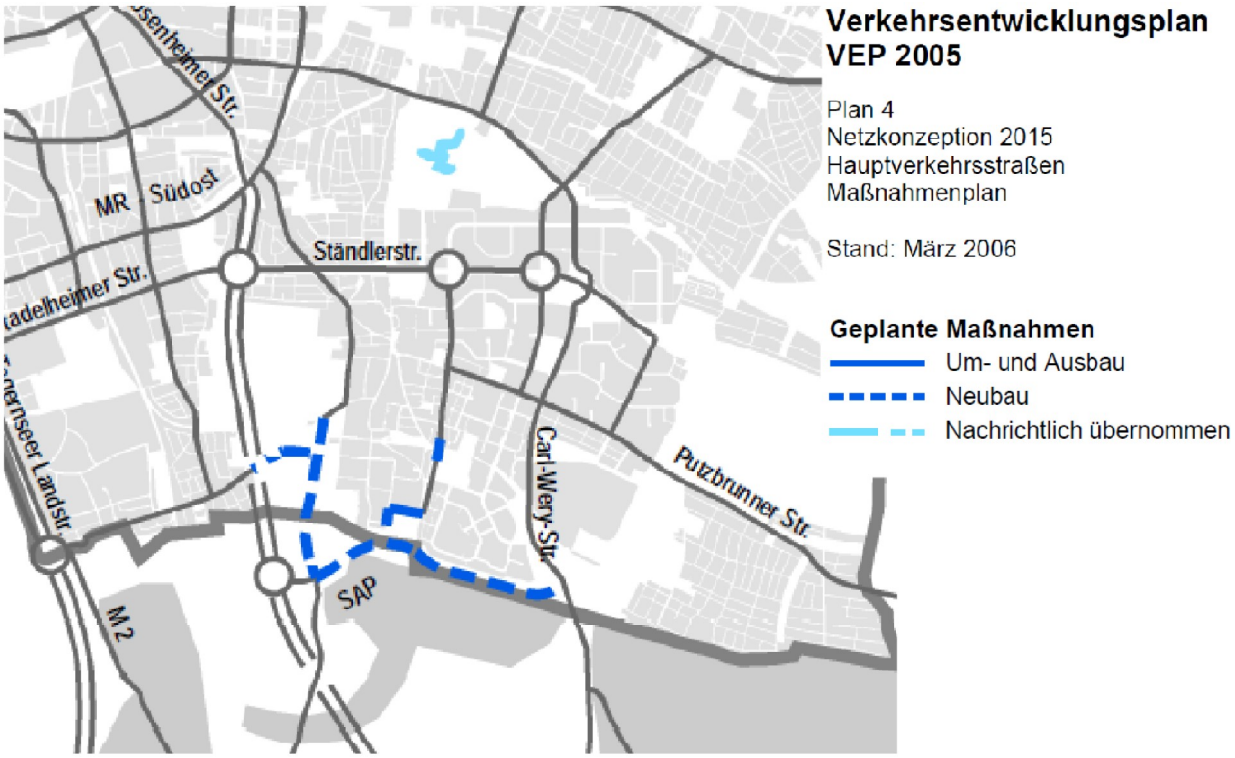

Abbildung 2: Nach VEP geplante Maßnahmen im MIV

3.2 Verkehrsangebot im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Münchner Südosten ist im Schnellbahnnetz durch die S-Bahnlinie S7 Wolfratshausen – Kreuzstraße, die U-Bahnlinie U5 Laimer Platz – Neuperlach Süd sowie die Verstärkerlinie U7 Westfriedhof – Neuperlach Zentrum erschlossen. Dieses Schnellbahnnetz wird durch die Metrobuslinie 55 sowie durch zahlreiche Stadtbuslinien ergänzt. Zusätzlich wird das Angebot für Verbindungen über die Stadtgrenze hinaus ab Neuperlach Süd durch Regionalbuslinien ergänzt.

Auf Grundlage des Beschlusses „Beschleunigung der Buslinie 55 zwischen Diakon-Kerolt-Weg und Waldperlach“ des gemeinsamen Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft,

Kreisverwaltungs- und Bauausschusses vom 15.12.2009 wurde die Metrobuslinie 55 auf dem Linienabschnitt zwischen dem Diakon-Kerolt-Weg und Waldperlach beschleunigt.

Im Hinblick auf die S-Bahnlinie 7 ist darauf hinzuweisen, dass der ursprünglich vorgesehene zweigleisige Ausbau zwischen Giesing und Perlach nicht mehr Bestandteil der „Netzergänzenden Maßnahmen“ der 2. Stammstrecke ist. Unabhängig von der Aufgabenträgerschaft des Freistaates Bayern für die S-Bahn wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Stadtrat aber voraussichtlich Anfang des Jahres 2013 mit der Thematik „Barrierefreimachung des S-Bahn-Haltepunktes Perlach“ befassen.

Im VEP 2005 (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 15.03.2006) sind in der Netzkonzeption 2015 des Öffentlichen Verkehrs für den Münchner Südosten optionale Maßnahmen, in deren Raum eine Linienführung erfolgen könnte, aufgeführt.

Diese basieren auf den bis Ende 2004 unter Federführung der MVV GmbH und eingebettet in das Forschungsprojekt MOBINET durchgeführten umfangreichen Untersuchungen zur Sinnhaftigkeit und Machbarkeit einer Stadt-Umland-Bahn als viertes schienengebundenes Verkehrssystem in der Region München. Diese Untersuchungen sollten grundsätzlich in einem größeren Zusammenhang zwischen Siedlungsentwicklung und Mobilität im Forum „Stadt und Umland“ der Inzell-Initiative „Verkehrsprobleme gemeinsam lösen“ weitergeführt werden. Nachdem die entsprechenden Arbeiten dort aber zurückgestellt sind, ist angestrebt, die Thematik im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des für den weiteren ÖPNV-Infrastrukturausbau maßgeblichen Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt München erneut aufzugreifen (vgl. Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.03.2011 und nachstehenden Planausschnitt).

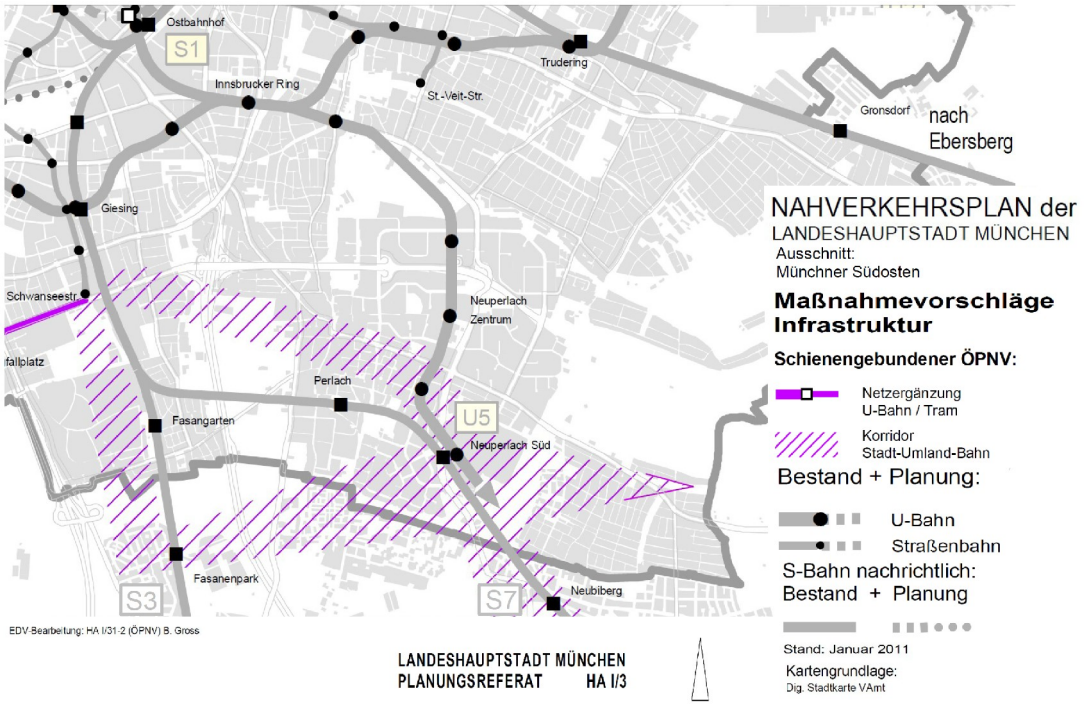

Abbildung 3: Maßnahmenvorschläge ÖPNV nach Nahverkehrsplan

Im Hinblick auf diese Überlegungen ist im Bereich des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 57 cl Carl-Wery-Straße im zukünftigen Mittelteiler der Carl-Wery-Straße zwischen dem Bahnhof Neuperlach-Süd und der Arnold-Sommerfeld-Straße vorsorglich ein Korridor für eine zweigleisige Bahntrasse vorgehalten.

Unabhängig davon prüft die MVV GmbH derzeit, ob als Alternative bzw. als Vorlaufbetrieb für eine Stadt-Umland-Bahn ein Bus-Rapid-Transit-System (BRT) auf wichtigen Buslinien im Stadt-Umland-Bereich realisiert werden kann. Relevante tangentiale Buslinien sind im MVV-Regionalbussystem bereits vorhanden. Im Detail soll dabei untersucht werden, inwieweit durch technische und organisatorische Maßnahmen konventionelle Busverkehre attraktiver werden können.

Die Überlegungen des Bezirksausschusses 16 zur Verlängerung der Trambahn durch die Rosenheimer Straße werden im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans mit aufgenommen.

Die Erschließung neuer Planungsgebiete, z.B. auch der Hochäckerstraße (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2045) wird im Rahmen der üblichen Verfahrensschritte der Bauleitplanung durch die Federführung der MVG konkretisiert und ggf. im Bedarfsfall angepasst.

3.3 Angebot für den nicht motorisierten Individualverkehr (NMIV)

Eine wichtige Basis für Nahmobilität ist die wohnungsnahe Versorgung, also die Erreichbarkeit von Einzelhandelseinrichtungen des täglichen Bedarfs. Das Verkehrskonzept für die „Entlastungsstadt Perlach“ sah frühzeitig neben einem leistungsfähigen Netz von Hauptverkehrsstraßen für Kfz auch ein räumlich versetzt davon laufendes, unabhängiges Netz von Fußgänger- und Radfahrverbindungen vor.

Das damalige Strukturkonzept Perlachs von 1965 hatte als übergeordnetes Leitbild die Trennung des Fußgänger- und Fahrverkehrs. Entsprechend diesem Leitbild wurde für die vom Fahrverkehr getrennten Fußwege im Gesamtgebiet ein Fußwegesystem konzeptioniert. Dieses bildet sich in einem kreuzungsfreien Fußgängerachsenkreuz ab, das das Gesamtgebiet als tragendes Gerüst durchzieht und mit seinen Ästen, von den Fußgängerräumen und Plätzen des Zentrums ausgehend, sich in die Wohnquartiere verzweigt.

Dieses Fußwegesystem wurde in den ersten Bauquartieren Norden, Osten und der Mitte umgesetzt, in dem Bauquartier Süd (südl. der Putzbrunner Straße) wurde es allerdings aufgrund der veränderten Auffassungen in der Stadtplanung in den 70er Jahren teilweise aufgegeben.

Innerhalb Neuperlachs können nahezu alle Ziele abseits von Straßen (jedoch in Verbindung mit Querungen von Straßen) erreicht werden. Diese Verbindungen sind in der Regel ausreichend breit und ermöglichen ein weitgehend konfliktfreies Nebeneinander von Radfahrerinnen und Radfahrern mit Fußgängerinnen und Fußgängern. Für den schnellen Alltagsradverkehr stehen an allen Hauptverkehrsstraßen begleitende Radwege zur Verfügung. Im nachgeordneten Netz findet Mischverkehr auf der Fahrbahn statt.
Lediglich im Bereich der südlichen Unterhachinger Straße im Übergang zum Umland fehlen Radwege. Diese Radfahrverbindung stellt jedoch keine Route nach dem Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R) dar.
Eine weitere Radverkehrsnetzlücke ist im Bereich der Nailastraße vorhanden. Aus Richtung Norden kommend existiert für den Radverkehr kein Anschluss an die Berghamer Straße. Hier besteht Optimierungspotential. Aus Richtung Süden von der Berghamer Straße kommend ist allerdings ein Anschluss an die Nailastraße gegeben.

4 Analyse der Verkehrsbelastung und Entwicklung der Verkehrsmengen

Die Entwicklung des Straßenverkehrsaufkommens im Münchner Südosten wird anhand von Zeitreihen erhobener Verkehrsmengen dargestellt. Basis dafür bilden Zählungen der Verkehrsmengen an Knotenpunkten und Querschnitten. Zusätzlich werden, sofern vorhanden, Daten der Zentralstelle für Informationssysteme (ZIS) bei der Autobahndirektion

Südbayern betrachtet, um kontinuierlich Veränderungen im Verkehrsaufkommen beschreiben zu können. Die Entwicklung des Verkehrsaufkommens wird dabei anhand der Veränderungen an der Stadtgrenze sowie an „neuralgischen“ Punkten beschrieben.

4.1 Entwicklung des Verkehrsaufkommens an der Stadtgrenze

Die folgende Abbildung zeigt die Verkehrsentwicklung der stadtgrenzen-überquerenden Straßen im Münchner Südosten.

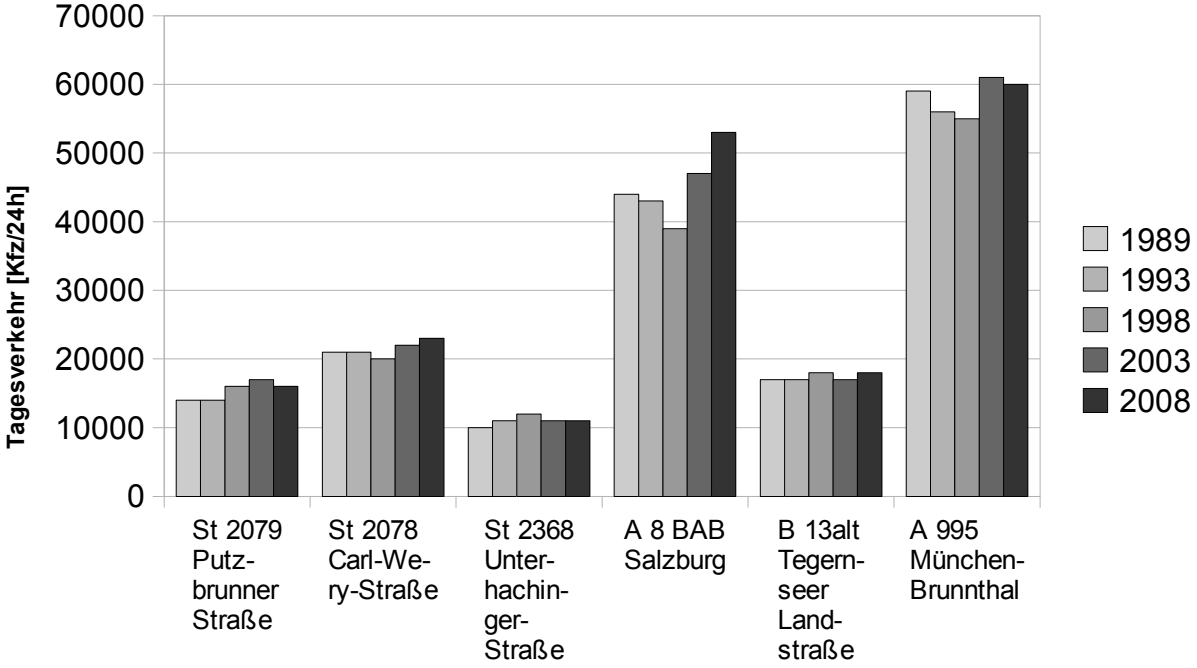

Abbildung 4: Entwicklung der Verkehrsmenge an der Stadtgrenze im Münchner Südosten

Die auf Knotenpunkt- und Querschnittzählungen basierenden Zahlen der Abbildung zeigen die Entwicklung in Intervallen von 5 Jahren bis zum Jahr 2008. Die am höchsten belasteten Einfallsstraßen sind, wie zu erwarten, die beiden Autobahnen A 8 Ost und A 995. Eine deutliche Zunahme des Verkehrsaufkommens in den letzten 10 Jahren ist lediglich für die Bundesautobahn A 8 Ost zu verzeichnen. Die Lage der Querschnitte ist in der folgenden Abbildung 5 verortet.

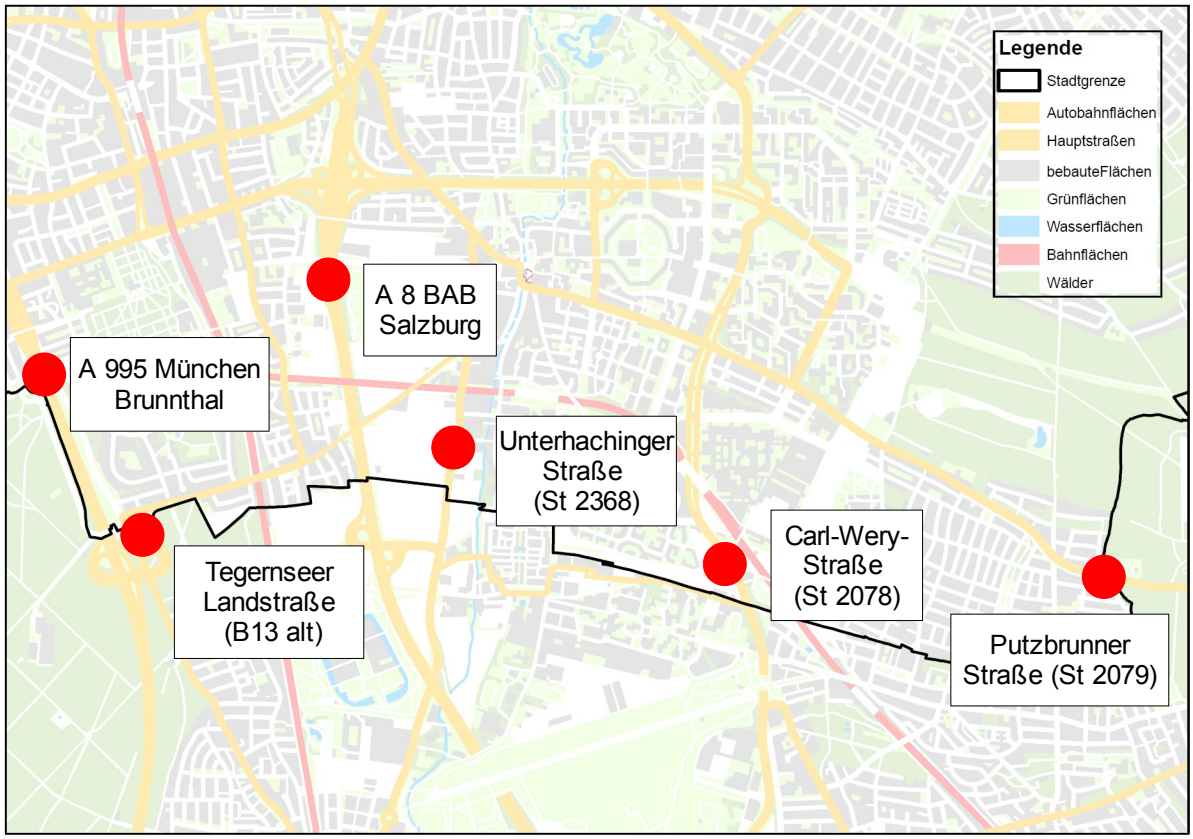

Abbildung 5: Verkehrszählungen an der Stadtgrenze im Münchner Südosten

4.2 Entwicklung des Verkehrsaufkommens an neuralgischen Punkten im 16. Stadtbezirk

Im Folgenden wird die Entwicklung des Verkehrsaufkommens im 16. Stadtbezirk anhand einiger „neuralgischer“ Punkte beschrieben. Zu diesen Punkten zählen:

- Innsbrucker Ring

- Ottobrunner Straße an der Einmündung zum Mittleren Ring
- Unterhachinger Straße am Knoten Ottobrunner Straße
- Pfanzeltplatz
- Carl-Wery-Straße
- Therese-Giehse-Allee
- Weidener Straße
- Niederalm- und Zehntfeldstraße

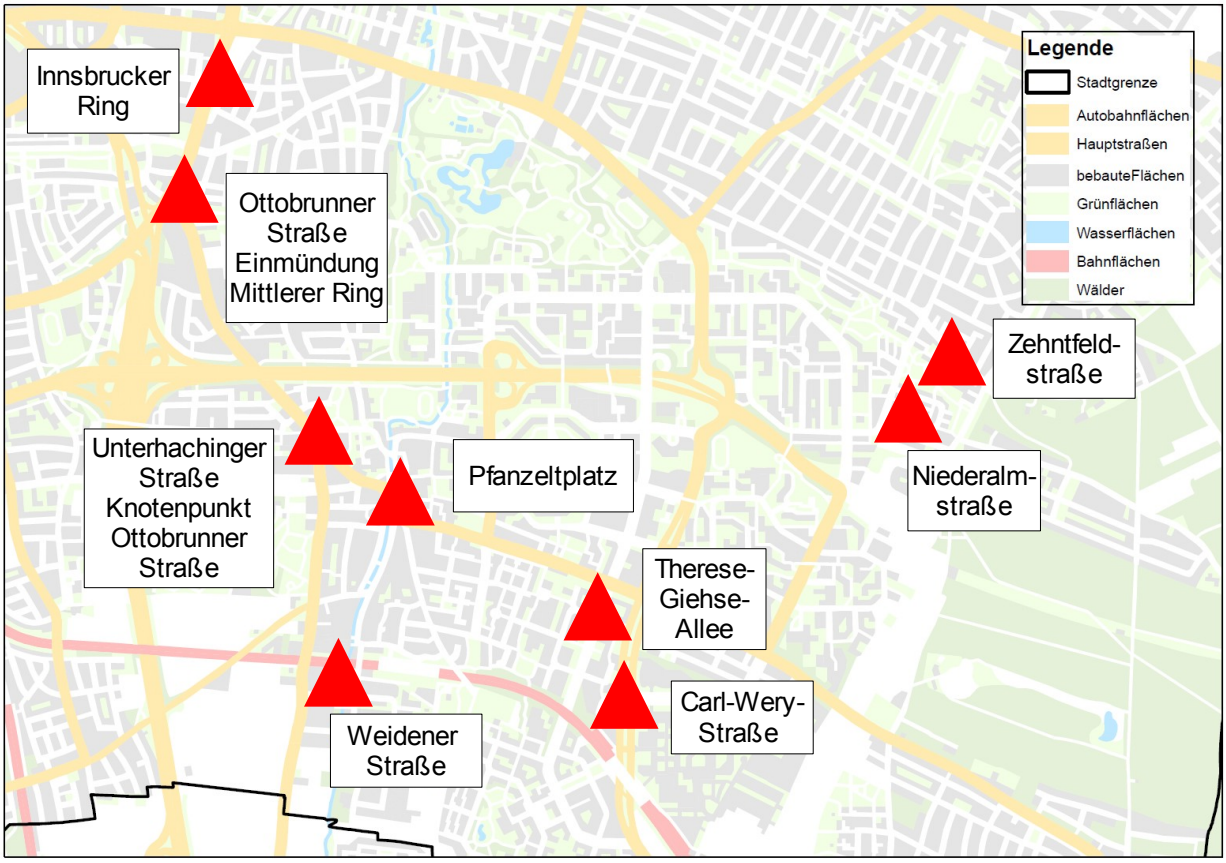

Abbildung 6: Verkehrlich neuralgische Punkte im 16. Stadtbezirk

Innsbrucker Ring

Am Innsbrucker Ring war von 1989 65.000 Kfz/24h über 1999 65.000 Kfz/24h bis 2009 64.000 Kfz/24h eine konstante Verkehrsbelastung im Abschnitt südlich der Bad-Schachener-Straße zu verzeichnen. Auch die Eröffnung des Richard-Strauss-Tunnels

hatte keine signifikanten Änderungen zur Folge: es konnten 66.000 Kfz/24h beobachtet werden. Der Anteil des Schwerverkehrs lag mit 3.000 Lkw/24h noch unter dem Wert von 1989 (4.000 Lkw/24h).

Ottobrunner Straße an der Einmündung zum Mittleren Ring

In der Ottobrunner Straße ist insgesamt von 1991 21.500 Kfz/24h über 2000 20.000 Kfz/24h bis 2009 17.000 Kfz/24h ein Rückgang der Verkehrsbelastung, v.a. durch die Eröffnung der Anschlussstelle Neubiberg an der BAB A8, zu verzeichnen.

Unterhachinger Straße (St 2368) am Knoten Ottobrunner Straße (Umfeld des Bebauungsplanes Nr. 2045 Hochäckerstraße)

Die Unterhachinger Straße weist derzeit eine Belastung von rund 8.500 Kfz/24h am Knotenpunkt mit der Ottobrunner Straße auf. Vergleicht man diesen Wert mit den Ergebnissen der Zählungen der letzten Jahre, stellt man fest, dass hier keine Zunahme an Verkehr festzustellen ist. Im Gegenteil, im Jahr 2001 wurden in der Unterhachinger Straße am Knotenpunkt mit der Ottobrunner Straße noch rund 10.500 Kfz/24h erfasst. Dieser Rückgang lässt sich vor allem durch die Verlagerung von Verkehr auf die BAB A 8 Ost durch die in diesem Zeitraum eröffnete Anschlussstelle Neubiberg begründen. Sowohl die Konzeption als auch die Beschilderung der Anschlussstelle haben zu einer Verlagerung beigetragen.

Pfanzeltplatz

Der Pfanzeltplatz weist eine aktuelle Verkehrsbelastung von 13.500 Kfz/24h im Norden und 15.500 Kfz/24h im Süden auf (2009). Im Jahr 2001 wurden hier 14.000 Kfz/24h im Norden und 16.000 Kfz/24h im Süden gezählt. Die Belastung blieb damit weitestgehend konstant über das letzte Jahrzehnt.

Weidener Straße

Für die Weidener Straße liegen Zählwerte für die Jahre 2000, 2005 und 2011 vor. 2010 wurden stichprobenartig Zählungen durchgeführt, anhand derer die Ergebnisse der Verkehrszählung von 2005 verifiziert wurden. Die Zählungen für die Weidener Straße zeigen, dass zwischen 2000 und 2005 eine leichte Zunahme von ca. 4.500 auf 5.000 Kfz/24h festzustellen war. Bis zum Jahr 2011 wurde ein weiterer geringer Anstieg des erhobenen Tagesverkehrs auf nunmehr ca. 5.500 Kfz/24h ermittelt.

Therese-Giehse-Allee

Die Therese-Giehese-Allee weist nach Zählungen aus den Jahren 2006 und 2010 im Bereich der Putzbrunner Straße sowie der Carl-Wery-Straße Verkehrsmengen von ca.

9.000 Kfz/24h auf. Da die Therese-Giehse-Allee größtenteils durch ein reines Wohngebiet verläuft, gilt es, die Verkehrsbelastung in diesem Bereich möglichst gering zu halten.

Carl-Wery-Straße (St 2078)

Die Carl-Wery-Straße zeigt von 1989 mit 21.000 Kfz/24h bis 2007 mit 23.000 Kfz/24h nur eine moderate Steigerung der Verkehrsbelastung auf.

Niederalm- und Zehntfeldstraße

Die Betrachtung der Verkehrsmengen ergibt, dass sich für die Niederalmstraße nur eine geringe Zunahme der Verkehrsbelastung von 2001 (3.200 Kfz/24h) bis 2008 (3.500 Kfz/24h) feststellen lässt. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen aus dem Jahr 2006 (RASt 06) gilt für eine Wohnstraße in einer Tempo 30 Zone ein Einsatzbereich von bis zu 400 Kfz in der Spitzenstunde. Dieser Wert wird in der Niederalmstraße jedoch mit 300 – 350 Kfz in der Spitzenstunde gemäß den vorhandenen Zählungen noch unterschritten.

Die Verkehrsmenge in der Zehntfeldstraße im Abschnitt zwischen Feldbergstraße und Friedenspromenade mit ca. 7.400 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2008 weist praktisch keine Veränderung im Vergleich zum Jahr 2001 auf, obwohl in diesem Zeitraum (2003) die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wurde. Die Zehntfeldstraße ist damit annähernd doppelt so stark belastet wie die Niederalmstraße und erfüllt somit ihre Sammelfunktion im Wohngebiet. Für Sammelstraßen gilt gemäß RASt 06 ein Einsatzbereich zwischen 400 und 800 Kfz in der Spitzenstunde. Dieser wird mit rund 750 Kfz / h in der nachmittäglichen Spitzenstunde noch eingehalten.

4.3 Beschreibung des Durchgangsverkehrs durch den 16. Stadtbezirk

Der Großteil des Durchgangsverkehrs bündelt sich, wie planerisch gewollt, auf dem Vorrangnetz gemäß VEP.

Es zeigen sich aber auch Verbindungen, die mangels Alternativen einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr an der Gesamtbelastung aufweisen. Dazu zählen die Hofangerstraße sowie der Hugo-Lang-Bogen, die Niederalm- und Zehntfeldstraße. Beide Strecken stellen Nord-Süd-Verbindungen bzw. Teile von Nord-Süd-Verbindungen im 16. Stadtbezirk dar.

Der Durchgangsverkehr entlang der Hofangerstraße soll durch die Maßnahmen im Rahmen der beiden Bebauungsplanverfahren Nr. 1638 Ottobrunner Straße und Nr. 1960 Schmidbauerstraße (siehe hierzu auch den verkehrlichen Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 27.10.2004) verringert werden.
Im verkehrlichen Grundsatzbeschluss wurde beschlossen, dass bis zur Rechtsverbindlichkeit des Bebauungsplanes Nr. 1960 die Auflassung der Schmidbauerstraße nicht

vollzogen werden soll. Zudem soll die Schmidbauerstraße zur Erschließung des Gebiets östlich der Ottobrunner Straße nach dem Prinzip der gleichmäßigen Lastenverteilung auch künftig erhalten bleiben. Zur Verringerung der bestehenden Verkehrsbelastungen im westlichen Teilabschnitt der Schmidbauerstraße sind zusätzlich Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung zu ergreifen.

Im Zuge der planungsrechtlichen Neuausweisung der Schmidbauerstraße als öffentliche Verkehrsfläche sind als Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung der Umbau des Knotenpunktes Ottobrunner Straße mit den Einmündungen Schmidbauerstraße und Unterhachinger Straße, die Steuerung der Zu- und Abfahrt zur Schmidbauerstraße über eine Lichtzeichenanlage, die Beschränkungen der Lkw-Durchfahrt sowie die Ausweisung als Tempo 30-Zone (bereits realisiert) geplant.

Im Bereich der Niederalm- und Zehntfeldstraße sollen Potentiale zur Verlagerung / Unterbindung von Durchgangsverkehr im Rahmen der möglichen Entwicklung des Bereichs Friedrich-Creuzer-Straße / Alexisweg untersucht werden.

4.4 Zusammenfassung der Entwicklung der Verkehrsmengen des MIV

Zusammenfassend ist festzustellen, dass im 16. Stadtbezirk in den letzten 10 Jahren kaum Verkehrszunahmen zu verzeichnen waren. Hauptsächlich handelt es sich um Stagnation der Verkehrsmengen bis hin zu leichten Rückgängen. Ausnahmen bilden jedoch einerseits die BAB A 8 Ost, die auf die letzten Jahre betrachtet Verkehrsmengenzunahmen aufwies sowie andererseits die Carl-Wery-Straße mit moderaten Steigerungen der Verkehrsmengen.
Allerdings lässt das relativ starke Einwohnerwachstum in Hinblick auf den Prognosehorizont 2020 insbesondere im Bereich der geplanten Entwicklungsflächen (s. Kapitel 2) insgesamt eine Steigerung der Verkehrsmengen im 16. Stadtbezirk erwarten.

Der Handlungsbedarf im Rahmen der Beschlussvorlage „Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchener Südosten“ besteht aufgrund der geschilderten Erkenntnissen nicht nur aus der Beseitigung von sog. verkehrlichen Brennpunkten, sondern ebenfalls aus den benannten, an die Verwaltung formulierten, Aufträgen (s. Kapitel 1).

5 Prognose der Verkehrsmengen im Münchner Südosten

Die Prognose der Verkehrsmengen wurde anhand des multimodalen Verkehrsnachfrage- und Reisezeitmodells des Referats für Stadtplanung und Bauordnung unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen für den Prognosehorizont 2020 berechnet.

Im Rahmen der Prognose der Verkehrsmengen wurde sowohl die Belastung für den so-

genannten Prognose-Nullfall, der alle bekannten strukturellen Entwicklungen im Prognosehorizont, jedoch keine verkehrsplanerischen oder straßenbaulichen Maßnahmen enthält, sowie für diverse Planfälle mit verkehrlich wirksamen Maßnahmen ermittelt.

Die einzelnen untersuchten Planfälle und Ergebnisse werden im Weiteren genauer dargestellt.

5.1 Darstellung der Hauptplanfälle für die Verkehrsprognose mit Horizont 2020

Neben dem Prognose-Nullfall wurden die im Folgenden dargestellten Planfälle untersucht. Diese basieren auf den geplanten Maßnahmen nach dem VEP bzw. Kombinationen daraus. Abgesehen von den Planfällen, die sich aus dem VEP ableiten, entstanden weitere Überlegungen aus den Problemstellungen der vorliegenden Anträge, insbesondere die Realisierung einer leistungsfähigen Anbindung des Gewerbegebiets Perlach Süd.
Eine Übersicht der Lage der Maßnahmen der einzelnen Planfälle ist in folgender Abbildung dargestellt.

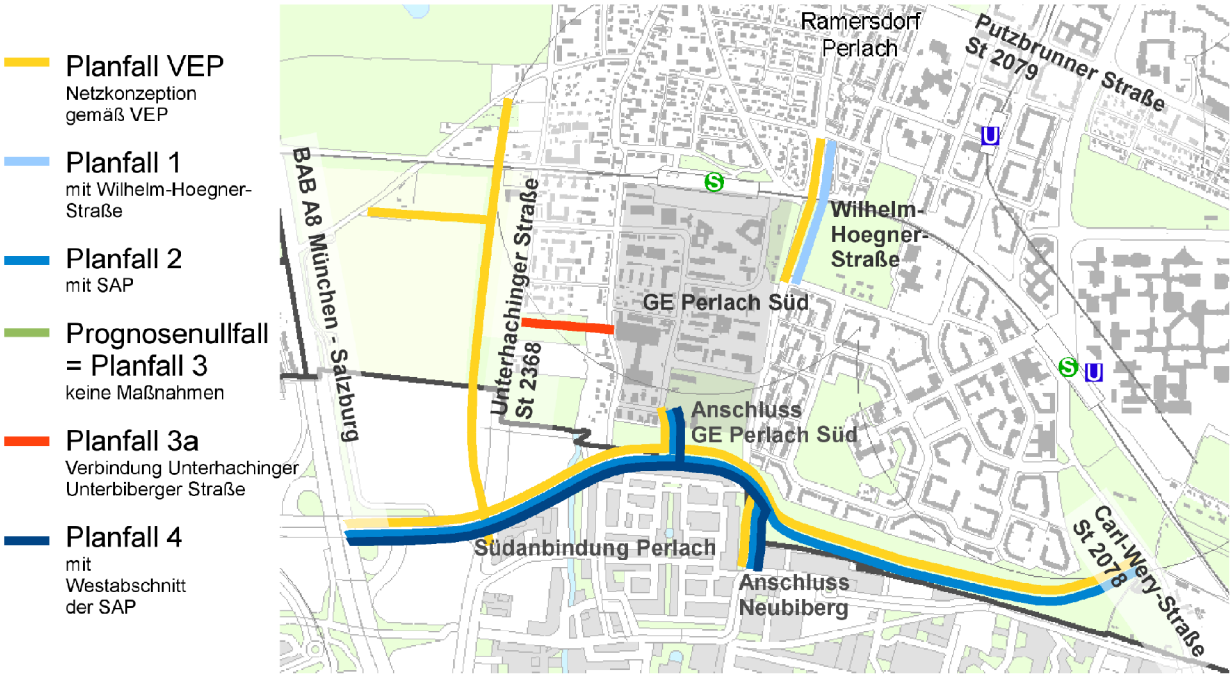

Abbildung 7: Hauptplanfälle im "Verkehrskonzept für den Münchner Südosten"
(Die Abbildung befindet sich in farbiger Ausführung in Anlage Nr. 19)

Neben diesen Hauptplanfällen wurden zahlreiche Varianten sowie weitere verkehrsplanerische Maßnahmen im Verkehrsmodell abgebildet und die Auswirkungen untersucht. Diese werden im Weiteren jedoch nicht alle dargestellt.

Planfall VEP:

Der Planfall VEP enthält entsprechend der Beschlusslage die geplanten Maßnahmen gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP) von 2005, dem aktuellen Flächennutzungsplan (FNP) und dem Verkehrskonzept für den Münchner Osten gemäß Beschluss vom 16.02.2006 mit dem Lückenschluss der Wilhelm-Hoegner-Straße und dem Bau der Südanbindung Perlach (SAP). In diesem Fall würde eine Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd von Norden und Süden erfolgen.

Einzelmaßnahme Wilhelm-Hoegner-Straße (Planfall 1)

Straßennetz des Prognose-Nullfalles mit Wilhelm-Hoegner-Straße, Verlegung und Höhenfreimachung der Bahnübergänge Neubiberger Straße, Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße, Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd von Norden

Einzelmaßnahme Südanbindung Perlach (Planfall 2)

Straßennetz des Prognose-Nullfalles mit SAP, Erschließung des Gewebegebiets Perlach Süd von Süden

Prognose-Nullfall (Planfall 3)

Der Prognose-Nullfall enthält alle bekannten strukturellen Entwicklungen im Prognosehorizont, jedoch keine verkehrsplanerischen oder straßenbaulichen Maßnahmen.

Sogenannte Alternativplanung (Planfall 3a)

Straßennetz des Prognose-Nullfalles mit Verbindung der Unterhachinger Straße mit der Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße, keine weiteren Maßnahmen, Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd von Westen

Teilrealisierung Südanbindung Perlach (Planfall 4)

Straßennetz des Prognose-Nullfalles mit Westabschnitt der SAP zwischen der Unterhachinger Straße und der Lilienthalstraße in der Gemeinde Neubiberg, d.h. Trennung der SAP in zwei Abschnitte, Anbindung des Gewerbegebiets Perlach Süd von Süden

5.2 Weitere Planfälle / Varianten

Zu den weiteren Planfällen zählte vor allem die Untersuchung des Rückbaus der BAB A 8 Ost nördlich der Anschlussstelle Neubiberg zur Bundesstraße mit einem Anschluss der Fasangartenstraße und Hochäckerstraße. Weiter wurde eine Variante zum Planfall 1 untersucht, in dem die Wilhelm-Hoegner-Straße als Wohnstraße und nicht als Teil des Sekundärnetzes abgebildet wurde. Ergänzend wurde ein Planfall 4a untersucht, der eine Ertüchtigung der Lilienthalstraße auf Gemeindegebiet Neubiberg enthält.

5.3 Ergebnisse der Planfälle

In der folgenden Abbildung sind die Auswirkungen der Maßnahmen der Planfälle auf einzelne Querschnitte dargestellt.

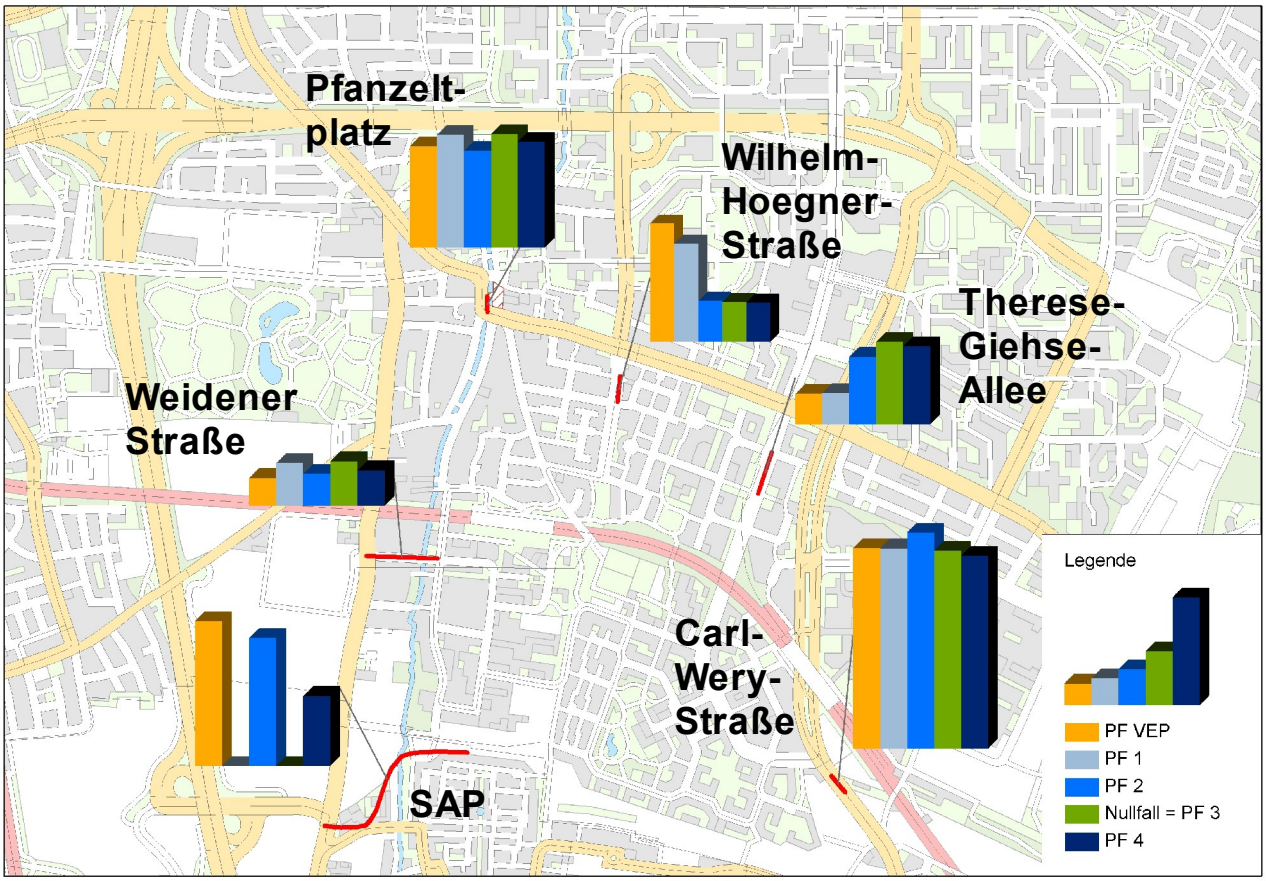

Abbildung 8: Vergleich der Verkehrsmengen anhand ausgewählter Querschnitte

Planfall VEP

Der Planfall VEP erzielt gegenüber dem Prognose-Nullfall nahezu für das gesamte Planungsgebiet verkehrliche Entlastungen.
Dies betrifft sowohl die West-Ost-Achsen im Bereich Perlach, z.B. die Weidener Straße um ca. 37 % und den Pfanzeltplatz um ca. 11 %, als auch die Nord-Süd-Achsen: Die Unterhachinger Straße wird im südlichen Bereich um ca. 17 % entlastet. Aufgrund der Verlegung des Bahnübergangs an der Unterhachinger Straße (Maßnahme im Rahmen des Planfalls VEP) kommt es im Bereich nördlich des Bahnübergangs bis zur Fasangar-

tenstraße und südlich des Bahnübergangs bis zur Weidener Straße zu einer völligen Herausnahme des Durchgangsverkehrs.
Als weitere Nord-Süd-Achse weist die Therese-Giehse-Allee bezüglich des Planfalls VEP starke Entlastungen von ca. 63 % auf.

Die Carl-Wery-Straße verzeichnet im Zulaufbereich der im Sinne dieses Planfalls unterstellten SAP leichte Zunahmen. Im nördlichen Bereich des künftigen Zulaufes der SAP sind in der Carl-Wery-Straße allerdings Entlastungen im Durchschnitt von 10-15 % zu erwarten.

Die Erschließung des GE Perlach-Süd erfolgt im Rahmen des Planfalls VEP über die Wilhelm-Hoegner-Straße von Norden und die durchgehende SAP von Süden, wobei die Wilhelm-Hoegner-Straße bis zu 16.500 Kfz/24h anzieht und die SAP insgesamt eine Belastung bis zu 18.000 Kfz/24h erhalten wird.
Dies hat zur Folge, dass auch der nördliche Abschnitt der Wilhelm-Hoegner-Straße Verkehrsmengensteigerungen um das Dreifache erfährt.

Die in Kapitel 1 genannten Ziele werden alle erreicht und die Planwerke Verkehrsentwicklungsplan und Flächennutzungsplan sowie das "Verkehrskonzept für den Münchner Osten" erhalten somit zumindest eine verkehrsplanerische Rechtfertigung. Dementsprechend kann festgestellt werden, dass auf der Grundlage der damaligen Planungswerke positive verkehrliche Effekte zum Tragen kommen.

Das Gemeindegebiet Neubiberg enthält im Ortsteil Unterbiberg/Vivamus eine deutliche Entlastung um bis zu 60 %.

Planfall 1 (Verlängerung Wilhelm-Hoegner-Straße)

Die Erschließung des GE Perlach-Süd erfolgt von Norden über die Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße. Diese erfährt damit konsequenterweise eine deutliche Steigerung der Verkehrsbelastung auf 13.500 Kfz/24h im nördlichen Abschnitt.
Die zum Planfall VEP vergleichsweise niedrige Belastung der Wilhelm-Hoegner-Straße zeigt, dass die SAP aufgrund der Anbindung zur BAB A 8 eine anziehende Wirkung auf den überörtlichen Verkehr besitzt.

Die Zunahmen der Verkehrsbelastung auf der Wilhelm-Hoegner-Straße im Vergleich zum Prognose-Nullfall um fast 150 % haben eine deutliche Entlastung der Therese-Giehse-Allee zur Folge (Abnahmen um mehr als 60 %).

Abgesehen von der enormen Entlastung der von Wohngebieten umgebenen Therese-Giehse-Allee zeigt Planfall 1 in Hinblick auf den Pfanzeltplatz und die Carl-Wery-Straße kaum entlastende Wirkungen. Die Weidener Straße weist ebenfalls nur geringfügige Verbesserungen bezüglich der Verkehrsbelastungen im Vergleich zum Prognose-Nullfall

auf.
Im Zuge dieses Planfalls wurde ebenfalls die Variante Wilhelm-Hoegner-Straße Tempo 30-Zone (W-H-S 30) geprüft. Aufgrund der relativ hohen prognostizierten Verkehrsmengen in der Wilhelm-Hoegner-Straße ist eine Einrichtung einer Tempo 30-Zone in diesem Bereich aus verkehrsordnenden Aspekten nicht sinnvoll.

Planfall 2 (Südanbindung Perlach)

Im Planfall 2 werden insgesamt gegenüber dem Prognose-Nullfall im nachgeordneten Netz wesentliche Entlastungen erzielt, ohne bestehende Straßen im Planungsgebiet zu belasten. Ausnahme bildet die Carl-Wery-Straße, in der Zunahmen von fast 10% auftreten können. Diese Zunahmen resultieren aus der neu geschaffenen Ost-West-Verbindung der SAP zwischen Unterhachinger Straße und Carl-Wery-Straße. Diese direkte Verbindung zwischen Neuperlach-Süd und der BAB A 8 hat Verkehrsmengenzunahmen auf der Carl-Wery-Straße zur Folge.

Die verkehrlichen Entlastungen bezüglich Planfall 2 betreffen v.a. die West-Ost-Achsen im Bereich Perlach, z.B. die Weidener Straße um ca. 28 % und den Pfanzeltplatz um ca. 15 %. Die Therese-Giehse-Allee wird um ca. 18 % entlastet. Die Erschließung des GE Perlach-Süd erfolgt über die SAP von Süden, wobei diese Verbindung insgesamt eine Belastung von 16.000 Kfz/24h erhalten wird.

Das Gemeindegebiet Neubiberg enthält im Ortsteil Unterbiberg/Vivamus eine sehr deutliche Entlastung um mehr als ca. 60 %.

Planfall 3 (Prognose-Nullfall)

Der Prognose-Nullfall beschreibt die lokalen Verkehrsmehrungen aufgrund der strukturellen Zuwächse, die ohne weiteren Ausbau der Straßeninfrastruktur zu erwarten sind. Er dient als Vergleichsebene gegenüber den Planfällen.

Ohne weitere Maßnahmen werden gegenüber der Analyse insbesondere in der Weidener Straße weitere Verkehrsmengenzunahmen um 10 % zu befürchten sein.

Planfall 3a (Alternative)

Bei Anbindung des Gewerbegebiets Perlach-Süd von der Unterhachinger Straße erfolgt lediglich eine Verlagerung der Verkehrsbelastung von der Weidener Straße auf die „Alternative“. Die neue Straße südlich der Nabburger Straße (Alternative) weist neue Belastungen auf, die Weidener Straße weist - Planfall 3a vorausgesetzt - entsprechende Entlastungen auf. Weitere Auswirkungen im restlichen Planungsgebiet sind nicht festzustellen. Da die Belastungen aller aufgelisteten Querschnitte bezüglich des Planfalls 3a dem

Nullfall entsprechen, wurde auf eine zusätzliche Darstellung dieses Planfalls in Abbildung 8 verzichtet.
Das Ziel, eine Entlastung der Weidener Straße zu erreichen, kann mithilfe des Planfalls 3a durch die Alternative umgesetzt werden.

Planfall 4 (Westabschnitt SAP)

Im Planfall 4 werden gegenüber dem Prognose-Nullfall im gesamten Planungsgebiet Entlastungen erzielt.
Mit mehr als 20 % sind verhältnismäßig die stärksten Entlastungswirkungen in der Weidener Straße zu verzeichnen.
Die Nord-Süd-Achsen Therese-Giehse-Allee sowie Carl-Wery-Straße weisen hinsichtlich dieses Planfalls moderate Entlastungen von bis zu 5 % auf. Der Pfanzeltplatz hat ebenfalls Abnahmen von ca. 5 % zu verzeichnen. Der unterstellte Westabschnitt der SAP erschließt das GE Perlach-Süd analog zu Planfall 2 von Süden und erhält daher eine Belastung von ca. 8.500 Kfz/24h.
Diese hier untersuchte Straßenverkehrsnetzgestaltung stellt für das Wohngebiet „Vivamus“ der Gemeinde Neubiberg äußerst starke Entlastungen gegenüber dem Nullfall von annähernd 80 % dar. Die wesentlichen Auswirkungen des Planfalls 4 sind in Folge dessen hauptsächlich im kleinräumigen Bereich der hier geschilderten Maßnahme zu erkennen.

Fazit der Planfälle

Die Auswertung der hier dargestellten Planfälle hat ergeben, dass aus verkehrlicher Sicht Planfall 2 (Südanbindung Perlach) für die Landeshauptstadt München mit Ausnahme der Carl-Wery-Straße die besten Auswirkungen zu verzeichnen hat. Ebenfalls starke Entlastungswirkungen sind durch Planfall 4 (Westabschnitt SAP) zu erwarten. Nach der hier beschriebenen Verkehrsuntersuchung bieten beide Planfälle starke Verkehrsmengenentlastungen für das Wohngebiet „Vivamus“ der Gemeinde Neubiberg.

6 Abstimmung der Ergebnisse zur Südanbindung Perlach mit der Gemeinde Neubiberg

6.1 Ergebnisse des Verkehrsgutachtens

Die Ergebnisse der in Kapitel 5 beschriebenen Planfalluntersuchungen wurden in einem gemeinsam von der Gemeinde Neubiberg und der Landeshauptstadt München vergebenen Gutachten weitergehend untersucht. Bei der Vergabe des Gutachtens waren die Landeshauptstadt München sowie die Gemeinde Neubiberg inhaltlich und finanziell beteiligt. Ziel war, die Auswirkungen der SAP auf das gesamte Gemeindegebiet Neubi-

bergs vertieft zu untersuchen.

Dabei stand vor allem die lokale Anpassung sowie die Leistungsfähigkeitsbetrachtung an den Knotenpunkten im Untersuchungsumgriff im Gemeindegebiet Neubibergs im Vordergrund. Die Planfälle haben entsprechend die gleichen Bezeichnungen.

Wesentliche Ergebnisse der Prüfung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Straßennetz sind:

- Im Westen des Untersuchungsgebietes der Gemeinde Neubiberg ist bei Planfall 2 mit einem Rückgang der Verkehrsmengen um 50 % zu rechnen, der sich positiv auf das Wohngebiet Vivamus auswirkt. Bei Planfall 4 und 4a ist mit Entlastungen um 50 – 60 % zu rechnen.
- Im östlichen Teil des Gemeindegebiets (Bereich Zwergerstraße / Lilienthalstraße) dagegen kommt es zu einer deutlichen Steigerung der Verkehrsmengen gegenüber dem Prognosenullfall, die im Planfall 4a (um 40 % zusätzliche Belastung) durch die höhere zugelassene Geschwindigkeit stärker ausfällt als im Planfall 4 (um 15 % zusätzliche Belastung, entspricht zusätzlich ca. 1.100 Kfz/24h). Bei Planfall 2 sind für den östlichen Bereich jedoch Entlastungen um 30 % zu erwarten.

Zusammenfassend ist davon auszugehen, dass die zu erwartenden Verkehrsbelastungen in den verschiedenen Planfällen mit den dort genannten Einschränkungen und unter Berücksichtigung von Optimierungsmöglichkeiten jedoch problemlos möglich sind und verträglich abgewickelt werden können. Die größten Entlastungswirkungen für den Gesamtbereich des Gemeindegebiets Neubiberg werden im Planfall 2 mit Durchbindung der SAP zwischen dem Knoten Zufahrt BAB / Unterhachinger Straße / SAP und dem Knoten Zwergerstraße /Carl-Wery-Straße / Äußere Hauptstraße erreicht.
Im Planfall 2 kommt es durch die gesamte Durchbindung der SAP im West- und Ostabschnitt zur gleichmäßigsten Entlastung für das gesamte Gemeindegebiet. Allerdings ist Planfall 2 baulich aufwendiger als Planfall 4. Zudem bedeutet die gesamte Spange auch für die Knotenpunkte Zufahrt BAB / Unterhachinger Straße / SAP und SAP / Carl-Wery-Straße / Äußere Hauptstraße eine deutlich höhere Verkehrsbelastung als im Planfall 4. Auf der Anbindung von Perlach an die SAP machen sich im Planfall 2 die höhere Belastung und die Erschließungswirkung von Neuperlach Süd bemerkbar.

In beiden Planfällen 2 und 4 werden deutliche Entlastungen im Ortsteil Unterbiberg/Vivamus erzielt, der Unterschied zwischen Planfall 2 und Planfall 4 in der Entlastung des Ortsteils Unterbiberg/Vivamus ist dabei unerheblich.

Bei Planfall 2 verläuft der Ostabschnitt der SAP auf Münchner Flur und bringt daher keine zusätzliche Belastung für Neubiberg (Lilienthalstraße).
Bei Planfall 4 (ausschließliche Realisierung des Westabschnittes der SAP) sollte eine

Verkehrsberuhigung in der Lilienthalstraße beibehalten werden, um Verkehrsmehrungen im östlichen Bereich zu reduzieren und Entlastungen im westlichen Bereich des Untersuchungsgebietes zu verstärken.

Der Gutachter der Untersuchung weist allerdings darauf hin, dass in den Vergleich der Planfälle weitere Randbedingungen wie die Veränderungen der Immissionen, Kosten, Auswirkungen auf die Umwelt etc. eingehen sollten.

Die verkehrlichen Ergebnisse der untersuchten Planfälle (Kapitel 5.3 und Kapitel 6.1) sowie die wesentlichen Rahmenbedingungen bezüglich der Südanbindung Perlach (Kapitel 7.1) werden zusammenfassend in Kapitel 8.1 dargestellt. Im Rahmen dieses Kapitels wird aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung eine Abwägung der unterschiedlichen Belange vorgenommen und das weitere Vorgehen zur Umsetzung der Maßnahmen skizziert.

6.2 Meinungsbild der Gemeinde Neubiberg

Die Südanbindung Perlach kann nicht nur auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München realisiert werden, sondern verläuft zu Teilen ebenfalls auf Gemeindegebiet Neubiberg. Es ist vorgesehen, von der Gesamt-SAP ca. 1,5 km auf Gebiet der Landeshauptstadt München und ca. 1 km auf Gemeindegebiet Neubiberg zu realisieren.

Der Westabschnitt der SAP verläuft vor allem auf dem Gemeindegebiet Neubibergs, der Ostabschnitt der SAP hingegen hauptsächlich auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München (s. Abb. 13).

Die Südanbindung Perlach ist ohne Anbindung von Grundstückzufahrten mit einer Fahrspur je Richtung vorgesehen. Sie soll eine Gemeindeverbindungsstraße werden, aufgrund des Anschlusses an eine Bundesfernstraße (BAB A8 München – Salzburg) muss ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden.

Hinsichtlich der geschilderten Berührungspunkte der Südanbindung Perlach mit der Landeshauptstadt München und der Gemeinde Neubiberg wurde bereits im Jahre 1994 eine Interkommunale Vereinbarung zwischen der Gemeinde Neubiberg und der Landeshauptstadt München getroffen. Diese Interkommunale Vereinbarung basiert auf den damaligen Ansiedlungsüberlegungen einer Brauerei auf einem gemeindegebietsübergreifenden Grundstück im Bereich München-Perlach und Neubiberg. Wesentlicher Inhalt ist die Aufteilung der Baukosten der Gemeindeverbindungsstraße zwischen den beiden Kommunen. Der Verteilungsmodus war u. a. abhängig von der Realisierung der Brauerei am dortigen Standort. Ebenso beinhaltet sie Aussagen über die Kostenaufteilung für den Bau der Anschlussstelle an die BAB A8 München - Salzburg.

Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen und des zwischenzeitlich realisierten Autobahnanschlusses ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in mehreren Gesprächen mit der Gemeinde Neubiberg übereingekommen, zu gegebener Zeit eine neue Planungsvereinbarung sowie eine Finanzierungsvereinbarung unter der Federführung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung abzuschließen. Entsprechende Haushaltsmittel sollen zu gegebener Zeit beantragt werden.

Beschlusslage der Gemeinde Neubiberg

Im Beschluss des Gemeinderats der Gemeinde Neubiberg vom 08.08.2011 hat sich die Gemeinde mit dem Gutachten befasst und es als Grundlage für die weiteren Schritte anerkannt. Darüber hinaus wurde die Weiterverfolgung der Realisierung der SAP als strategisches gemeinsames Projekt mit der Landeshauptstadt München im Gesamtumfang mit West- und Ostabschnitt beschlossen. Eine vorgezogene Realisierung nur des Westabschnittes der SAP wurde jedoch nicht als zielführend für den Bau einer Gesamt-SAP gesehen. Dem liegt folgende Argumentation zu Grunde:

Der Westabschnitt der SAP hätte zwar starke Entlastungswirkungen auf das Wohngebiet „Vivamus“ der Gemeinde Neubiberg, durch die Verbindung der SAP mit der Zwergerstraße sind allerdings Verkehrsmengenzunahmen auf dem Abschnitt Zwergerstraße Ost und Lilienthalstraße zu erwarten.
Im Falle einer ausschließlichen Realisierung des Westabschnitts werden hauptsächlich positive Effekte für die Landeshauptstadt München zu erwarten sein. Der Westabschnitt liegt jedoch zum größten Teil auf dem Gemeindegebiet Neubibergs.
Die Gesamt-SAP führt dazu, dass insbesondere im Ostteil keine Belastungen im Gemeindegebiet auftreten.

Der Bürgermeister der Gemeinde Neubiberg wurde des Weiteren vom Gemeinderat beauftragt, mit der Landeshauptstadt München Verhandlungen zu den Planungs- und Kostenfragen für die Gesamt-SAP zu führen.

7 Rahmenbedingungen der einzelnen Maßnahmen

7.1 Südanbindung Perlach

Für die im rechtswirksamen Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan (FNP) als Hauptverkehrsstraße enthaltene SAP erfolgte 1994 eine positive landesplanerischen Beurteilung durch die Regierung von Oberbayern. Das Vorhaben entspricht aber nur dann den Erfordernissen der Raumordnung, wenn u.a. folgende Maßgabe beachtet wird: „Die erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen (Tieflage, Schutzwall, Schutzwand) sind so zu dimensionieren, dass nachhaltige Beeinträchtigungen für die angren-

zenden Siedlungsgebiete und landwirtschaftlichen Gehöfte vermieden werden können. Erforderlichenfalls ist eine abschnittsweise Überdeckung der in Tieflage verlaufenden Trasse vorzusehen.“
Ebenso sind notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu konkretisieren und eingriffsnah umzusetzen. „Dabei ist vorrangig auf eine ökologische Aufwertung des weitgehend intensiv genutzten Freiraumes zwischen Neuperlach-Süd und Neubiberg sowie eine Renaturierung des Hachinger Baches hinzuwirken.“

In der Aktualisierung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Landschaftsplanes Teilbereich VI - Südost durch die Vollversammlung vom 25.01.2006 wurden Funktion und Lage bestätigt. Die Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München hat am 16.02.2006 das "Verkehrskonzept für den Münchner Osten" beschlossen. Darin wurde festgelegt, die Planung und Realisierung der SAP weiterzuverfolgen und neue Bedarfs- und Konzeptgenehmigungen zu entwickeln.

Bei der Planung der SAP kommt es zu besonderen Problemstellungen in Bezug auf die Landschaftsplanung und den Artenschutz. Die Querung des Hachinger Bachs widerspricht den Zielen des Arten- und Biotopschutzprogramms (ABSP), das den Erhalt und die Renaturierung dieses wertvollen Landschaftsschutzgebietes mit seinen vorhandenen Biotopen vorsieht. Die Querung der Trasse durch das Überschwemmungsgebiet des Hachinger Baches lässt durch ihre Barrierewirkung zudem negative Auswirkungen auf den Hochwasserschutz erwarten. An dieser Stelle ist jedoch darauf hinzuweisen, dass die Querung des Hachinger Bachs durch die SAP auf dem Gebiet der Gemeinde Neubiberg liegt.

Durch die SAP kommt es zu einer Zerschneidung der freien Landschaft und Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes. So stellt der Bau einer Hauptverkehrsstraße einen Eingriff in einen bislang landwirtschaftlich genutzten Freiraum dar. Im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung ist der Bereich von Westen nach Osten als Sonstige Grünfläche und Allgemeine Grünfläche sowie in seinem gesamten Verlauf als Übergeordnete Grünbeziehung dargestellt. Der Freiraum stellt eine bedeutende Grünverbindung in West-Ost-Richtung dar, ist Bestandteil des Siedlungsrandes und erfüllt so wichtige Erholungs- und Klimafunktionen und trägt maßgebend zum Landschaftsbild bei.

7.2 Wilhelm-Hoegner-Straße

Ein übergeleitetes Straßenbegrenzungsliniengefüge, das dem tatsächlichen Ausbau der Wilhelm-Hoegner-Straße entspricht, ist im Bereich des Bebauungsplans Nr. 1060h vorhanden (Hausnr. 3-90).
Ab der Wolframstraße nach Süden existiert ein übergeleitetes Bauliniengefüge. Als übergeleitetes Bauliniengefüge bezeichnet man Baugrenzen und Baulinien aus Bebauungsplänen von vor 1960, welche nach §233 BauGB überleitet wurden. Die baurechtliche Be-

urteilung erfolgt nach §30 Abs. 3 i.V.m. §34 BauGB.
Ab der Rudolf-Zorn-Straße heißt diese Straße seit dem Jahr 2010 Nailastraße, ist ausgebaut und gegenüber den Straßenbegrenzungslinien leicht versetzt. Die anschließende Berghamer Straße ist verschmälert innerhalb von Straßenbegrenzungslinien zur Erschließung der Wohnbebauung gemäß Bebauungsplan Nr. 57ci als Fuß- und Radweg ausgebaut.

Durch Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes (BayVGH) vom 27.11.2002 wurden die Bebauungspläne Nr. 57ce, Nr. 57cd und Nr. 1060f für unwirksam erklärt.

Durch die Unwirksamkeit des Bebauungsplans Nr. 57ce (zusammen mit B-Plänen Nr. 57cd u. 1060f) ist dem Ausbau der Wilhelm-Hoegner-Straße die rechtliche Grundlage entzogen.

Während die Weiterführung der Wilhelm-Hoegner-Straße nach Süden die Festsetzung in einem rechtsverbindlichen Bebauungsplan voraussetzt oder ein Planfeststellungsverfahren benötigt, ist für den Bau der in diesem Zusammenhang notwendigen S-Bahn-Unterführung – unabhängig von dem Bebauungsplan - ein bestandskräftiger bzw. vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss notwendig. Der Planfeststellungsbeschluss erging durch das Eisenbahn-Bundesamt am 28.12.1999. Gegen diesen Beschluss wurde fristgerecht Anfechtungsklage erhoben. Diese Anfechtungsklage ruhte bis zum Abschluss des Normenkontrollverfahrens und wird erst nach Vorliegen eines (neuen) rechtsverbindlichen Bebauungsplanes entschieden werden.

Aus dieser Sachlage resultiert auch die Aufgabenstellung des Lärmgutachtens: Ermittlung der Schallimmissionen im Zuge der Wilhelm-Hoegner-Straße bei Verlängerung bis zur Nailastraße (für den damaligen Prognosehorizont 2015) und Aufzeigen der erforderlichen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen entsprechend derzeit geltender Rechtslage.

In diesem Zusammenhang sind auch naturschutzfachliche und artenschutzrechtliche Belange zu berücksichtigen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragte eine Bestandsaufnahme und ein natur- und artenschutzrechtliches Gutachten, das die aktuell erhobenen und die bereits verfügbaren Daten zu Fauna und Flora zusammenführen sollte. Vorrangiges Ziel dabei war es, die naturschutzfachliche Wertigkeit des Gebietes und seine Bedeutung innerhalb des städtischen Biotopverbundes darzustellen und die Möglichkeiten der Kompensation von Eingriffen aufzuzeigen. Eine weitere Frage war, ob und inwieweit bei Eingriffen auch artenschutzrechtliche Verbotstatbestände eintreten könnten und ob und wie diesen Rechnung getragen werden kann.

7.2.1 Ergebnis Schalltechnische Untersuchung

Die zugrundezulegenden Verkehrsmengen wurden aus dem Verkehrsgutachten zum

"Verkehrskonzept für den Münchner Osten" entnommen und sahen für den seinerzeitigen Planungshorizont 2015 für die Planfälle ohne und mit SAP folgende Werte vor:

- Wilhelm-Hoegner-Straße: bis zu 9.000 / 12.000 Kfz/24h ohne / mit SAP
- Weidener Straße: bis zu 6.000 / 5.000 Kfz/24h ohne / mit SAP
- Rudolf-Zorn-Straße:bis zu 9.000 / 9.000 Kfz/24h ohne / mit SAP
- Bayerwaldstraße:bis zu 6.000 / 12.000 Kfz/24h ohne / mit SAP

Die Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße zwischen der Wolframstraße / Hans-Schweikart-Straße und der Rudolf-Zorn Straße ist als Bau oder wesentliche Änderung einer öffentlichen Straße nach der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16.BImSchV) einzustufen. Es sind grundsätzlich aktive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen. Als Bereiche mit Funktionsänderung nach Art. 28 der Verkehrslärmschutzrichtlinien (VLärmSchR) (Wohnstraße -->Durchgangstraße) sind

- die Wilhelm-Hoegner-Straße zwischen Putzbrunner Straße und Wolframstraße / Hans-Schweikart-Straße
- die Nailastraße
- die Weidener Straße
- die Bayerwaldstraße

mit in den Lärmschutzbereich einzubeziehen.

Entlang folgender Straßenabschnitte treten Überschreitungen der Lärmschutzgrenzwerte auf, die Maßnahmen zum Schallschutz aufgrund schutzbedürftiger Nutzungen erfordern:

- Wilhelm-Hoegner-Straße zwischen Putzbrunner Straße und S-Bahn-Trasse (beidseitig)
- Wilhelm-Hoegner-Straße zwischen Rudolf-Zorn-Straße und Nailastraße (östlich)
- die Weidener Straße (beidseitig / einseitig)
- die Bayerwaldstraße (einseitig).

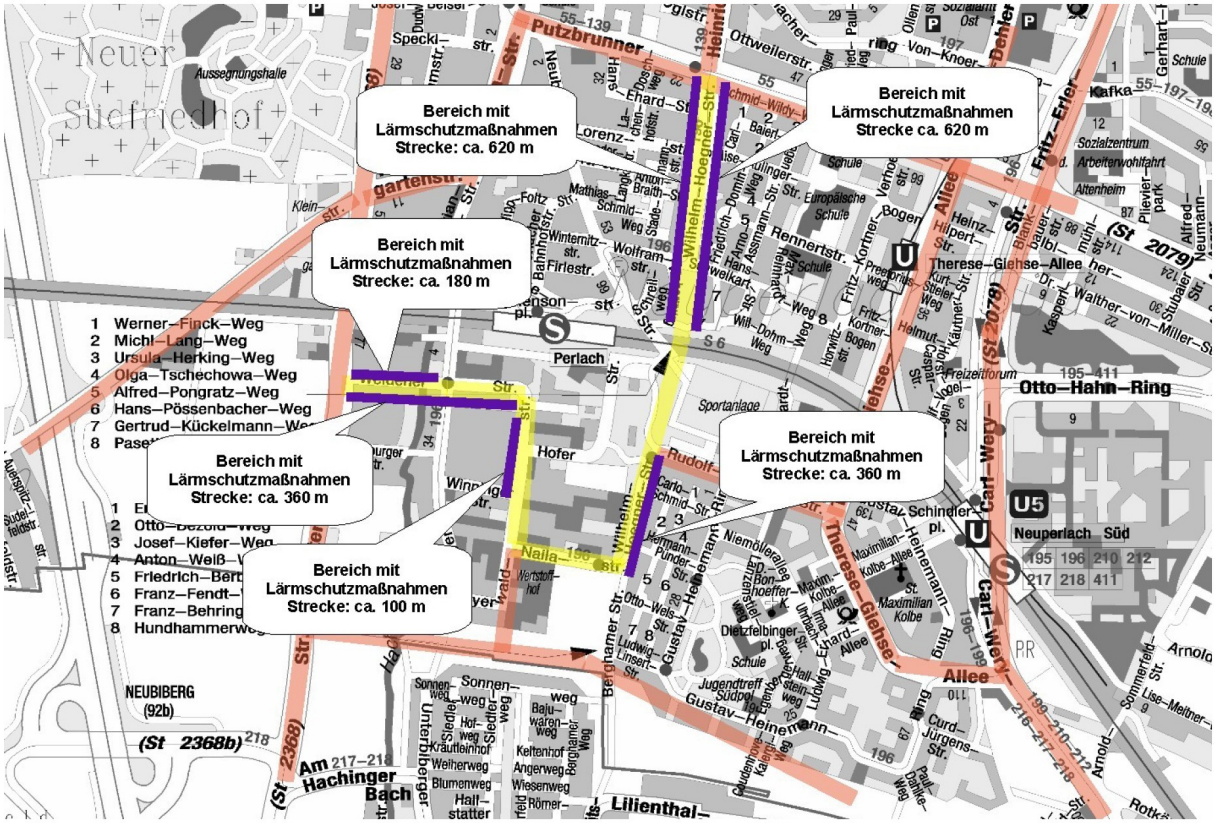

Abbildung 9: Schallschutzmaßnahmen notwendig

Bei einem Vollschutz (alle Gebäude in allen Geschossen) würden insgesamt 2.200 m Schallschutzwände mit einer Höhe zwischen 4 und 11 Metern erforderlich (siehe Abbildung 10). Die geschätzten Kosten für den Vollschutz beliefen sich auf ca. 11,5 Mio. Euro. Ein Vollschutz ist aber nur bedingt städtebaulich möglich (Belüftung, Beschattung, Besonnung sowie Zugänglichkeit) wie auch schalltechnisch sinnvoll.

Bei Umsetzung der vom Gutachter vorgeschlagenen Kombination von aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen würden insgesamt 900 m Schallschutzwände mit einer Höhe zwischen 4 und 10 Metern erforderlich. Weitere 157 Wohneinheiten benötigten passiven Lärmschutz, beispielsweise durch Einbau von Lärmschutzfenstern. Die Kosten für den Teilschutz beliefen sich auf ca. 3,5 Mio. Euro.

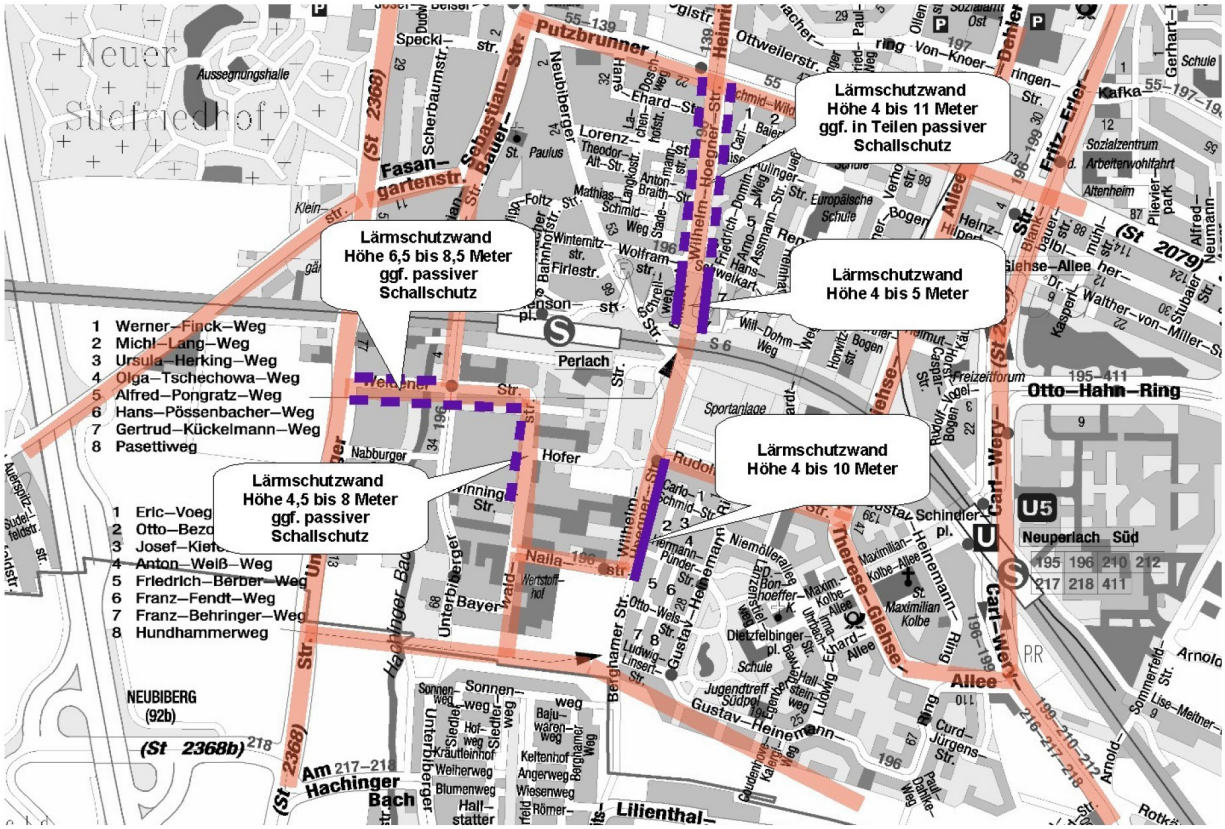

Abbildung 10: Bereiche mit Vollschutz / Bereiche in denen ggf. passive Lärmschutzmaßnahmen möglich sind

7.2.2 Ergebnis Gutachten Artenschutz

Auf der vorgeschlagenen Trasse der Wilhelm-Hoegner-Straße sowie in deren Umfeld wurden mit der Zauneidechse und der Wechselkröte naturschutzrechtlich bedeutsame Arten vorgefunden.

Bei beiden Arten ist von einem reproduzierenden Bestand auszugehen. Bei der Wechselkröte handelt es sich um eines der drei größten Vorkommen in München und das Größte im Münchner Südosten (ca. 100 adulte Tiere).

Durch die Zerschneidungswirkung der geplanten Straße ist von einer erheblichen Beeinträchtigung der lokalen Populationen bzw. deren Restlebensräume auszugehen. Dies gilt insbesondere für die Wechselkröte, deren Population über die verfügbaren Restlebensräume nicht bzw. nur über sehr kosten-, flächen- und aufwandsintensive Maßnahmen am Standort gehalten werden kann. Nach Aussage des Gutachters verbleibt als letzte Alternative nur eine vollständige Umsiedlung der Population auf geeignete Flä-

chen.

Artenschutzrechtlich wäre ein solcher Eingriff nur dann zu rechtfertigen, wenn ein hohes öffentliches Interesse dargelegt werden kann und die Alternativlosigkeit feststeht, was hier definitiv nicht der Fall ist.

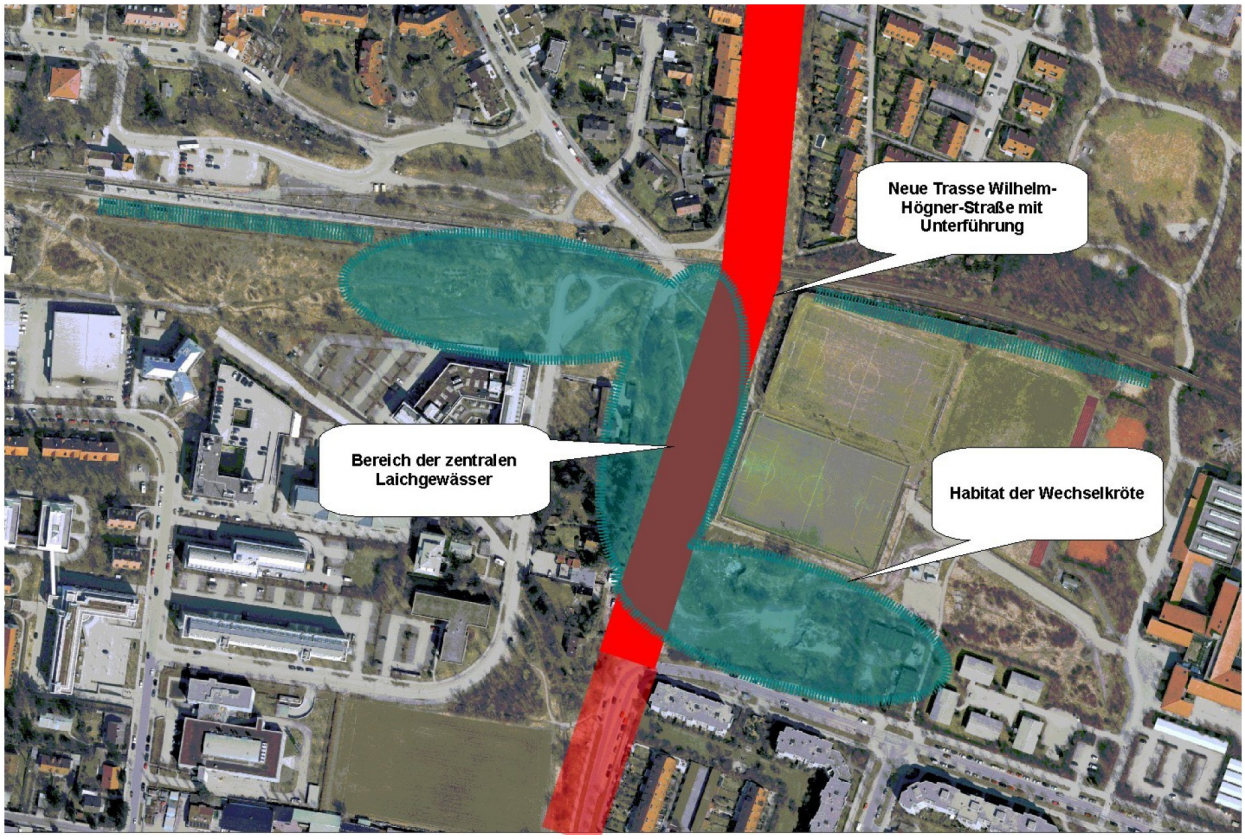

Abbildung 11: Plangebiet mit Habitat Wechselkröte

7.2.3 Fazit

In Anbetracht der erheblichen planungsrechtlichen Hürden, der zu erwartenden hohen Kosten für Lärmschutzmaßnahmen, des nicht absehbaren Ergebnisses des Gutachtens zur „speziellen artenschutzrechtliche Prüfung“ und der daraus folgenden natur- und artenschutzrechtlichen Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen (sofern eine Ausnahme nach § 45 Abs. 7 BNatSchG möglich wäre) sowie des zu erwartenden massiven Widerstands der durch die Planung negativ betroffenen Anwohnerinnen und Anwohner wird vorgeschlagen, der Planung der Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße nicht weiter nachzugehen und die Wilhelm-Hoegner-Straße als Hauptverkehrsstraße im Rah-

men des VEP nicht mehr weiter zu verfolgen.

7.3 Alternativplanung

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung sieht als alternative Erschließung des Gewerbegebiets Perlach-Süd derzeit die Möglichkeit, unbebaute Grundstücke auf Münchner Flur als Trassenkorridor zwischen der Unterhachinger Straße und der Unterbiberger Straße in eine konzeptionelle Erschließungsplanung einzubeziehen. Hierbei handelt es sich um die Grundstücke der Gemarkung Perlach, Flurstück-Nr. 620, 620/1 (städt. Besitz) und 644, 646 (Privatbesitz). Sie sind im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung als Allgemeine Grünfläche und ökologische Ausgleichsfläche ausgewiesen und liegen nördlich der Fläche Sondergebiet Brauereiverlagerung (SOBV).
Die Trassierung der Alternativplanung macht eine Querung des Hachinger Bachs erforderlich. Dieser steht als Landschaftsschutzgebiet unter besonderem Schutz und es müssen besondere Maßnahmen hinsichtlich des Gewässerschutzes getroffen werden. Das ABSP sowie die Vorgaben der Raumordnung der Regierung von Oberbayern zielen auf eine Renaturierung, den Erhalt und die Verbesserung des Bachlaufs und seiner Uferbereiche hin. Ferner werden auch durch die Alternativplanung ein Biotop und eine Ökologische Vorrangfläche zerschnitten. Es kommt zum Verlust zahlreicher Bäume, die der Baumschutzverordnung der Landeshauptstadt München unterliegen. Die Alternativvariante beeinträchtigt die im Landschaftsplan vorgesehene Allgemeine Grünfläche, die hier eine wichtige Funktion als Verbindung des westlichen Landschaftsraums mit dem Hachinger Bach darstellt.

Außerdem beeinträchtigt die Alternativplanung eine mögliche Wohnbauentwicklung in diesem Bereich.

Eine Alternativplanung wäre allerdings im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens umsetzbar. Im Rahmen dieses Verfahrens ist der Immissions-, Natur-, Arten- und Hochwasserschutz zu bewältigen. Außerdem sind weitere Untersuchungen wie beispielsweise Lärm- und Verkehrsgutachten bezüglich der Auswirkungen auf die Nachbarschaft, insbesondere östlich der Unterbiberger Straße erforderlich.

In diesem Fall müsste hinsichtlich der Umsetzbarkeit eine Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag gegeben werden.

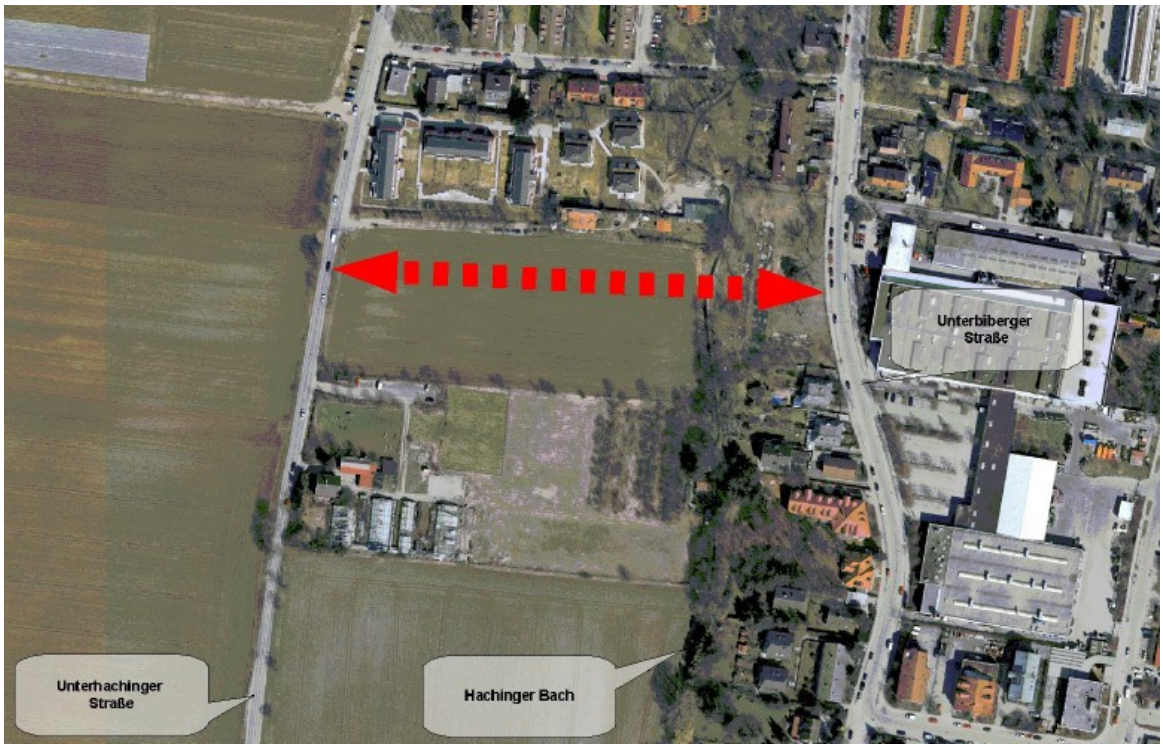

Abbildung 12: Plangebiet Alternativplanung

7.4 Fläche an der Unterhachinger Straße

Da eine Brauereiverlagerung an dem ursprünglich vorgesehenen Standort in Perlach/Neubiberg nicht mehr beabsichtigt ist und auf Münchner Stadtgebiet in Langwied ein planungsrechtlich gesicherter Standort für interessierte Brauereien existiert, werden neue Nutzungsmöglichkeiten für die bisher als Standort für eine Brauereiverlagerung vorgesehene Fläche am Stadtrand Münchens an der Grenze zu Neubiberg gesehen. Die Größe des gesamten Planungsgebiets beträgt insgesamt rund 20 ha, davon auf Stadtgebiet München ca. 9 ha und auf Gemeindegebiet Neubiberg ca. 11 ha. Die Fläche ist nach einem interkommunalen Abstimmungsprozess in beiden Flächennutzungsplänen als SO Löwenbräu (Neubiberg) bzw. als SO Brauereiverlagerung (LHM) dargestellt. Von Seiten der Gemeinde Neubiberg werden insbesondere Überlegungen in Richtung Wohnnutzung, ggf. auch für öffentlich geförderten Wohnungsbau angestellt. Auch auf städtischer Seite wäre östlich der Unterhachinger Straße eine landschaftsverträgliche Wohnflächenentwicklung vorstellbar.

Folgende Randbedingungen erfordern eine vertiefte Untersuchung:

- Nachhaltige Stadtentwicklung entsprechend der Leitlinie der PERSPEKTIVE

MÜNCHEN:
Im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung muss der Verbrauch von bisher unbebauten, unversiegelten Flächen reduziert werden in Form von qualifizierter Innenentwicklung. Bisher hat das Planungsgebiet landwirtschaftlichen Charakter.

- Der ehemals für die Brauerei vorgesehene Standort ist Teil des regionalen Grünzugs Hachinger Tal/ Gleißental und soll entsprechend dieser Vorgabe ausgebildet werden.
- Der Planungsbereich befindet sich im Wasserschutzbereich des Hachinger Bachs. Dieser steht als Landschaftsschutzgebiet unter besonderem Schutz. Laut ABSP soll hier der Bach und seine Uferbereiche renaturiert und ökologisch aufgewertet werden. Dies sehen auch die Ziele der Raumordnung der Regierung von Oberbayern vor.
- Mit einem landschaftsbezogenem Konzept könnten hier Landschafts- und Grünflächen in der Stadt für die Bevölkerung gesichert und entwickelt werden und ein angemessener landschaftlicher Stadtrand, nach Möglichkeit in Kooperation mit der Gemeinde Neubiberg, ausgebildet werden. Damit wäre eine Verbesserung des Landschaftsbilds, der Erholungsfunktion und der ökologischen Qualität umsetzbar.
- Das dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung bekannt gegebene Hochwasserschutzgutachten zum Hachinger Bach stellt auch für das Gebiet München-Perlach westlich und östlich des Hachinger Baches und vor allem im Bereich südlich der S-Bahn-Linie eine starke Hochwassergefährdung fest. Dies bedeutet jedoch keine unmittelbare Einschränkung für eine Bebaubarkeit, erschwert jedoch die Umsetzung und widerspricht den landschaftsplanerischen Zielen.
- Eine künftige Ansiedlung setzt eine gute Erschließbarkeit voraus.
  Im konkreten Fall ist die ÖV- Erschließung nicht ausreichend, die fußläufige Erreichbarkeit des S-Bahn-Haltepunktes Perlach beträgt ca. 800 m.

Weiteres Vorgehen:
Zur Fortführung der intensiven Kooperation ist gemeinsam mit der Gemeinde Neubiberg ein interkommunales Strukturkonzept für eine künftige Entwicklung der nicht mehr für Brauereizwecke erforderlichen Flächen anzustreben. Dabei sollte entsprechend der PERSPEKTIVE MÜNCHEN die Innenentwicklung vor der Außenentwicklung stehen. Dies bedeutet die landschaftsplanerischen Zielsetzungen hinsichtlich aufzuwertender und zu renaturierender Flächen am Hachinger Bach weiter zu verfolgen und den Bereich als Teil des Landschaftsraums und der Grünvernetzung zu sehen. Unter Zugrundele-

gung dieser landschaftlichen und ökologischen Ziele und Prämissen sollen die Möglichkeiten einer in diesem Kontext verträglichen Wohnbauentwicklung untersucht werden. Angemessene Lösungen hinsichtlich des Landschaftsbildes und des Freiraumbezugs sind nach Möglichkeit in Kooperation mit der Gemeinde Neubiberg zu entwickeln. Dabei ist auch die Ausbildung eines angemessenen Stadtrandes ein wichtiges Planungsziel.

7.5 Höhenfreimachung der Bahnübergänge Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße

Bezüglich dieses Kontextes wurden bereits im Rahmen des Beschlusses "Verkehrskonzept für den Münchner Osten" (Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006) folgende Ziele festgelegt:

- Schließung der höhengleichen Bahnübergänge Fasangartenstraße II (S-Bahnlinie 7, Kreuzstraße) , Unterhachinger Straße, Unterbiberger Straße und Neubiberger Straße.
- Neubau einer Straßenunterführung für Kfz, Fuß- und Radverkehr im Zuge der verlegten Unterhachinger Straße.
- Neubau von Straßenunterführungen für Fuß- und Radverkehr im Zuge der bestehenden Unterhachinger Straße und der bestehenden Unterbiberger Straße.

Eine Höhenfreimachung des Bahnübergangs Unterhachinger Straße (zwischen Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße) hätte zur Folge, dass die Weidener Straße in Verbindung mit einer daraus resultierenden Abhängung der (zu diesem Zeitpunkt ehemaligen) Unterhachinger Straße von Norden nur noch einen untergeordneten Anschluss aufweisen würde. Dies würde die Entlastung der Weidener Straße unterstützen und zu einer Stärkung der Erschließung des Gewerbegebiets Perlach-Süd von Süden über die SAP führen.

Die Schrankenschließung am aktuellen Bahnübergang der Unterhachinger Straße führt regelmäßig zu Rückstau in Richtung Süden. Dieser Rückstau hat zur Folge, dass vermehrt Fahrten in die Weidener Straße zur Umgehung der Wartezeit erfolgen.
Des Weiteren resultiert daraus ein Rückstau in der Unterhachinger Straße in Richtung Norden, da nach Schrankenöffnung die Linksabbieger aus der Unterhachinger Straße (aus Richtung Norden kommend) in die Weidener Straße aufgrund von Gegenverkehr keine ausreichenden Zeitlücken finden.

Für eine, im Zuge der Höhenfreimachung notwendige Verbindungsstraße zwischen Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße besteht bereits ein Bauliniengefüge. Auf der Nordseite der S-Bahnlinie ist gemäß Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1782 in der Unterhachinger Straße bereits ein Wendehammer vorgesehen. Das weitere Vorgehen hinsichtlich der Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße wird in den folgenden Kapiteln 8.1 bzw. 8.4 dargestellt.

Der Bahnübergang der Unterbiberger Straße bleibt auch in Zukunft bestehen, da gegenüber früheren Überlegungen bzw. Annahmen keine Notwendigkeit zur Verkehrsberuhigung besteht. In der Unterbiberger Straße ist aufgrund der Straßennetzgestaltung kein überörtlicher Verkehr zu erwarten.

Der Bahnübergang der Unterbiberger Straße als Nord-Süd-Verbindung ist im Verhältnis zur Unterhachinger Straße Neu mit höhenfreiem Bahnübergang aufgrund der Tempo 30-Zone in der Sebastian-Bauer-Straße (nördliche Fortsetzung der Unterbiberger Straße), der rückläufigen Anbindung eines eventuellen Anschlusses der SAP an die Bayerwaldstraße sowie der langen Wegstrecke zum Erreichen der nächstmöglichen übergeordneten Straße (Putzbrunner Straße) unattraktiv.

8 Umsetzung von Maßnahmen auf Basis der Planfälle

8.1 Südanbindung Perlach

Die Ergebnisse der Planfälle zeigen deutlich, dass die meisten und dringendsten Probleme im Straßennetz für den MIV im 16. Stadtbezirk durch den Bau einer SAP gelöst werden können. Hierbei bietet sich an, eine Umsetzung in Stufen anzustreben. Zunächst ist der Westabschnitt einer SAP gemäß Planfall 4 weiter zu entwickeln.

In einem weiteren Schritt ist die Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße (zusammen mit der Auflassung des Bahnübergangs Fasangartenstraße II) weiter zu verfolgen (siehe auch Kap. 8.4).

Der Ostabschnitt der SAP birgt mit seiner Nähe zum dicht bewohnten Siedlungsrand Neuperlach-Süd erhebliches Konfliktpotenzial wegen absehbarer Luftschadstoff- und Lärmbeeinträchtigungen. Außerdem kommt es zu erheblichen Eingriffen in die Grünverbindung als Erholungsraum und in geschützte Bereiche. Das Landschaftsbild im Hinblick auf die Siedlungs- und Stadtgrenze wird irreversibel beeinträchtigt.

Er soll allerdings als optionale Maßnahme im VEP und als Trassierung im FNP weiterhin vorgehalten werden, um nachsteuern zu können, sollten sich die erwarteten Entlastungseffekte allein durch den Westabschnitt nicht einstellen. Die Abwägung der zweifelsohne vorhandenen verkehrsplanerischen Vorteile gegenüber den städtebaulichen Nachteilen hat dann ggf. vertieft zu erfolgen.

Die Verlegung der Unterhachinger Straße nach Westen, was ursprünglich als Voraussetzung zur Erlangung einer ausreichenden Grundstücksgröße und damit für eine mögliche Entwicklung des Sondergebiets Brauereiverlagerung galt, wird nicht weiterverfolgt.

Abbildung 13: Fazit / Lösungsvorschlag

Die Erschließung des Gewerbegebietes Perlach-Süd von Süden über die SAP wirkt sich auch positiv für den Radverkehr aus: Durch Entlastung der Weidener Straße und Sebastian-Bauer-Straße vom Kfz-Verkehr kann die Hauptroute gem. VEP-R in Nord-Süd-Richtung im Zuge der Sebastian-Bauer-Straße / Unterbiberger Straße / Unterbiberg gestärkt werden.

Weiteres Vorgehen

Als nächster Schritt wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung auf das Baureferat zugehen, um die weiteren notwendigen Planungsschritte der SAP als Grundlage für Verhandlungen zu Planungs- und Finanzierungsfragen sowie zur Aktualisierung der interkommunalen Vereinbarung mit der Gemeinde Neubiberg zur Umsetzung des Westabschnitts der Südanbindung Perlach abzustimmen. Das abgestimmte Vorgehen soll im Rahmen einer erneuten Beschlussvorlage dem Stadtrat zeitnah vorgelegt werden.

8.2 Wilhelm-Hoegner-Straße

Die Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße mit Querung der Bahnlinie S 7 und Anschluss an die Nailastraße wird aufgrund der nicht zu lösenden Lärm- und Artenschutz-

problematik nicht weiter verfolgt. Die Wilhelm-Hoegner-Straße wird im Rahmen des VEP und des FNP nicht mehr weiterverfolgt. Ein Planungsverfahren zur Heilung der mit Urteil des BayVGH vom 27.11.2002 für nichtig erklärten Bebauungspläne Nr. 57ce, Nr. 57cd und Nr. 1060f wird nicht eingeleitet.

Die Erschließung des Gewerbegebietes Perlach Süd erfolgt zukünftig ausschließlich über den Westabschnitt der SAP. Die Erschließung des Gewerbegebietes von Norden würde eine Verlagerung der Belastung von den derzeitigen Erschließungsstraßen Weidener Straße und Rudolf-Zorn-Straße auf die Bewohner der Wilhelm-Hoegner-Straße bedeuten.

Auch eine Realisierung der Wilhelm-Hoegner-Straße als Wohnstraße (Tempo 30-Zone) könnte den Verkehr nicht ausreichend reduzieren, um diese Problematik zu lösen.

Bis zur Verkehrsfreigabe des Westabschnitts der SAP sind durch verkehrsordnende Maßnahmen, die Belastungen der Weidener Straße und der Rudolf-Zorn-Straße zu minimieren.

Da mit Wegfall der Bahnüberführung im Zuge der Wilhelm-Hoegner-Straße auch die begleitenden Geh- und Radwege unter der Bahn nicht erstellt werden und somit auf absehbare Zeit keine Querungsmöglichkeiten geschaffen werden, muss der Bahnübergang Neubiberger Straße auch weiterhin für den Fuß- und Radverkehr bestehen bleiben. Mit Anschluss an die Nailastraße und Berghamer Straße stellt der Bahnübergang ein wichtiges Glied bei der Verbindung ins Umland (Neubiberg) dar. Bis zur Klärung der barrierefreien Anbindung des S-Bahnhaltes Perlach (auch von Süden) wird daher in jedem Falle etwaigen Anfragen der DB AG auf Schließung des Bahnüberganges (zuletzt im Sommer 2011) mit Hinweis auf diese konzeptionelle Bedeutung widersprochen.

8.3 Alternativplanung

Wie bereits unter Kapitel 7.3 dargestellt bestehen verschiedene Schwierigkeiten auch bei der Alternativplanung. Aus Sicht der Landschaftsplanung stellt die Alternativplanung eine vergleichbar große Beeinträchtigung wie die SAP-West dar.
Wie bereits in Kapitel 7.3 erwähnt, ist die Alternativplanung aus verkehrlicher Sicht aufgrund der starken Entlastungswirkungen in der Weidener Straße sinnvoll.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung bestehen gegen die Alternativplanung nach Abwägung der unterschiedlichen Belange und Beachtung der Vielzahl von gravierenden Einwänden große Vorbehalte. Daher soll zur Erschließung des Gewerbegebiets Perlach-Süd die Alternativplanung nur als Rückfallebene weiterverfolgt werden.

8.4 Höhenfreimachung des BÜ Unterhachinger Straße

Eine Höhenfreimachung des Bahnübergangs (BÜ) Unterhachinger Straße soll weiter verfolgt werden (2. Stufe nach Westabschnitt der SAP). Die Verlegung der Unterhachinger Straße im südlichen Abschnitt wird allerdings nicht mehr angestrebt.

In Folge einer Umsetzung der Höhenfreimachung dieses Bahnübergangs würde eine Vielzahl von Vorteilen zum Tragen kommen:
Sowohl für die Unterhachinger Straße als auch für die Weidener Straße ist bei einer höhenfreien Querung der Bahnlinie München Giesing – Kreuzstraße mit verkehrlichen Entlastungen zu rechnen. Insbesondere die unter Kapitel 7.5 beschriebenen problematischen Verkehrsbelastungen der Weidener Straße, die zu Stau führen, könnten so abgeschwächt bzw. gelöst werden. Des Weiteren erhöht eine höhenfreie Querung aufgrund der Beseitigung von Konfliktpunkten mit der Bahn die Verkehrssicherheit. Im Zuge einer Höhenfreimachung können Begleiteinrichtungen für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden, die ebenfalls zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Außerdem kann die Abwicklung des Verkehrs durch den Wegfall von Schranken-Schließzeiten und folglich entfallenden Wartezeiten stark verbessert werden.

Allerdings sind neben den soeben aufgeführten Vorteilen auch Nachteile vorhanden. Abgesehen von den Kosten für die Landeshauptstadt München für den höhenfreien Umbau des Bahnübergangs müsste im Bereich der neuen Querung der Bahnlinie München Giesing – Kreuzstraße Teile einer Kleingartenanlage verlagert werden.

9 Flankierende Maßnahmen und Projekte

9.1 Spurzuweisung am Innsbrucker Ring Richtung Ottobrunner Straße und BAB A 8 Ost

Mit Beschleunigung der Buslinie 55 und nach Inbetriebnahme des Richard-Strauss-Tunnels kam es in den Hauptverkehrszeiten zu Überstauungen am Mittleren Ring in den Knotenpunktsbereichen zwischen Rosenheimer Straße/BAB A8 und Ottobrunner Straße. Aufgrund konkurrierender Anforderungen priorisierter ÖPNV-Linien und dem sonstigen Kfz-Verkehr war eine Anpassung der Signalsteuerung nötig. Nach intensiven Untersuchungen hat das Kreisverwaltungsreferat die Modifikationen der Signalsteuerung der Lichtsignalanlagen am Autobahnende in Ramersdorf ohne bauliche Anpassungen oder Änderungen von Spurzuweisungen vorgenommen und Mitte Januar 2012 in Betrieb genommen. Unter Zugrundelegen der bestehenden Verkehrsbelastung sind damit die Mög-

lichkeiten steuernder Maßnahmen ausgeschöpft.

9.2 Hanns-Seidel-Platz

9.2.1 Ausgangssituation

Die Thomas-Dehler-Straße ist gemäß VEP als Sekundärnetz Teil des Hauptstraßennetzes für den motorisierten Individualverkehr (MIV). Sie besitzt im Bereich des Hanns-Seidel-Platzes zwei Fahrspuren je Richtung, die zulässige Geschwindigkeit liegt bei 50 km/h. Die um einen Baublock nach Osten versetzte parallel in Nord-Süd-Richtung verlaufende Fritz-Erler-Straße (Staatsstraße St 2078) stellt einen Teil des Primärnetzes gemäß VEP dar.

Anhand von Zählungen wurde für die Thomas-Dehler-Straße eine aktuelle Verkehrsbelastung von 17.000 (südlich des Busbahnhofs) – 21.000 (nördlich des Busbahnhofs) Kfz/Tag und für die Fritz-Erler-Straße von 14.000 – 15.000 Kfz/Tag ermittelt.

Ohne Maßnahmen ist in der Thomas-Dehler-Straße im Bereich des Hanns-Seidel-Platzes für das Jahr 2020 eine Verkehrsbelastung von bis zu 24.000 Kfz/Tag zu erwarten. Für die Fritz-Erler-Straße wurde für den Prognosehorizont 2020 eine Verkehrsbelastung von 17.000 Kfz/Tag berechnet.

Das zugrunde gelegte Straßennetz basiert auf der aktuellen Netzkonzeption ohne geplante Maßnahmen gemäß VEP oder des Verkehrskonzepts für den Münchner Osten (z.B. SAP, Wilhelm-Hoegner-Straße – worst case Betrachtung).

Das Sekundärnetz (Thomas-Dehler-Straße) ist im Bereich Hanns-Seidel-Platz höher belastet als das Primärnetz (Fritz-Erler-Straße, St 2078), das eigentliche Vorrangnetz. Die Mehrbelastung in der Thomas-Dehler-Straße ist zu einem Teil darauf zurückzuführen, dass von der Fritz-Erler-Straße nur unter Nutzung einer Wendemöglichkeit und zweimaligem Durchfahren der Lichtzeichenanlage mit einem zusätzlichen Halt nach links in die Putzbrunner Straße Richtung stadtauswärts abgebogen werden kann. In der Thomas-Dehler-Straße stehen dem Linksabbiegeverkehr in die Putzbrunner Straße zwei Abbiegespuren zur Verfügung.

Der Abschnitt der Thomas-Dehler-Straße zwischen dem Busbahnhof Neuperlach Zentrum und der Von-Knoeringen-Straße wird aktuell von den Buslinien 55 (MetroBus) und 197 (StadtBus) befahren. Die MetroBuslinie 55 fährt alle 6-7 Minuten, die StadtBuslinie 197 alle 10 Minuten. Auf beiden Buslinien verkehren in diesem Abschnitt rund 5.000 Fahrgäste am Tag. In der Hauptverkehrszeit fahren im betrachteten Abschnitt der Thomas-Dehler-Straße 30 Busse pro Stunde. Für die MetroBuslinie 55 wurden kürzlich Maßnahmen zur Beschleunigung umgesetzt.

Entlang der Fritz-Erler-Straße sind derzeit 185 Parkstände im öffentlichen Straßenraum

vorhanden. Zur Bewertung, in welcher Art und in welchem Umfang diese derzeit genutzt werden, wurde eine Parkraumerhebung entlang der Fritz-Erler-Straße zwischen der Fritz-Schäffer-Straße und der Putzbrunner Straße in vier Begehungsintervallen durchgeführt. Die Zeitpunkte wurden so gewählt, dass sie einen Rückschluss auf die Zusammensetzung der Parkraumnachfrage ermöglichen.

Die Auswertung der Erhebungsdaten ergab, dass die Nutzung des o.g. Parkraumangebots durch die angrenzenden Nutzungen (Büroflächen, Einzelhandel – Perlacher Einkaufs Passagen (PEP) und ÖPNV) geprägt ist. Während nachts der Parkraum zu weiten Teilen leer steht, wird tagsüber, vor allem durch Beschäftigte, Kundinnen und Kunden des PEP und Pendlerinnen und Pendler (P+R am U-Bahnhof Neuperlach Zentrum), eine hohe Auslastung der Stellplätze erreicht. Aus der geringen nächtlichen Belegung lässt sich außerdem ableiten, dass Bewohnerinnen und Bewohner nur zu einem sehr geringen Maß an der dort zu beobachtenden Parkraumnachfrage beteiligt sind.

9.2.2 Planfälle

In der Thomas-Dehler-Straße im Bereich des Hanns-Seidel-Platzes wurde eine Realisierbarkeit einer Fußgängerzone geprüft.
Eine (autofreie) Verknüpfung des Vorplatzes des PEP mit den künftigen Nutzungen am Hanns-Seidel-Platz ist grundsätzlich positiv zu bewerten. Auch aus verkehrsplanerischer Sicht bietet sich hier die Möglichkeit, die Netzkonzeption des VEP für den MIV im Bereich Neuperlach zu überarbeiten und die gemäß VEP gewünschte (verträgliche) Bündelungswirkung auf dem Primärnetz zu verstärken. Eine angemessen breite Verbindung des Vorplatzes des PEP mit den geplanten Nutzungen auf dem Hanns-Seidel-Platz wird dabei als ausreichend erachtet.

Parallel dazu soll am Knotenpunkt Fritz-Erler-Straße / Putzbrunner Straße / Carl-Wery-Straße eine Linksabbiegemöglichkeit von der Fritz-Erler-Straße in die Putzbrunner Straße stadtauswärts eingerichtet werden. An allen Knotenpunkten entlang der Fritz-Erler-Straße wird eine Anpassung der Lichtzeichenanlagen (Umbau / Neuplanung der Phasen und Freigabezeiten) und Neueinteilung der Spuren notwendig. Aufgrund des Planungsstandes wurde bisher noch keine Kostenaufstellung dieser Maßnahmen vorgenommen.

Um die Auswirkungen dieser Überlegungen näher zu untersuchen, wurden zwei Planfälle entwickelt.

Zum Einen wurde im Sinne des Planfalls 1 eine Verkehrsreduzierung in der Thomas-Dehler-Straße unterstellt. Dieser Planfall sieht einen Rückbau der Thomas-Dehler-Straße zwischen der Fritz-Schäffer-Straße und der Von-Knoeringen-Straße auf einen Fahrstreifen je Richtung vor. Zudem soll die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf maximal 30 km/h begrenzt werden.

Zum Anderen sieht Planfall 2 eine Sperrung der Thomas-Dehler-Straße für den MIV auf Höhe des Vorplatzes des PEP bis zum südlichen Rand des Marktplatzes vor.

9.2.3 Darstellung und Bewertung der Auswirkungen der Planfälle

Die Maßnahmen der oben beschriebenen Planfälle haben Auswirkungen auf die Verkehrsverteilung im Straßennetz. Damit verbunden ist eine Erhöhung der Verkehrslärmimmissionen an der bestehenden und geplanten Bebauung. Weiter verändern die Maßnahmen das Angebot für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum. Aufbauend auf den Ergebnissen der Verkehrsmodellierung sind schalltechnische Untersuchungen für die beiden Planfälle durchzuführen.

Die Maßnahmen der Planfälle haben auch Auswirkungen auf die Therese-Giehse-Allee. Bei beiden Planfällen ist eine Reduktion der Verkehrsmengen in der Thomas-Dehler-Straße sowie in der Therese-Giehse-Allee zu erwarten. Insofern unterstützen beide Planfälle die Zielsetzung, die Verkehrsbelastung in der Therese-Giehse-Allee zu senken und die Verträglichkeit des Verkehrs für die Wohnbevölkerung (Flächennutzungsplan: WA und WR beidseits) zu erhöhen.

Bei beiden Planfällen kommt es zu einer Umlenkung des Verkehrs auf die Fritz-Erler-Straße. Durch diese Verkehrsmehrung entsteht an der schutzbedürftigen Nachbarschaft (Wohnbebauung) eine neue Situation bezüglich der Verkehrslärmimmissionen. Im Rahmen von schalltechnischen Untersuchungen sind die Auswirkungen hinsichtlich der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV zu beurteilen.

Die Einrichtung einer Linksabbiegemöglichkeit von der Fritz-Erler-Straße in die Putzbrunner Straße löst aufgrund der nicht erheblichen Pegeländerung keine Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen am Bestand aus.

Zusätzlich zu den Auswirkungen auf den Bestand sind auch die Auswirkungen auf die geplante Bebauung auf dem Hanns-Seidel-Platz zu betrachten.
Diese Auswirkungen werden im Rahmen des Bauleitplanverfahrens zum Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1609 untersucht.

Ruhender Verkehr

Das Parkraumangebot entlang der Fritz-Erler-Straße würde sich bei beiden Planfällen auf 30 Parkstände entlang des Hanns-Seidel-Platzes reduzieren. Aufgrund der erhobenen Nachfrage ist dies jedoch möglich. Pendlerinnen und Pendler („graues“ P+R) und Beschäftigte können z.B. auf die P+R-Anlage Neuperlach Süd oder generell auf den ÖPNV ausweichen, ortsansässige Bewohnerinnen und Bewohner sind auf diese Stellplätze im öffentlichen Straßenraum nicht angewiesen. Gemäß Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 57cl Carl-Wery-Straße kann die bestehende P+R-Anlage Neuperlach Süd

von heute 480 Stellplätzen auf zukünftig 780 Stellplätze erweitert werden und somit den gesteigerten Bedarf wegen Wegfalls der Stellplätze entlang der Fritz-Erler-Straße und auf dem Hanns-Seidel-Platz aufnehmen.
Aufgrund der Entwicklung bzw. der Neubebauung des Hanns-Seidel-Platzes im Rahmen des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1609 fallen künftig die in der Bestandssituation frei verfügbaren ca. 550 Stellplätze weg. Das Entfallen dieser Stellplätze wurde bei der aktuellen Stellplatzbedarfsermittlung mit berücksichtigt.

Radverkehr

Neben den Auswirkungen auf den MIV ist für den Planfall Sperrung zu berücksichtigen, dass entlang der Thomas-Dehler-Straße eine Nebenroute des Radverkehrsnetzes gemäß VEP-R verläuft. Diese Radwegebeziehung darf auch bei der Einrichtung einer Fußgängerzone nicht eingeschränkt werden.

9.2.4 Zusammenfassung und weiteres Vorgehen

Eine Verbesserung der Verbindung des PEP und der geplanten Nutzungen auf dem Hanns-Seidel-Platz sowie eine Steigerung der Aufenthaltsqualität in diesem Bereich ist grundsätzlich sinnvoll. Aufgrund der beschriebenen Auswirkungen sollte eine Verkehrsreduzierung in der Thomas-Dehler-Straße (Planfall 1) als Maßnahme angestrebt werden.

Voraussetzung hierfür ist zunächst die tatsächliche Betonung der Route Heinrich-Wieland Straße / Fritz-Erler-Straße / Carl-Wery-Straße bzw. Bajuwarenstraße / Fritz-Erler-Straße / Carl-Wery-Straße gemäß VEP durch verkehrslenkende oder bauliche Maßnahmen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dazu auf das Kreisverwaltungsreferat und Baureferat zugehen, um konkret folgende Maßnahmenvorschläge abzustimmen und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit zu prüfen:

Maßnahmen am Knotenpunkt Corinthstraße / Heinrich-Wieland-Straße:

- der Rückbau des freilaufenden Rechtsabbiegers von der Heinrich-Wieland-Straße in die Albert-Schweitzer-Straße und
- das zweistreifige Linksabbiegen von der Corinthstraße in die Heinrich-Wieland-Straße Richtung Süden umzusetzen.

Maßnahmen zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Fritz-Erler-Straße durch folgende Anpassungen:

- Einrichtung einer zweiten Linksabbiegespur von der Heinrich-Wieland-Straße in die Fritz-Erler-Straße.
- Einrichtung einer Linksabbiegespur am Knotenpunkt Fritz-Erler-Straße / Putzbrunner Straße / Carl-Wery-Straße in die Putzbrunner Straße stadtauswärts.

Verkehrsreduzierende Maßnahmen in der Therese-Giehse-Allee:

- Verschmälerung des nördlichen Einfahrtsbereiches von der Thomas-Dehler-Straße in die Therese-Giehse-Allee.

Hinsichtlich der Fritz-Erler-Straße sind Maßnahmen zur Reaktivierung der zweiten Fahrspur in der Fritz-Erler-Straße in beiden Fahrtrichtungen und eine LSA-gesteuerte (gesteuert durch eine Lichtsignalanlage) Einfahrt in den Busbahnhof aus Richtung Osten ebenfalls noch zu diskutieren.

Im Sinne der angestrebten Verkehrsreduzierung in der Thomas-Dehler-Straße können ggf. weitere Maßnahmen, wie z.B. eine Spurreduzierung durch das Abmarkieren von Schräg-/Senkrecht-Parkständen, Beschilderung auf Tempo 30 sowie die Verlegung des Taxistandes nach Norden zum Tragen kommen. Dahingehend besteht zum aktuellen Zeitpunkt noch keine abschließende Meinungsbildung.

Die diskutierten verkehrlichen Maßnahmen im Bereich der Thomas-Dehler-Straße unterstützen die städtebaulichen Zielsetzungen u.a. hinsichtlich der Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Verbindung der neuen Nutzungen am Hanns-Seidel-Platz mit dem bestehenden PEP.

Des Weiteren besteht die Möglichkeit von straßenbezogenen Erdgeschossnutzungen im bestehenden PEP als auch im neuen Zentrum Hanns-Seidel-Platz. Über die gesamte Länge der Thomas-Dehler-Straße besteht außerdem eine leichtere Querbarkeit.

Das dann gemeinsam abgestimmte, realisierbare Maßnahmenkonzept wird im Anschluss mit dem Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach diskutiert und anschließend im Rahmen einer weiteren Beschlussvorlage dem Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

9.3 Niederalm- / Zehntfeldstraße

9.3.1 Ausgangssituation

Der Hugo-Lang-Bogen, die Zehntfeldstraße im Abschnitt zwischen dem Hugo-Lang-Bogen / Feldbergstraße und der Friedenspromenade sowie die Friedenspromenade selbst sind dem so genanntem Tertiärnetz zuzuordnen. Dazu werden alle Straßen gezählt, die nicht in Tempo 30 Zonen liegen und eine wichtige Sammelfunktion auch für den ÖPNV haben. Über diese Straßen wird die umgebende Siedlung, die durch Erschließungsstraßen in Tempo 30 Zonen erschlossen wird, an das übergeordnete Straßennetz gemäß VEP angebunden. Nach Südwesten erfolgt dies über den Hugo-

Lang-Bogen an den Karl-Marx-Ring (Sekundärnetz) und nach Norden über die Friedenspromenade an die Wasserburger Landstraße (Primärnetz).

Die Zehntfeldstraße besitzt im Abschnitt westlich des Hugo-Lang-Bogens eine Fahrbahnbreite von 6,00 m. Im Norden und Süden schließen sich daran jeweils ca. 1,20 m breite straßenbegleitende Gehwege an. An beiden Straßenseiten ist das Parken durch (eingeschränkte) Haltverbote untersagt, um einen reibungslosen Ablauf der durch diesen Abschnitt der Zehntfeldstraße verlaufenden drei Stadtbuslinien 192, 194 und 195 zu gewährleisten. Gemäß den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen kann die Zehntfeldstraße in diesem Abschnitt aufgrund ihrer Funktion und der angrenzenden Wohnbebauung als Sammelstraße charakterisiert werden.

Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist im Hugo-Lang-Bogen an Werktagen von 7:00 bis 19:00 Uhr und im oben beschriebenen Abschnitt der Zehntfeldstraße die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h begrenzt. Nebenbei erfüllt diese Regelung auch einen verkehrsberuhigenden Effekt.

Die Niederalmstraße ist Teil einer Tempo 30 Zone und erfüllt damit die Funktion einer Erschließungsstraße. Sie besitzt einen Fahrbahnquerschnitt von 5,50 m, beiderseits schließen sich straßenbegleitende Gehwege mit einer mittleren Breite von ca. 1,35 m an der Nordseite und ca. 1,45 m an der Südseite an. Das Parken ist versetzt an der Nord- und Südseite jeweils auf einer Straßenseite mittels eingeschränkten Haltverboten untersagt. Durch die Regelung des ruhenden Verkehrs und die dadurch entstehenden Versätze sollte eine Ordnung des ruhenden Verkehrs und eine Beruhigung des Verkehrsablaufs erzielt werden. Um Begegnungsverkehr bei einer weitgehenden Beparkung der Niederalmstraße zu ermöglichen, gibt es jeweils kurze Überschneidungsbereiche der Haltverbote an der Nord- und Südseite der Niederalmstraße. Da diese sehr kurz sind, kommt es in den Spitzenstunden zu den vielfach beschriebenen Problemen im Verkehrsablauf bei Begegnungsverkehr.

Ebenso in einer Tempo 30 Zone liegt die Friedrich-Creuzer-Straße. Diese weist eine Fahrbahnbreite von 6,00 m auf und besitzt an der Westseite einen ca. 1,90 m breiten straßenbegleitenden Gehweg.

Die Erschließung der Truderinger Grenzkolonie erfolgt mit der Niederalmstraße von / nach Westen und der Friedrich-Creuzer-Straße von / nach Norden über Straßen in Tempo 30 Zonen.

9.3.2 Verkehrsbelastung

Aktuelle Verkehrszählungen im betrachteten Bereich wurden im November 2008 durchgeführt. Ältere Zählungen liegen aus dem Jahr 2001 vor. Dadurch können auch

Aussagen zur Entwicklung der Verkehrsmengen in den letzten Jahren getroffen werden.

In der folgenden Tabelle sind die ermittelten Verkehrsmengen der betrachteten Straßen dargestellt:

Der Wert der Verkehrsbelastung der Niederalmstraße 2008 ergibt sich aus einer Bilanzberechnung der Knotenpunktzählungen von 2008 an den jeweils benachbarten Knotenpunkten.

Straßenabschnitt	**Verkehrsmenge [Kfz / Tag]**	
	2001	**2008**
Niederalmstraße	3200	3500
Hugo-Lang-Bogen zwischen Karl-Marx-Ring und Niederalmstraße	13500	14200
Hugo-Lang-Bogen zwischen Niederalmstraße und Zehntfeldstraße	10500	10900
Zehntfeldstraße zwischen Hugo-Lang-Bogen und Friedenspromenade	7500	7400
Zehntfeldstraße westlich Hugo-Lang-Bogen	keine Daten	3900
Friedrich-Creuzer-Straße südlich Zehntfeldstraße	4000	3700
Friedenspromenade nördlich Zehntfeldstraße	8900	8700

Tabelle 1: Verkehrsmengen im Umfeld der Niederalmstraße

Die Betrachtung der Verkehrsmengen ergibt, dass sich für die Niederalmstraße nur eine geringe Zunahme der Verkehrsbelastung von 2001 bis 2008 feststellen lässt. Gemäß RASt 06 gilt für eine Wohnstraße in einer Tempo 30 Zone ein Einsatzbereich von bis zu 400 Kfz in der Spitzenstunde. Dieser Wert wird in der Niederalmstraße jedoch mit 300 – 350 Kfz in der Spitzenstunde gemäß den vorhandenen Zählungen noch unterschritten.

Die Verkehrsmenge in der Zehntfeldstraße mit ca. 7.400 Fahrzeugen pro Tag im Jahr 2008 weist praktisch keine Veränderung im Vergleich zum Jahr 2001 auf, obwohl in diesem Zeitraum (2003) die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h reduziert wurde. Die Zehntfeldstraße ist damit annähernd doppelt so stark belastet wie die Niederalmstraße und erfüllt somit ihre Sammelfunktion im Wohngebiet. Für Sammelstraßen gilt gemäß RASt 06 ein Einsatzbereich zwischen 400 und 800 Kfz in der Spitzenstunde. Dieser wird mit rund 750 Kfz / h in der nachmittäglichen Spitzenstunde noch eingehalten.

9.3.3 Bewertung und weiteres Vorgehen

Insgesamt kann für die Siedlung rund um die Niederalmstraße festgestellt werden, dass die vorhandenen Straßen gemäß ihrer Funktion für die Bewältigung des festgestellten Verkehrsaufkommen grundsätzlich ausreichend sind. Die Belastungen liegen jedoch im oberen Bereich, so dass Mehrbelastungen kritisch zu sehen sind.

Mit Ausnahme der Friedenspromenade wurde bereits im gesamten Umgriff eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h angeordnet, wodurch für Durchgangsverkehr ein erhöhter Widerstand erreicht wird.

Zum weiteren Vorgehen wurde das Kreisverwaltungsreferat gebeten, zunächst weitere Steuerungsmaßnahmen zu veranlassen. Dazu zählt z.B. eine weitergehende Ordnung des ruhenden Verkehrs in der Niederalmstraße mit längeren Bereichen mit beidseitigen Haltverboten (Zeichen 283), um Behinderungen durch Begegnungsverkehr zu verringern. Zu beachten ist dabei jedoch, dass dadurch der verkehrsberuhigende Effekt vermindert wird. Ergebnisse dazu liegen bisher noch nicht vor.

Aus der Bürgerschaft geforderte Maßnahmen zur Einschränkung der Abbiegebeziehungen an der Einmündung Hugo-Lang-Bogen / Niederalmstraße werden aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung kritisch gesehen, da dadurch umwegige Fahrten zum übergeordneten Straßennetz durch das gesamte Wohngebiet verursacht werden. Vor allem die Anordnung des Zeichens „Vorgeschriebene Fahrtrichtung Rechts“ von der Niederalmstraße kommend in den Hugo-Lang-Bogen, aber auch das Anbringen des Zeichens „vorgeschriebene Fahrtrichtung geradeaus“ mit Zusatzzeichen „Anlieger frei“ auf dem Hugo-Lang-Bogen von Süden kommend würden einen unnötigen Umweg von der Niederalmstraße und der Truderinger Grenzkolonie zum Hauptstraßennetz (Karl-Marx-Ring) über die Zehntfeldstraße hervorrufen. Gegenüber der Niederalmstraße (siehe vorstehende Ausführungen) ist aber die Zehntfeldstraße in der Spitzenstunde bereits heute etwa doppelt so hoch belastet.

Weitere planerische Handlungsmöglichkeiten werden derzeit nicht gesehen.

Im möglichen Bebauungsplanverfahren Friedrich-Creuzer-Straße / Alexisweg können Potentiale zur Verlagerung bzw. Unterbindung von Durchgangsverkehr untersucht werden.

9.4 Hochäckerstraße - Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2045

Hinsichtlich der geplanten Wohnbebauung an der Hochäckerstraße (siehe Kapitel 2.2 Entwicklungsflächen und Flächenpotenziale) wurde im Rahmen eines mit Mehrheit beschlossenen Antrags des Bezirksausschusses 16 Ramersdorf-Perlach die Forderung gestellt, die Hochäckerstraße direkt an die Autobahn A 8 anzubinden. Dieser Autobahnanschluss soll nach dem Antragssteller im Bebauungsplan Nr. 2045 vorgesehen werden,

um einen einseitig gerichteten Anschluss an die Autobahn A 8 umzusetzen.

Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach erhofft sich im Zuge des geforderten Autobahnanschlusses eine verträgliche Verkehrsabwicklung der zunehmenden Verkehrsbelastung in den Spitzenstunden.
Laut dem Antragssteller macht die aus dem künftigen Neubaugebiet resultierende Verkehrsbelastung eine zusätzliche, über das bestehende Straßennetz hinaus gehende Erschließung des Neubaugebietes erforderlich. Das für den Bebauungsplan Nr. 2045 vorliegende Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der Neuverkehr resultierend aus der Wohnbebauung, sowie der prognostizierte Anstieg auf der Ottobrunner Straße und Unterhachinger Straße, auf dem bestehenden Straßennetz leistungsfähig abgewickelt werden kann.
Diese Überlegungen werden durch Einschaltung der zuständigen Autobahndirektion Südbayern weitergehend umfassend untersucht. Der Bezirksausschuss 16 Ramersdorf-Perlach wird beim Untersuchungsprozess beteiligt werden.

9.5 Rückbau der BAB A 8 Ost nördlich der Anschlussstelle Neubiberg

Ein Rückbau der BAB A 8 Ost soll nicht weiter verfolgt werden. Neben den negativen verkehrlichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im Straßennetz im Münchner Südosten stehen dieser Maßnahme auch rechtliche Gründe entgegen, die im Folgenden dargestellt werden.

Zur Bewertung eines möglichen Rückbaus der BAB A 8 Ost wurden die zuständigen Stellen, die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern (OBB) und die Autobahndirektion Südbayern (ABDSB), einbezogen.

Die OBB nimmt zur beantragten Abstufung der BAB A 8 Ost ab Höhe der Fasangartenstraße (oder früher) zur Bundesstraße wie folgt Stellung:

„Die Bundesfernstraßen, das sind die Bundesautobahnen und die Bundesstraßen, bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz und dienen gemäß Bundesfernstraßengesetz (§ 1 FStrG) dem weiträumigen Verkehr. Die BAB A 8 wurde 1936 zwischen München-Ramersdorf und Holzkirchen in Betrieb genommen. Die Strecke wurde im Laufe der Zeit entsprechend den Merkmalen einer Bundesautobahn mit höhenfreien Kreuzungen, besonderen Anschlussstellen für Zu- und Abfahrten und mit getrennten Fahrbahnen für den Richtungsverkehr ausgebaut. Die BAB A 8 hat seit der Inbetriebnahme entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung die Eigenschaft einer Bundesautobahn. Sie ist verbunden mit der B 2 R (Mittlerer Ring) und dient dem weiträumigen Verkehr.

Die Abstufung einer Bundesautobahn zur Bundesstraße sieht das Gesetz nicht vor. Gemäß § 2 Abs. 4 FStrG (Fernstraßengesetz) ist nur die Abstufung einer

Bundesfernstraße zu einer landesrechtlich klassifizierten Straße möglich. Allerdings ist eine solche Abstufung nur dann möglich, wenn sich die Verkehrsbedeutung des betroffenen Straßenzugs geändert hat. Die Verkehrsbedeutung bestimmt sich nach den von der jeweiligen Straße vermittelten Verkehrsbeziehungen. Neben der Verkehrszusammensetzung ist die Funktion der Straße im Gesamtnetz entscheidend (Netzlage).

Da eine Änderung der Verkehrsbedeutung der BAB A 8, die eine Abstufung zu einer Straße nach Landesrecht rechtfertigen würde, nicht gegeben ist, ist eine Veranlassung, wie von Ihnen vorgeschlagen, nicht geboten.“

Bezüglich eines zusätzlichen Anschlusses an die Bundesautobahn A 8 Ost wurde eine Stellungnahme der ABDSB angefordert. Dazu wurde von der ABDSB wie folgt Stellung genommen:

„Für die Planung und den Bau neuer Anschlussstellen an Bundesautobahnen ist die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Baulastträger für die Bundesfernstraßen erforderlich. Das BMVBS entscheidet darüber nach den Kriterien „Fernverkehrswirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit“.

Angesichts der unmittelbaren Nähe der Fasangartenstraße und Hochäckerstraße zu den beiden bestehenden Anschlussstellen Neubiberg und München-Perlach werden diese Kriterien nach unserer Einschätzung nicht erfüllt.“

9.6 Arnold-Sommerfeld-Straße

Hinsichtlich des Themas der Höhenfreimachung der Bahnübergänge Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße kann gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 16.02.2006 "Verkehrskonzept für den Münchner Osten" folgender, derzeitig noch gültiger Sachstand, wiedergegeben werden: „Auch diese beiden Maßnahmen sind Bestandteile des Programms zur Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge (BÜ) und in der Liste enthalten, deren Maßnahmen nur längerfristig realisierbar sind. Nach den städtischen Planungsvorstellungen soll der BÜ an der Arnold-Sommerfeld-Straße durch eine Straßenunterführung ersetzt werden. Der BÜ Rotkäppchenstraße soll entfallen und die Rotkäppchenstraße nördlich der S-Bahn-Linie an die Arnold-Sommerfeld-Straße (und damit an die Straßenunterführung) angeschlossen werden. Ein Planungs- und Realisierungszeitpunkt ist derzeit noch offen“ (s. Ziffer 3.2 Weiterzuverfolgende bzw. offen zu haltende MIV-Maßnahmen, Maßnahme Nr. 14).

9.7 Fußgängerüberweg Carl-Wery-Straße in Höhe Dr.-Walther-von-Miller-Straße

Nach Aussage des zuständigen Kreisverwaltungsreferats soll die Einrichtung eines Fuß-

gängerüberweges an der Carl-Wery-Straße in Höhe der Dr.-Walther-von-Miller-Straße nicht weiterverfolgt werden:
„Die Befestigung des Grünstreifens zwischen den Richtungsfahrbahnen der Carl-Wery-Straße in Höhe der Dr.-Walther-von-Miller-Straße bedeutet, dass an dieser Stelle eine Überquerungshilfe angeboten wird. Damit wären auch entsprechende Randsteinabsenkungen notwendig, mit der Folge, dass z. B. auch Radfahrer oder Personen mit Mobilitätseinschränkung solche ungesicherten Überquerungshilfen benutzen werden. Das Kreisverwaltungsreferat kann unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit eine solche Maßnahme nicht unterstützen. Auf Grund der Zweispurigkeit der östlichen Richtungsfahrbahn scheidet als unterstützende Maßnahme ein Zebrastreifen aus. Eine zusätzliche Signalisierung an dieser Überquerungsstelle dürfte keine Chance auf eine Realisierung haben, nachdem in ca. 160 m Entfernung die Lichtzeichenanlage (LZA) an der Putzbrunner Straße vorhanden ist. Hinzu kommt, dass vermutlich der Personenkreis eher gering ist, der an dieser Stelle die Carl-Wery-Straße überquert. Wegen des relativ starken Fahrverkehrs zu den Hauptverkehrszeiten sowie der Sichteinschränkung durch parkende Fahrzeuge (östliche Richtungsfahrbahn) sollte sich die Überquerung der Carl-Wery-Straße durch Fußgänger auf die bestehenden LZA konzentrieren“.

10 Gesamtfazit

Nach ausführlicher Diskussion der einzelnen Punkte und Abwägung aller unterschiedlicher Belange im bisherigen Verlauf der Beschlussvorlage wird als Zusammenfassung nun ein Gesamtfazit gezogen. Im Folgenden befindet sich eine Einteilung der diskutierten Aspekte nach zwei verschiedenen Kriterien. Einerseits wurden Aspekte angebracht, deren Umsetzbarkeit mit sofortiger Wirkung eingeleitet werden sollen. Andererseits wurden Aspekte im Rahmen dieser Beschlussvorlage vorgebracht, die im weiteren Verlauf künftig noch Diskussionsbedarf aufweisen.
Analog dazu sind die Antragspunkte der Referentin gestaltet.

10.1 Sofortige Umsetzbarkeit

Aus der aufgezeigten Diskussion geht hervor, den Westabschnitt einer SAP zu realisieren und den Ostabschnitt als optionale Maßnahme offen zu halten.

- Die Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße mit Querung der Bahnlinie der S 7 und Anschluss an die Nailastraße wird im Rahmen des VEP nicht mehr weiterverfolgt.
- Die Verlegung der Unterhachinger Straße im Abschnitt südlich der Weidener Straße wird im Rahmen des VEP nicht mehr weiterverfolgt.
- Die Alternativplanung (Verbindung der Unterhachinger Straße mit der Unterbiber-

ger Straße südlich der Nabburger Straße) stellt zur Erschließung des Gewerbegebietes Perlach-Süd eine Rückfallebene der SAP dar und wird in diesem Sinne als Option offen gehalten.

10.2 Themen Öffentlichkeitsveranstaltung

- Hinsichtlich der Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße besteht nach wie vor Diskussionsbedarf.
- Ebenso soll in Bezug auf eine mögliche Verkehrsreduzierung in der Thomas-Dehler-Straße im Bereich des Hanns-Seidel-Platzes und der daraus folgenden Verkehrsverlagerung von der Thomas-Dehler-Straße auf die Fritz-Erler-Straße das weitere Vorgehen mit der Öffentlichkeit diskutiert werden.

Zu diesen beiden Themen soll, im weiteren Verlauf eine Öffentlichkeitsveranstaltung unter Beteiligung des Bezirksausschusses 16 Ramersdorf-Perlach und interessierten Bürgerinnen und Bürgern mithilfe externer Moderation stattfinden.

11 Anträge und Empfehlungen

- **Gewerbegebiet Altperlach**
  Antrag Nr. 02-08 / A 04302 von Herrn Stadtrat Josef Schmid, Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt vom 29.02.2008 (Anlage 1)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, den Sachverhalt zur verkehrlichen Erschließung des Gewerbegebietes Altperlach darzustellen und eine schrittweise Realisierung der Südanbindung Perlach zu prüfen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht am 20.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Antrag zur Darstellung des Sachverhalts zur verkehrlichen Erschließung des Gewerbegebiets Altperlach gemäß den Ausführungen in Kapitel 5 und zu der Prüfung einer schrittweisen Realisierung einer Südanbindung Perlach gemäß den Ausführungen in Kapitel 8.1 entsprochen.

- **Verkehrsberuhigung für die Weidener Straße durch anderweitige verkehrliche Anbindung des Gewerbegebietes Perlach-Süd**
  Anliegen aus der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach vom 27.11.2008 (Anlage 2)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Anliegen gebeten, die Erschließung des Gewerbege-

biets Perlach im Sinne einer Entlastung der Weidener Straße vorzunehmen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Antrag zur Erschließung des Gewerbegebiets Perlach sowie der Entlastung der Weidener Straße gemäß den Ausführungen in Kapitel 5 und in Kapitel 8.1 entsprochen.

- **Umgehende Vorplanung für eine zeitnahe verkehrliche Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd als vorgezogene Maßnahme zum Gesamtverkehrskonzept für den Münchner Osten**
  Antrag Nr. 08-14 / B 00941 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 03.03.2009 (Anlage 3)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, eine Realisierung der Erschließung des Gewerbegebiets Perlach innerhalb von 5 Jahren umzusetzen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Mit Schreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 05.06.2009 und 20.08.2009 wurden die Inhalte des Verkehrskonzepts erläutert und darauf verwiesen, dass einer Entscheidung des Stadtrats nicht vorgegriffen werden kann. Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat nun ein Entscheidungsvorschlag vorgelegt.

- **Erstellung eines Verkehrskonzeptes für den Münchner Osten**
  Empfehlung Nr. 08-14 / E 00503 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach vom 26.11.2009 (Anlage 4)
  Die Stadtverwaltung wird in der Empfehlung gebeten, ein Verkehrskonzept für den Münchner Osten zu erstellen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Mit dieser Beschlussvorlage legt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ein umfassendes Verkehrskonzept für den Münchner Osten vor, dem Antrag wird gemäß den Ausführungen in Kapitel 8 entsprochen.

- **Verkehrsanbindung des Gewerbegebietes Perlach Süd**
  Antrag Nr. 08-14 / B 02120 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 04.05.2010 (Anlage 5)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, die verkehrliche Erschließung des

Gewerbegebiets Perlach zu gewährleisten. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht am 14.02.2013.

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
Zu Antragspunkt 1 wird in Kapitel 8.3 dargelegt, dass dieses Ansinnen als sog. Alternativplanung weiterverfolgt wird.
Zu den Antragspunkten 2 und 3 wird in Kapitel 8.3 dargelegt, dass eine Südanbindung Perlach zunächst in einem Westabschnitt weiterentwickelt werden soll. Der Ostabschnitt ist als optionale Maßnahme offen gehalten.
Zu Antragspunkt 4 wird in Kapitel 5.3 dargelegt, dass im Planfall 1 auch eine Variante der Wilhelm-Hoegner-Straße mit Tempo 30 geprüft wurde. Aufgrund der dennoch relativ hohen prognostizierten Verkehrsmengen soll dieser Planfall nicht weiterverfolgt werden.

- **Rückbau der Autobahn 8 zur Bundesstraße im 16. Stadtbezirk**
  Antrag Nr. 08-14 / B 02187 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 09.06.2010 (Anlage 6)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, die A8 ab Höhe der Fasangartenstraße zu einer Bundesstraße umzuwandeln. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht am 14.02.2013.
  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Unter Kapitel 9.5 wird ausführlich dargelegt, dass die Oberste Baubehörde als zuständiger Straßenbaulastträger im Auftrag des Bundes diesem Ansinnen nicht folgen kann. Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Antrag daher nicht entsprochen.

- **Verkehrssituation im Münchner Südosten**
  Antrag Nr. 08-14 / A 01666 von Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt vom 01.07.2010 (Anlage 7)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, einen verkehrlichen Grundssatzbeschluss für den Bereich München Südost vorzulegen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht am 20.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Stadtrat ein Entscheidungsvorschlag zu einem Verkehrskonzept Münchner Südosten vorgelegt. Gemäß den Ausführungen in Kapitel 5 und in Kapitel 8 wird dem Antrag entsprochen.

- **Entlastung des Dorfkerns Perlach**
  Antrag Nr. 08-14 / A 01667 von Herrn Stadtrat Hans Podiuk,
  Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt
  vom 01.07.2010 (Anlage 8)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, zur Entlastung des Dorfkerns Perlach weitere Maßnahmen zu ergreifen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht am 20.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Mit Schreiben vom 29.09.2010 wurde den Antragsstellenden bereits wesentliche Inhalte, die sich auch in der vorliegenden Beschlussvorlage befinden, mitgeteilt.
  Im Sinne dieser Beschlussvorlage werden die beantragten Ziele nach Ansicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung erreicht.
  Gemäß den Ausführungen in Kapitel 8.1 und 9.5 wird dem Antrag entsprochen.

- **Unerträgliche Verkehrsbelastung in der Weidener Straße;**
  Bürgeranliegen in der Sitzung des BA 16 am 06.07.2010; Nachfrage des BA 16 vom 07.12.2010; Forderung des BA 16 vom 05.05.2011 (Anlage 9)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Anliegen gebeten, bezüglich der Verkehrsbelastung in der Weidener Straße beim Referat für Gesundheit und Umwelt über den aktuellen Sachstand der Lärmpegelmessungen Erkundigungen einzuholen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Dieses Anliegen ist bereits durch den Beschluss des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes – Ramersdorf – Perlach „Sofortmaßnahmen zur Linderung der dramatischen Verkehrssituation in der Weidener Straße“ vom 06.12.2011 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 08180) behandelt. Hier werden die aktuellen Zählwerte der Verkehrsmengen in der Weidener Straße detailliert aufgezeigt.
  Dieses Bürgeranliegen ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

- **Verlegung der Zufahrt zum Gewerbegebiet Perlach**
  an der Weidener Straße auf eine andere Straße
  Empfehlung Nr. 08-14 / E 00974 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 – Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.05.2011 (Anlage 10)
  Die Stadtverwaltung wird in der Empfehlung gebeten, bezüglich der Erschließung des Gewerbegebietes Perlach die Weidener Straße zu entlasten und die Zufahrt zum Gewerbegebiet auf eine andere Straße zu verlegen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
Mit dieser Beschlussvorlage wird der Empfehlung zur Erschließung des Gewerbegebiets Perlach sowie der Entlastung der Weidener Straße gemäß den Ausführungen in Kapitel 5 und in Kapitel 8.1 entsprochen.

- **Sofortmaßnahmen zur Linderung der dramatischen Verkehrssituation in der Weidener Straße**
  Verbindung der Neubiberger Straße mit der Hofer Straße
  Empfehlung Nr. 08-14 / E 00977 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.05.2011 (Anlage 11)
  Die Stadtverwaltung wird in der Empfehlung gebeten, zur Entlastung der Weidener Straße eine Verbindung zwischen der Neubiberger Straße und Hofer Straße zu schaffen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Unter Kapitel 8 wird ausführlich dargelegt, dass die Erschließung des Gewerbegebiets Perlach künftig über die Südanbindung Perlach (zunächst nur der Westabschnitt) sowie über den Trassenkorridor zwischen der Unterhachinger Straße und der Unterbiberger Straße als Alternativplanung erfolgen soll.
  Mit dieser Beschlussvorlage wird der Empfehlung daher nicht entsprochen.

- **Sofortmaßnahmen zur Linderung der dramatischen Verkehrssituation in der Weidener Straße**
  Ausbau – wie geplant der Wilhelm-Hoegner-Straße als Verkehrsanbindung an das Gewerbegebiet Perlach (Ziffer 1 des Antrags)
  Empfehlung Nr. 08-14 / E 00979 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.05.2011 (Anlage 12)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, zur Entlastung der Weidener Straße das Gewerbegebiet Perlach über die Wilhelm-Hoegner-Straße zu erschließen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Unter Kapitel 8 wird ausführlich dargelegt, dass die Erschließung des Gewerbegebiets Perlach künftig über eine Südanbindung Perlach (zunächst nur der Westabschnitt) sowie über den Trassenkorridor zwischen der Unterhachinger Straße und der Unterbiberger Straße als Alternativplanung geschehen soll.
  Mit dieser Beschlussvorlage wird der Empfehlung daher nicht entsprochen.

- **Planung und Bau der Südanbindung Perlach**
  Antrag Nr. 08-14 / A 02711 der Freien Wähler vom 10.08.2011 (Anlage 13)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, die derzeitige Vorgehensweise zum Bau der geforderten Südanbindung Perlach darzustellen und über etwaige Abstimmungsgespräche mit der Gemeinde Neubiberg zu informieren. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht am 20.02.2013.
  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Antrag zur Darstellung des Sachverhalts zur Südanbindung Perlach gemäß den Ausführungen in Kapitel 5 und Kapitel 8 entsprochen. In Bezug auf die Abstimmungsgespräche mit der Gemeinde Neubiberg wird dem Antrag gemäß den Ausführungen in Kapitel 6 entsprochen.

- **Unverzüglicher Beginn der Planungen zur Realisierung der sogenannten Münchner Lösung (Verbindungsstraße zwischen Unterhachinger Straße und Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße) zur Anbindung des Gewerbegebietes Bayerwaldstraße**
  Antrag Nr. 08-14 / B 03379 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach vom 12.10.2011 (Anlage 14)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, die Planungen zur Realisierung der sog. Münchner Lösung (Verbindungsstraße zwischen Unterhachinger Straße und Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße) zur Anbindung des Gewerbegebietes Bayerwaldstraße aufzunehmen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht am 14.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Unter Kapitel 8 wird ausführlich dargelegt, dass die Erschließung des Gewerbegebiets Perlach künftig über die Südanbindung Perlach (zunächst nur der Westabschnitt) sowie über den Trassenkorridor zwischen der Unterhachinger Straße und der Unterbiberger Straße als Alternativplanung geschehen soll.
  Mit dieser Beschlussvorlage wird dem Antrag daher nicht entsprochen.

- **Errichtung eines Fußgängerüberwegs auf dem Grünstreifen Carl-Wery-Straße, auf Höhe der Dr.-Walther-von-Miller-Straße zur U-Bahn-Station Therese-Giehse-Allee**
  Empfehlung Nr. 08-14 / E 01336 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 03.05.2012 (Anlage 15)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, einen Fußgängerüberweg auf dem Grünstreifen Carl-Wery-Straße, auf Höhe der Dr.-Walther-von-Miller-Straße zur U-

Bahn-Station Therese-Giehse-Allee einzurichten. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
Nach Aussage des zuständigen Kreisverwaltungsreferats soll die Einrichtung eines Fußgängerüberweges an der Carl-Wery-Straße in Höhe der Dr. -Walther-von-Miller-Straße nicht weiterverfolgt werden.
Mit dieser Beschlussvorlage wird der Empfehlung gemäß den Ausführungen unter Punkt 9.7 daher nicht entsprochen.

- **Keine Verlagerung des Verkehrs von der Thomas-Dehler-Straße auf die Fritz-Erler-Straße im Rahmen der Neubebauung des Hanns-Seidel-Platzes**
  Empfehlung 08-14/ E 01365 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 16 Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 24.05.2012 (Anlage 16)
  Die Stadtverwaltung wird in dem Antrag gebeten, von einer Verkehrsverlagerung aus der Thomas-Dehler-Straße in die Fritz-Erler-Straße abzusehen. Es erfolgte letztmalig Zwischennachricht an den BA 16 am 14.02.2013.

  Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:
  Mit dieser Beschlussvorlage wird die Empfehlung gemäß den Ausführungen in Kapitel 10.2 eingebracht. Die Empfehlung bleibt inhaltlich aufgegriffen und wird im Rahmen einer angekündigten Öffentlichkeitsveranstaltung weiter diskutiert werden.

Das Direktorium, das Baureferat, das Kommunalreferat und das Kreisverwaltungsreferat haben Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

Die Gemeinde Neubiberg erhält Abdruck der Sitzungsvorlage.

12 Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 5) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (s. Anlage 18a):

„I. Der Referentenantrag wird in der vorliegenden Form abgelehnt.

II. Es wird folgender geänderter Referentenantrag dem Stadtrat zur Beschlussfassung vorgelegt:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, im Gewerbegebiet Perlach-Süd den Durchfahrtsverkehr zu identifizieren und in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat unverzüglich Maßnahmen zu ergreifen, um diesen zu unterbinden sowie durch verkehrsordnende Maßnahmen die Belastungen der Weidener Straße und der Rudolf-Zorn-Straße so weit wie möglich zu minimieren."

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Da dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die bestehende Verkehrssituation in der Weidener Straße hinreichend bekannt ist und aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung Handlungsbedarf gesehen wird, war eine Identifizierung des Durchgangsverkehrs durch Flussverfolgungszählung nicht mehr notwendig.
Im Sinne der Beschlussvorlage „Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchner Südosten" soll ohnehin eine Entlastung in der Weidener Straße erreicht werden. Dieser Sachverhalt wurde bereits mit einem Schreiben vom 12.12.2012 dem BA 16 mitgeteilt.

"2. Die Alternativplanung (Verbindung der Unterhachinger Straße mit der Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße) zur Erschließung des Gewerbegebiets Perlach-Süd wird als Planungsauftrag an das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erteilt und unverzüglich aufgenommen. Der Weiterverfolgung der Planung einer Südanbindung Perlach wird mit der Maßgabe zugestimmt, dass das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit der Gemeinde Neubiberg Verhandlungen zu Planungs- und Finanzierungsfragen der Südanbindung Perlach sowie zur Aktualisierung der interkommunalen Vereinbarung aufnimmt. Dies betrifft ausschließlich den Westabschnitt der Südanbindung Perlach. Sollten diese Verhandlungen bis Ende 2014 nicht abgeschlossen sein, sind die Verhandlungen einzustellen, dem Stadtrat zu berichten und die Frage der Weiterführung der Verhandlungen dem Stadtrat erneut zur Entscheidung vorzulegen."

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Zunächst soll das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nach der Beschluss-

fassung gemäß Antragspunkt der Referentin Nr. 7 mit der Gemeinde Neubiberg Verhandlungen zu Planungs- und Finanzierungsfragen der Südanbindung Perlach sowie zur Aktualisierung der interkommunalen Vereinbarung führen und anschließend dem Stadtrat darüber berichten.
Sofern sich aus den Verhandlungen keine absehbaren positiven Entwicklungen abzeichnen, wird wie in Antragspunkt der Referentin Nr. 5 festgelegt, die Alternativplanung als Rückfallebene herangezogen.

"3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, Möglichkeiten der langfristigen Änderung der Art der Nutzung für das Gebiet, weg vom reinen Gewerbegebiet, hin zu einem Mischgebiet unter besonderer Fokussierung auf eine erweiterte Wohnraumnutzung auch unter Umwandlung von Gewerbeimmobilien in Wohnraum darzustellen."

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Das Gewerbeflächenentwicklungsprogramm der Landeshauptstadt München weist das Gewerbegebiet Perlach im nördlichen Teil (bis Hoferstraße) als B-Fläche zur Ansiedlung höherwertiger, büroähnlicher Nutzungen und im Süden als A-Fläche für klassisch-produzierendes Gewerbe aus. Auch im Rahmen der Untersuchungen zur Fortschreibung des Programmes hat sich gezeigt, dass dieser Gewerbestandort nach wie vor für ein breites Spektrum gewerblicher Betriebe von Bedeutung ist, da im Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach keine adäquaten alternativen Gewerbegebiete mehr zur Verfügung stehen.
Aufgrund der stetigen Abnahme geeigneter Flächen insbesondere für das klassische Gewerbe im gesamten Stadtgebiet Münchens gilt es, dort der gewerblichen Nutzung Vorrang einzuräumen und Standorte für Gewerbebetriebe und deren Entwicklung zu sichern.
Aufgrund seiner Lage sowie der baurechtlichen Situation ist es für Betriebe des klassischen und produzierenden Gewerbes, für Handwerksbetriebe, als auch für höherwertiges, technologieorientiertes Gewerbe geeignet, was sich auch in der vorhandenen Firmenstruktur widerspiegelt.

"4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Bezug auf die noch in Diskussion stehenden Aspekte „Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße", „Verlegung der Unterhachinger Straße im Abschnitt südlich der Weidener Straße im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans" und „Verkehrsverlagerung von der Thomas-Dehler-Straße auf

die Fritz-Erler-Straße“ eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchzuführen.“

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Der BA 16 fordert in seiner Stellungnahme die Behandlung des Themas ”Verlegung der Unterhachinger Straße” in der angedachten Öffentlichkeitsveranstaltung.
Aus Sicht des Referats für Stadtplanung und Bauordnung handelt es sich um ein Missverständnis, da eine Verlagerung der Unterhachinger Straße in ehemaligen Planungen nur aufgrund der Brauereiverlagerung notwendig war. Da diese Brauereiverlagerung nun nicht mehr weiterverfolgt wird, erübrigt sich deshalb eine Verlagerung der Unterhachinger Straße.
Der Antragspunkt der Referentin Nr. 9 wird deshalb beibehalten.
Gemäß Antragspunkt der Referentin Nr. 11 der Beschlussvorlage sollen ohnehin die noch in Diskussion stehenden Aspekte „Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße“ und „Verkehrsverlagerung von der Thomas-Dehler-Straße auf die Fritz-Erler-Straße“ im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung behandelt werden.

"5. Bauliche und verkehrsordnende Maßnahmen rund um den Hanns-Seidel-Platz sind zunächst im laufenden Bebauungsplanverfahren zu klären. Der Bezirksausschuss 16 verweist in diesem Zusammenhang auf seinen Antrag zur Einrichtung einer Task-Force.“

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Mögliche bauliche und verkehrsordnende Maßnahmen rund um den Hanns-Seidel-Platz sind nicht Bestandteil des Bebauungsplanverfahrens des Bebauungsplanentwurfs mit Grünordnung Nr. 1609 (Hanns-Seidel-Platz). Diese Maßnahmen sind davon getrennt zu behandeln. Gemäß Antragspunkt der Referentin Nr. 10 der Beschlussvorlage werden alle möglichen Maßnahmen nach Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und Baureferat dem BA 16 vorgelegt und zusammen abgestimmt.

"6. Die Ziffern 1, 3, 8, 11, 13 bis 18 des ursprünglichen Referentenantrags werden unverändert übernommen.“

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt Punkt 6 der Stellungnahme des BA 16 zur Kenntnis.

Der mit der Stellungnahme des Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach beigefügte Fragenkatalog mit 76 Fragen (s. Anlage 18b) wird aktuell noch ausführlich beantwortet . Dies konnte bis zur Vorlage der Beschlussfassung nicht abschließend fertiggestellt werden. Die Inhalte der Fragen sind aber bereits bei der Überarbeitung der Beschlussvorlage eingeflossen und wurden im Rahmen dieser Stellungnahme berücksichtigt. Die Beantwortung aller Fragen wird aber in Kürze nachgereicht. Der Stadtrat wird davon einen Abdruck erhalten.

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöller und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Der Stadtrat nimmt die Darstellungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Südosten zu Kenntnis.
2. Der Weiterverfolgung einer Südanbindung Perlach wird zugestimmt.
   Als erste Stufe soll die Realisierung des Westabschnitts einer Südanbindung Perlach vorbereitet und umgesetzt werden.
   Die Trasse bleibt insgesamt im Verkehrsentwicklungsplan und im Flächennutzungsplan gesichert.
3. Die Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße mit Querung der Bahnlinie der S 7 und Anschluss an die Nailastraße wird im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans und Flächennutzungsplans nicht mehr weiterverfolgt. Ein Planungsverfahren zur Heilung der mit Urteil des BayVGH vom 27.11.2002 für nichtig erklärten Bebauungspläne Nr. 57ce, Nr. 57cd und Nr. 1060f wird nicht eingeleitet.
4. Die Erschließung des Gewerbegebietes Perlach Süd erfolgt für den Schwerlastverkehr zukünftig ausschließlich über den geplanten Westabschnitt einer Südanbindung Perlach. Bis zur Verkehrsfreigabe des Westabschnitts einer Südanbindung Perlach sind durch verkehrsordnende Maßnahmen die Belastungen der Weidener Straße und der Rudolf-Zorn-Straße zu minimieren.
5. Die Alternativplanung (Verbindung der Unterhachinger Straße mit der Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße) zur Erschließung des Gewerbegebietes Perlach-Süd wird als Rückfallebene offen gehalten.
6. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, sich mit dem Baureferat bezüglich der nächsten Planungsschritte für die beiden Abschnitte einer Südanbindung Perlach ins Benehmen zu setzen.
7. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, mit der Gemeinde Neubiberg Verhandlungen zu Planungs- und Finanzierungsfragen einer Südanbindung Perlach sowie zur Aktualisierung der interkommunalen Vereinbarung zu führen und anschließend dem Stadtrat darüber zu berichten.
8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt darauf hinzuwirken, in Abstimmung mit der Gemeinde Neubiberg ein städtebauliches und landschaftsplanerisches Strukturkonzept zur Ersatznutzung des Sondergebiets Brauereiverlagerung erarbeiten zu lassen. Dabei sind insbesondere der Bedarf an Wohnbauflächen, insbesondere für den geförderten Wohnungsbau, sowie die landschaftsplanerischen Belange wie die Renaturierung des Hachinger Bachtals, der Landschafts- und Frei-

raumbezug inklusive der Erholungsnutzung und die Ausbildung eines angemessenen Stadtrandes in die Abwägung einzustellen.

9. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Verlegung der Unterhachinger Straße im Abschnitt südlich der Weidener Straße im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans nicht mehr weiterzuverfolgen.

10. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, sich mit dem Kreisverwaltungsreferat und Baureferat bezüglich notwendiger baulicher und verkehrsordnenden Maßnahmen rund um den Hanns-Seidel-Platz ins Benehmen zu setzen und einen umsetzbaren Maßnahmenvorschlag zu erarbeiten.
    Nach nochmaliger Abstimmung des Maßnahmenkonzepts mit dem Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach wird dieser dem Stadtrat in einer erneuten Beschlussvorlage vorgelegt werden.

11. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, in Bezug auf die noch in Diskussion stehenden Aspekte „Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße“ und „Verkehrsverlagerung von der Thomas-Dehler-Straße auf die Fritz-Erler-Straße“ eine Öffentlichkeitsveranstaltung durchzuführen.

12. Die Anträge
    Nr. 02-08 / A 04302 von Herrn Stadtrat Josef Schmid, Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt vom 29.02.2008
    Nr. 08-14 / A 01666 von Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt vom 01.07.2010
    Nr. 08-14 / A 01667 von Herrn Stadtrat Hans Podiuk, Herrn Stadtrat Dr. Georg Kronawitter, Frau Stadträtin Beatrix Burkhardt vom 01.07.2010
    Nr. 08-14 / A 02711 der Freien Wähler vom 10.08.2011
    sind damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

13. Die Anträge
    Nr. 08-14 / B 00941 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach vom 03.03.2009
    Nr. 08-14 / B 02120 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach vom 04.05.2010
    Nr. 08-14 / B 02187 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach vom 09.06.2010
    Nr. 08-14 / B 03379 des Bezirksausschusses des16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach vom 12.10.2011
    sind damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

14. Die Empfehlungen
    Nr. 08-14 / E 00503 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.11.2009
    Nr. 08-14 / E 00974 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.05.2011
    Nr. 08-14 / E 00977 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.05.2011
    Nr. 08-14 / E 00979 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 26.05.2011
    Nr. 08-14 / E 01336 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 03.05.2012
    Nr. 08-14 / E 01365 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach, Bezirksteil Perlach am 24.05.2012
    sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

15. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende | Die Referentin

Ober-/Bürgermeister | Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.
über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. <u>WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3</u>

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. <u>An das Direktorium HA II – BA (7 x)</u>
3. <u>An das Direktorium HA II/V1 (4 x)</u>
4. <u>An den Bezirksausschuss 16</u>
5. <u>An das Baureferat</u>
6. <u>An das Referat für Gesundheit und Umwelt</u>
7. <u>An das Kreisverwaltungsreferat</u>
8. <u>An das Kommunalreferat</u>
9. <u>An die Münchner Verkehrsgesellschaft mbH</u>
10. <u>An die Stadtwerke München GmbH</u>
11. <u>An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I</u>
12. <u>An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II</u>
13. <u>An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA III</u>
14. <u>An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA IV</u>
15. <u>An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3</u>
    mit der Bitte um Kenntnisnahme.

16. <u>Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA I/32-2</u>

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3