

Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes
Ramersdorf-Perlach



Landeshauptstadt
München

6.1.4

Landeshauptstadt München, Direktorium
Friedenstraße 40, 81660 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Referatsleitung
Frau Stadtbaurätin
Prof. Dr. (I) Merk

Vorsitzende
Marina Achhammer

Privat:
Emdenstr. 108, 81735 München
Telefon: (089) 6806730
Telefax: (089) 68050056

Geschäftsstelle:
Friedenstraße 40, 81660 München
Telefon: (089) 233-614 -80/-84
Telefax: (089) 233-61485
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

Ihr Schreiben vom Ihr Zeichen
08-14/V 10541

München, 05.06.2013
Unser Zeichen
6.1.1/04.06.2013

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;
Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 10541;
Stellungnahme des BA 16, beschlossen in der Sitzung am 04.12.2012

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 16 hat in seiner Sitzung am 04.06.2013 erneut den Verkehrlichen Grundsatzbeschluss für den Münchner Südosten beraten.

Im Gremium ist folgende Passage in dieser Vorlage auf allgemeinen Unmut und Unverständnis gestoßen:

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 fertig gestellt 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.

Dem Gremium ist nicht klar wie der Stadtrat über eine Vorlage entscheiden soll die noch über 70 offene Fragen enthält. Der Bezirksausschuss 16 fordert weiterhin die Beantwortung der Fragen bevor der Stadtrat über den Verkehrlichen Grundsatzbeschluss befindet.

Aus diesem Grund bitte ich Sie dem Bezirksausschuss 16 zu dieser Vorlage und dem dazugehörigen Fragenkatalog Rede und Antwort zu stehen. Ich lade Sie oder eine/n kompetente/n Vertreter/in Ihres Hauses daher, im Auftrag des Bezirksausschuss 16, zu Sitzung des Bezirksausschusses am 02.07.2013 ein. In dieser Sitzung können alle offenen Fragen und sich aus den Antworten ergebende Nachfragen zur Verkehrsplanung im Münchner Osten besser und unmittelbarer erörtert werden.

Diese Sitzung findet statt am:

**Dienstag, 02.07.2013, ab 19:00 h,
Kulturhaus Ramersdorf-Perlach, Hanns-Seidel-Platz 1, 81737 München**

Bitte bestätigen Sie kurz Ihre Teilnahme gegenüber der Geschäftsstelle des Bezirksausschuss 16,
Tel. 233 – 6 14 80, Fax: 233 – 6 14 85, E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de.

Der Bezirksausschuss 16 geht davon aus, dass die Vorlage vor diesem Gespräch nicht im Stadtrat
beraten wird. Im Namen des Bezirksausschuss 16 bitte ich Sie dringend alle notwendigen Schritte
hierzu in die Wege zu leiten.

Mit freundlichen Grüßen



Marina Achhammer
Vorsitzende des BA 16
– Ramersdorf-Perlach –

- II. G Ost z. K.
- III. Zu den Sitzungsunterlagen 02.07.2013
- IV. z. V.

gefertigt	
versandt am	<i>M.A.</i>



Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28 b, 80331 München

PLAN-HAI-32-2

An die Vorsitzende des Bezirksausschusses
des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach
Frau Marina Achhammer
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstraße 40
81660 München
(vorab per Email)

Stichtag	0
Planungsnummer	PLAN-HAI-32-2
Datum	17. JUNI 2013
Uml.	

Blumenstr. 28 b
80331 München
Telefon: 089 233-24527
Telefax: 089 233-21797
Dienstgebäude:
Blumenstr. 31
Zimmer: 140
Sachbearbeitung:
Herr Rosteck

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

12.06.2013

Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchner Südosten

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

Beantwortung des interfraktionellen Fragenkatalogs des BA 16

Sehr geehrte Frau Achhammer,

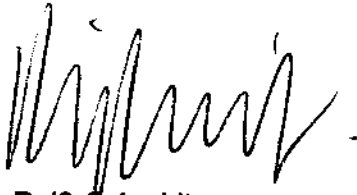
mit Ihrem Schreiben vom 05.12.2012 haben Sie uns einen interfraktionellen Fragebogen des Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirks Ramersdorf – Perlach mit der Bitte um Beantwortung zugesendet.

Aufgrund der komplexen Fragestellung und der dementsprechend zeitaufwändigen Abstimmungen zwischen den verschiedenen Dienststellen innerhalb des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie mit anderen beteiligten Referaten war eine frühere Beantwortung nicht möglich. Eine ausführliche Beantwortung der 76 Fragen des sehr umfangreichen Fragenkatalogs war sehr arbeits- und zeitintensiv.

Wir bitten Sie daher um Verständnis.

Nichtsdestotrotz erhalten Sie nun die Beantwortung des Fragenkatalogs vor der Behandlung im Stadtrat. Der Beschlussentwurf zum Verkehrlichen Grundsatzbeschluss für den Münchner Südosten soll nun am 03.07.2013 im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung dem Stadtrat vorgelegt werden.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Reib-Schmidt', written in a cursive style.

Reiß-Schmidt
Stadtdirektor

Anlage: Beantwortung des interfraktionellen Fragenkatalogs

Datum: 12.06.2013
Telefon: 0 233-24527
Telefax: 0 233-21797
Herr Rosteck

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**

PLAN-HAI-32-2

Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchener Südosten

Interfraktionell erstellter Fragenkatalog des Bezirksausschusses des 16 Stadtbezirkes der Landeshauptstadt München Ramerdorf-Perlach vom 04.12.2012

Beantwortung des Fragenkatalogs durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Bei der Vorlage des „Verkehrlichen Grundsatzbeschlusses für den Münchner Südosten“ ist zu beachten, dass es sich um eine Verkehrsuntersuchung auf konzeptioneller Ebene, gleichzusetzen mit einer Machbarkeitsuntersuchung, handelt. Detaillierte Aussagen z.B. zu bautechnischen Konsequenzen des Hochwasserschutzes oder zur Behandlung von Bodendenkmälern sind weiteren Verfahrensschritten, im Wesentlichen in der Vorentwurfsplanung und Entwurfsplanung, vorbehalten.

A. Strukturelle Annahmen

1. „Unberücksichtigt oder wenigstens nicht in ihren verkehrlichen Konsequenzen quantifiziert ist die dauerhaft stattfindende kleinteilige Nachverdichtung, die insbesondere die Gartenstadtsiedlungen in Ramersdorf und Waldperlach betrifft. Warum wurde diese nicht berücksichtigt? Liegt belastbares Zahlenmaterial vor, das diesen stetigen Zuzug in den vergangenen Jahren darstellt und mittelfristig prognostiziert?“

Antwort:

Nachverdichtung nach § 34 BauGB kann in den kleinräumigen Bevölkerungsprognosen nur indirekt aus dem Wanderungsgeschehen der Vergangenheit abgeleitet werden. Gebiete, in denen Nachverdichtung stattfindet, weisen i.d.R. einen positiven Wanderungssaldo auf.

Da nicht bekannt ist, wann bestehendes Baurecht tatsächlich realisiert wird, können in der Simulation keine konkreten Bauraten für bestimmte Jahre angesetzt werden.

2. „Fraglich erscheinen die Annahmen bezüglich der Entwicklungen in den Umlandgemeinden. So ist beispielsweise in Putzbrunn Wohnbebauung in der Nähe der Äußeren Hauptstraße vorgesehen und Neubiberg entwickelt entlang der S-Bahn. Wurden die im verkehrlichen Grundsatzbeschluss genannten und hinsichtlich ihres künftigen Bewohnerwachstums bewerteten Gemeinden im Rahmen der Erstellung des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses zu ihren geplanten Siedlungsentwicklung befragt oder woher stammen die dargestellten Annahmen?“

Antwort:

Die bayerischen Kommunen verfügen über Planungshoheit, d.h. die einzelnen Stadt- und Gemeinderäte entscheiden über ihre eigene Entwicklung.

Es wurden die im Referat für Stadtplanung und Bauordnung bekannten Entwicklungen unterstellt.

3. „Wie kommt es zu der Annahme einer konstanten Zahl an Arbeitsplätzen? Werden es bei den aktuellen Gewerbeflächenvermarktungsbemühungen (Initiative Neuperlach Süd) und großen Gewerbeneubauten (Carl-Wery-Straße, Hanns-Seidel-Platz, ggf. auch Arnold-Sommerfeld-Straße) nicht eher mehr? [ähnlich Ziff. 4]“

Antwort:

Die Erwerbstätigenprognose der empirica AG aus dem Jahr 2005 für die Gesamtstadt wurde 2007 als teilräumliche Prognose für die Verkehrsplanung auf Viertelsebene umgerechnet. Die empirica-Studie ging von einer moderaten Erwerbstätigenentwicklung aus, was angesichts der damaligen Wirtschaftslage für die Stadt sogar positiv war, weil viele andere Wirtschaftsstandorte in Deutschland eher von einem Rückgang ausgehen mussten.

Die Verteilung der Beschäftigungszuwächse erfolgt nicht pauschal auf das ganze Stadtgebiet, sondern orientiert sich u.a. an den Leerständen, der Lage und dem Baualter der Standorte.

Die aktualisierte gesamtstädtische Erwerbstätigenprognose hat die starke Wirtschaftsentwicklung Münchens gegenüber anderen Standorten aufgegriffen und weist ein höheres Wachstum als 2005 auf. In Bezug auf die vorhandenen Flächenpotenziale ist jedoch immer noch ein ausreichendes Flächenangebot vorhanden und die Entwicklung der verschiedenen Teilräume in München hat sich auch nicht wesentlich geändert.

Wichtig in diesem Zusammenhang ist auch, dass viele Arbeitsplätze in der Region München im Umland entstehen, die Inhaber dieser Arbeitsplätze ihren Wohnsitz in der Stadt haben und nicht am Arbeitsort. Die Zahl derer, die beruflich pendeln, sowohl nach München als auch aus München hinaus, hat in den letzten Jahrzehnten stetig zugenommen.

Viele Neubezüge von Gewerbeflächen / Büroflächen in München sind Umzüge innerhalb der Stadt und weniger neue Zuzüge von Außen. Dabei werden insbesondere im Bürobereich ältere Gebäude durch neuere Gebäude (moderne Ausstattung, andere Raumkonzepte, attraktivere Standorte,...) getauscht. Deshalb ist das Wachstum von Einwohnerinnen / Einwohnern und Arbeitsplätzen in München auch nicht gleich verteilt. Der Münchner Südosten weist erheblich höhere Leerstände als andere Münchner Teilräume auf. Dies liegt u.a. daran, dass an anderer Stelle Gewerbe-/Büroflächen entstanden sind, die eine höhere Attraktivität haben, und sich die Unternehmen solange dorthin orientieren, wie dort geeignete Flächen verfügbar sind. Erst bei zunehmender Knappheit werden auch andere Flächen in Erwägung gezogen.

4. „Da festgestellt wurde, dass die Einwohner mehr werden, nicht aber die Arbeitsplätze, was kann man tun, um entweder den ÖPNV zu verbessern oder/und neue Arbeitsplätze in Wohnortnähe zu schaffen?“

Antwort:

Wie bereits bei Frage 3 erläutert, steigt auch die Zahl an Arbeitsplätzen in München, allerdings lokal sehr unterschiedlich verteilt.

Die Schaffung von Arbeitsplätzen in Wohnnähe bzw. Wohnungen an Arbeitsplatzstandorten ist im Sinne einer Durchmischung einer Stadt wünschenswert, ist auch Ziel der Stadtentwicklung und entspricht der Leitstrategie „Stadt der kurzen Wege“. Allerdings orientieren sich die Menschen erst über längere Zeiträume zu den Arbeitsstätten, weshalb solche Prozesse nicht kurzfristig wirksam werden.

Nicht selten sind die Standorte von Wohnen und Arbeiten der einzelnen Bürgerinnen und Bürger in einer Großstadtregion wie München völlig unabhängig voneinander. Zur Verbesserung des ÖPNV werden die einzelne Bausteine des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt München umgesetzt (siehe dazu die Ausführungen des Beschlusssentwurfes unter Kapitel 3.2, S. 11f). Dazu zählen innerorts die Beschleunigung der Buslinie 55 zwischen Diakon-Kerolt-Weg und Waldperlach sowie außerorts die Beschleunigung von Regionalbuslinien im Landkreis München mit Start- /Endhaltepunkt Neuperlach Süd. Bezüglich des Regionalbusverkehrs finden aktuell Abstimmungsgespräche zu Potentialen mit dem MVV und den betroffenen Umlandgemeinden statt.

5. „Eine intensivere Nutzung des Gewerbegebiets Perlach, entweder durch höhere Auslastung heute leer stehender Gewerbeobjekte oder durch Nachverdichtungen und Umwandlungen zur Wohnnutzung (derzeit schon sichtbar an den Bauvorhaben in der Unterbibberger Straße) ist unberücksichtigt, warum? Bestehen derartige Überlegungen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung?“

Antwort:

Derzeit ist bei dem Gewerbegebiet Perlach eine stabile gewerbliche Struktur / Nutzung im Sinne des Gewerbeflächenentwicklungsprogramms der Landeshauptstadt München zu verzeichnen. Eine Veränderung dieser Situation wird daher nicht angestrebt. Nachverdichtungen bzw. Umstrukturierungen zu Wohnnutzungen finden derzeit höchstens in untergeordnetem Umfang statt und sind daher für Prognosen mit derzeitigem Betrachtungshorizont noch vernachlässigbar. Attraktivitätssteigerungen für gewerbliche Ansiedlungen durch eine Verbesserung der Erschließung des Gewerbegebietes bei Realisierung der "SAP-West" sind allerdings mit berücksichtigt worden.

Zu weiteren Ausführungen hierzu darf auf das Antwortschreiben vom 05.09.2012 zum BA-Antrag-Nr.08-14 / B 04021 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 16- Ramersdorf-Perlach vom 13.06.2012 verwiesen werden.

B. Analysefragen

6. „Wird bei allen Untersuchungen Quell- und Zielverkehr UND Durchgangsverkehr berücksichtigt?“

Antwort:

Ja. Im Rahmen jeder Untersuchung zur Verbesserung der verkehrlichen Situation in Stadtquartieren wird die verkehrliche Situation vor Ort anhand entsprechender Verkehrsdaten analysiert, um entsprechende Beurteilungen und Rückschlüsse treffen zu können. Eine Differenzierung hinsichtlich der ortsgebundenen und quartierfremden Verkehre ist hierbei unerlässlich. Bei ortsgebundenen Quell- und Zielverkehren handelt es sich um Quartierverkehr, der nicht aus dem Quartier verlagerbar ist. Der sog. Durchgangsverkehr umfasst alle Kfz-Fahrten, die weder ihre Quelle noch ihr Ziel bzw. Zwischenziele im Gebiet ausweisen, eine Quartiersbeoder durchfahung somit nicht zwingend erforderlich ist und für den nach Möglichkeiten zur Verlagerung gesucht werden kann.

Somit wurden auch die Durchgangsverkehre entsprechend der oben beschriebenen Definition für das Verkehrskonzept Münchner Südosten berücksichtigt und abgebildet. Die wesentlichen Ergebnisse sind in der Beschlussvorlage ausführlich dargelegt.

C. Südanbindung Perlach (alle Varianten)

7. „Wie aussichtsreich ist es, dass Neubiberg doch dem West-Abschnitt SAP zustimmen wird? Für Neubiberg wäre doch die in ihrem Gutachten Planfall 4 genannte Variante sinnvoll?“

Antwort:

Nach dem Stadtratsbeschluss werden weitere Gespräche mit der Gemeinde Neubiberg geführt. Das Ergebnis dieser Abstimmungen bleibt daher abzuwarten.

Über die Wahrscheinlichkeit einer Zustimmung der Gemeinde Neubiberg zum Westabschnitt der SAP können vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung keine Prognosen abgegeben werden.

8. „Wieso kann man sich der Entlastung, die eine SAP West bringen soll, nicht sicher sein?“

Antwort:

Die in Kapitel 5 dargestellten Ergebnisse der Hauptplanfälle beruhen auf Prognoseberechnungen in Bezug auf das Jahr 2020. Die getroffenen Annahmen der beschriebenen Prognosefälle beziehen sich auf den aktuellen Wissenstand und sind daher aus wissenschaftlicher Perspektive vollkommen korrekt.

Da allerdings immer die Möglichkeit besteht, dass unvorhersehbare Veränderungen der Ausgangswerte eintreten können, können die Prognoseberechnungen und infolgedessen die Auswirkungen auf die unterschiedlichen Planfälle abweichen und sich verändern. Dieser dargestellte Unsicherheitsfaktor ist bei der Erarbeitung von Prognosen allgegenwärtig und ein normaler bzw. selbstverständlicher Bestandteil. Nichtsdestotrotz gehen wir aus aktueller Sicht davon aus, dass die Prognosefälle so wie in Kapitel 5 dargelegt, eintreten werden.

9. „Ist die gesamt SAP wirklich so super (=überall Entlastung) wenn seit VEP aber Maßnahmen gestrichen wurden, wie z. B. Unterhachinger Straße und Höhenfreimachung (wegen fehlendem 2-gleisigem Ausbau)? In welchem Zusammenhang stehen das Nicht-Kommen der Unterführung Wilhelm-Hoegner-Straße und die SAP?“

Antwort:

Vergleich Planfall VEP und Planfall 2

Wie in Kapitel 5 der aktuellen Beschlussvorlage dargelegt, haben sowohl der Planfall VEP als auch der Planfall 2 (Südanbindung Perlach) verkehrliche Entlastungswirkungen im Gebiet des 16. Stadtbezirks zur Folge.

Da jedoch aus verschiedenen Gründen eine Weiterverfolgung des Lückenschlusses der Wilhelm-Hoegner-Straße nicht ersichtlich ist (s. Kapitel 7.2 und Kapitel 8.2) und eine endgültige Klärung der Höhenfreimachung des Bahnübergangs Unterhachinger Straße noch aussteht, wird der Planfall VEP nicht weiterverfolgt.

Im Rahmen des Planfalls 2 (Südanbindung Perlach) und des Planfalls 4 (Westabschnitt der Südanbindung Perlach) wurde keine Höhenfreimachung des Bahnübergangs Unterhachinger Straße berücksichtigt. Nichtsdestotrotz besteht die Möglichkeit, wie auch gemäß der aktuellen Beschlussvorlage vorgeschlagen, eine Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße weiterzuverfolgen.

Allerdings soll dazu im Rahmen einer Öffentlichkeitsveranstaltung zusammen mit dem Bezirksausschuss 16 eine weitere Diskussion geführt werden, um eine gemeinsame Entscheidung finden zu können.

Die Belastung der Südanbindung Perlach ohne den Lückenschluss der Wilhelm-Hoegner-Straße würde vergleichsweise geringfügiger sein. Das liegt im Wesentlichen daran, dass mit dem Netzlückenschluss der Wilhelm-Hoegner-Straße die Nord-Süd-Verbindung zwischen Wilhelm-Hoegner-Straße und A 8 gestärkt werden würde und daher zusätzlichen Verkehr auf der Südanbindung Perlach anziehen würde.

10. „Mit welchen 1-3 (abgestuft) Lösungen außer der SAP „schlägt man am meisten Fliegen mit einer Klappe“? Wovon profitiert die Mehrheit?“

Antwort:

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen für die Erarbeitung des nun vorliegenden Verkehrskonzepts für den Münchner Südosten wurden zahlreiche Maßnahmenvarianten ausführlich untersucht und hinsichtlich ihrer positiven Wirkungen für die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger bewertet. Das nun vorgeschlagene Maßnahmenkonzept ist hierbei als das zielführendste hervorgegangen.

11. „Welche Auswirkung hat die Planung hinsichtlich Berücksichtigung des neu hinzugekommenen Hochwasserschutzes? [ähnlich Ziff. 12; vgl. auch Ziff. 35]“

Antwort:

Die Berücksichtigung des Hochwasserschutzes erfolgt bei Erstellung der jeweiligen Vorplanung; aussagekräftige Einschätzungen sind in der derzeitigen konzeptionellen Phase noch nicht möglich, aber auch nicht Gegenstand der Fragestellung.

12. „Welche der beiden Baumaßnahmen /Planfälle („West-SAP“ oder „Münchner Lösung, Anm. d. Red.) wäre hinsichtlich des Hochwasserschutzes unbedenklicher?“

Antwort:

s. Ausführungen zur Antwort zu Frage 11

13. „Welcher Eingriff in die Natur wird als schwerwiegender betrachtet, Westabschnitt oder Parallelverbindung zur Nabburger Straße?“

Antwort:

Auf diese Frage kann zum aktuellen Zeitpunkt der konzeptionellen Planungsstufe keine abschließende Antwort erfolgen. Diese Fragestellungen können erst im Rahmen der konkreten Vorplanung behandelt werden.

Grundsätzlich stellen beide Varianten einen Eingriff in die landschaftsplanerischen Ziele in diesem Bereich dar. Diese sind die Schaffung einer Grünverbindung und die naturnahe Umgestaltung des Hachinger Baches. Im Hinblick auf die Eingriffe ins Landschaftsschutzgebiet, der Querung eines linienförmigen Biotops, der baumschutzrechtlichen Eingriffe und der dicht angrenzenden Wohnbebauung sollte eine Querung des Hachinger Baches nicht gemäß Parallel-

Verbindung zur Nabburger Straße, sondern eher weiter südlich erfolgen.

14. „Das Raumordnungsverfahren zur Südanbindung stammt aus dem Jahr 1994. Der BA 16-Antrag aus dem Jahr 2006 wurde noch nicht umfassend beantwortet bzw. bearbeitet. Die Fragestellung lautete: Hat ein Raumordnungsverfahren, welches mittlerweile 18 Jahre zurückliegt, heute überhaupt noch Gültigkeit, da sich viele Aspekte geändert haben?“

Antwort:

Die landesplanerische Beurteilung für die Südanbindung Perlach vom 21.09.1994 ist im Unterschied zu einer Baugenehmigung grundsätzlich zeitlich nicht befristet. Allerdings gilt diese landesplanerische Beurteilung nur solange, wie sich ihre Grundlagen nicht wesentlich ändern. Die Entscheidung darüber trifft die Landesplanungsbehörde.

Die Regierung von Oberbayern als zuständige Landesplanungsbehörde hat Ende 2008 zu der Frage, ob aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen ein neues Raumordnungsverfahren notwendig sei, zum damaligen Verfahrensstand folgendes festgestellt: „Die landesplanerische Beurteilung (...) besitzt weiterhin Gültigkeit. Die Grundlagen der Beurteilung haben sich insbesondere hinsichtlich der Verkehrsfunktion der Südanbindung – Entlastungsstraße, die die St 2078 mit der BAB A 8 verbindet – nicht geändert. Die Durchführung eines neuen Raumordnungsverfahrens ist nicht erforderlich.“

Die Regierung von Oberbayern wird nach dem Stadtratsbeschluss hierzu erneut eingebunden. Hinzuweisen ist in diesem Zusammenhang auch auf die Änderung des Bayerischen Landesplanungsgesetzes (BayLplG). Nunmehr sind nur noch Vorhaben von erheblicher überörtlicher Raumbedeutsamkeit Gegenstand eines Raumordnungsverfahrens, Art. 24 Abs. 1 BayLplG. Ob diese Erheblichkeit vorliegt, muss ebenfalls mit der Regierung von Oberbayern besprochen werden.

15. „Würde das bestehende Raumordnungsverfahren, welches für den Gesamtausbau der SAP durchgeführt wurde, auch für die „abgespeckte“ Variante gelten oder müsste dieses angepasst werden? [ähnlich Ziff. 16]“

Antwort:

Aufgrund des stufenweisen Verfahrens wird davon ausgegangen, dass die landesplanerische Beurteilung von 1994 auch hierzu weiterhin gilt.

Die Stadt München wird die Regierung gem. Art. 30 BayLplG nach Verabschiedung des Verkehrskonzepts für den Münchner Südosten über die in der ersten Stufe angedachte Realisierung des Westabschnitts informieren und das weitere Verfahren abstimmen.

16. „Wie plant das Referat für Stadtplanung und Bauordnung das Planfeststellungsverfahren für die SAP anzugehen? Strebt man ein gesplittetes Verfahren für den West- bzw. Ostteil an?“

Antwort:

Grundsätzlich muss ein Planfeststellungsverfahren für die komplette Südanbindung Perlach durchgeführt werden. Eine Realisierung kann anschließend in Teilabschnitten erfolgen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat keine Zuständigkeit für die Durchführung

von Planfeststellungsverfahren. Soweit es sich um von der Landeshauptstadt München zu bauende Straßen handelt, wäre ein eventuell erforderliches Planfeststellungsverfahren durch das Baureferat in die Wege zu leiten.

17. „Warum wurde bislang das Landesamt für Denkmalschutz in die Planungen der SAP, ob als Stummel oder als Vollausbau, noch nicht eingebunden? Dies scheint hinsichtlich der dort vermuteten Funde aus dem Zeitraum ca. 2.000 vor Christus notwendig.“

Antwort:

Eine Beteiligung des Landesamts für Denkmalschutz erfolgt grundsätzlich bei der Erstellung einer Vorplanung bzw. eines Vorentwurfes.

18. „Sind die Grundstücksbesitzverhältnisse in Bezug auf Westanbindung hinreichend geklärt, insbesondere die Verbindung zum Gewerbegebiet Bayerwaldstraße?“

Antwort:

Die Besitzverhältnisse bzw. die Verfügbarkeit der notwendigen Flächen für die Realisierung der Südanbindung Perlach (unabhängig von der Betrachtung der Gesamt-SAP bzw. des Westabschnitts der SAP) sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht relevant. Fragestellungen bezüglich der Grundstücksverhältnisse sind, vorausgesetzt einer allgemeinen positiven Entscheidung des Münchner Stadtrats und des Gemeinderats Neubiberg hinsichtlich der Südanbindung Perlach, grundsätzlich erst im weiteren Planungsverfahren zu diskutieren und zu klären.

19. „Wie hoch werden die Kosten für den Bau nur für eine Westanbindung (Stummel bis Gewerbegebiet und Bundeswehr) veranschlagt?“

Antwort:

Die Kosten für den Bau der Südanbindung Perlach (unabhängig von der Betrachtung der Gesamt-SAP bzw. des Westabschnitts der SAP) sind zum aktuellen Zeitpunkt der konzeptionellen Planungsstufe noch nicht abschätzbar, da hierzu in Phase der Vorplanung eingetreten werden muss.

Daher ist es aktuell noch nicht möglich, Aussagen zu den Kosten zu treffen.

20. „Wie lange würde es bis zur Fertigstellung der Westanbindung circa dauern?“

Antwort:

Wie bereits im Rahmen des Vollgremiums des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach am 06.11.12 von den Vertretern des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vorgetragen, würde die Fertigstellung der Südanbindung voraussichtlich ca. 6 Jahre in Anspruch nehmen (2-3 Jahre Planfeststellungsverfahren, ggf. Rechtsmittelverfahren sowie 3 Jahre Bau).

21. „Warum wurde bei den Untersuchungen und Zählungen (Planfälle) nicht ein Wegfall der Hauptzufahrt zur Bundeswehr im Kerngebiet Vivamus berücksichtigt?“

Antwort:

Die Hauptzufahrt zur Bundeswehr im Kerngebiet Vivamus befindet sich nicht im Gebiet der Landeshauptstadt München, sondern obliegt der Planungshoheit der Gemeinde Neubiberg. Deswegen kann vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung diesbezüglich keine Aussage getroffen werden.

22. „Warum besteht die LHM nicht insbesondere bei der Kostenaufteilung für eine derartige Untersuchung? Ein Wegfall der Zufahrt würde eine erhebliche Verkehrsreduzierung im gesamten Bereich Unterbiberg bewirken!“

Antwort:

siehe Ausführungen zu Frage 21

23. „Würde ein bereits realisierter Westabschnitt das Planverfahren für einen weiteren Ausbau bis zur Carl-Wery-Straße (Gesamtausbau SAP) begünstigen bzw. vereinfachen?“

Antwort:

Diese Fragestellung kann erst im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens geklärt werden.

24. „Welche Maßnahmen gedenkt man zu ergreifen, um im Zuge der West-SAP eine neue Nord-Süd-Schleichverbindung über Bayerwaldstraße, Weidener Straße, Unterbibinger Straße, Sebastian-Bauer-Straße / Schneckestraße zu verhindern? [vgl. auch Ziff. 37]“

Antwort:

Weidener Straße:

Gemäß der Beschlussvorlage „Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchner Südosten“ Antragspunkt Nr. 4 der Referentin soll die Erschließung des Gewerbegebietes Perlach Süd für den Schwerlastverkehr zukünftig ausschließlich über den geplanten Westabschnitt einer Südanbindung Perlach erfolgen.

Des Weiteren ist in der Beschlussvorlage unter Kapitel 7.5 erläutert, dass eine Höhenfreimachung des Bahnübergangs Unterhachinger Straße (zwischen Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße) zur Folge hätte, 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 Gewerbegebietes Perlach-Süd von Süden über die SAP führen.

Sebastian-Bauer-Straße:

Wie in der Beschlussvorlage beschrieben, sind durch Planfall 4 (Westabschnitt der SAP) und durch Planfall 2 (Südanbindung Perlach) verkehrliche Entlastungen auch in der Sebastian-Bauer-Straße zu erwarten.

Zufahrten zum Gewerbegebiet Perlach Süd und Straßen innerhalb des Gebiets:

Ein wesentlicher Aspekt, der im Rahmen des zugrundeliegenden Verkehrskonzepts untersucht wurde, ist die Erschließung des Gewerbegebietes Perlach Süd. Dementsprechend wurden die Zugänge zum Gewerbegebiet sowohl aus Richtung Westen (via Weidener Straße) als auch aus Richtung Osten (via Rudolf-Zorn-Straße) untersucht und dort Verkehrserhebungen durch-

geführt. Diese Daten wurden selbstverständlich berücksichtigt.

Wie dem Beschlussentwurf zu entnehmen, ist es ein wesentliches Ziel, durch eine alternative Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd eine verkehrliche Entlastung der soeben genannten Wohnstraßen zu erreichen.

Eine detaillierte Untersuchung des Verkehrsaufkommens innerhalb des Gewerbegebiets wie beispielsweise in der Bayerwaldstraße ist daher nicht notwendig.

Unterbiberger Straße:

Hinsichtlich einer möglichen Nord-Süd-Schleichverbindung ist anzumerken, dass der Bahnübergang der Unterbiberger Straße als Nord-Süd-Verbindung 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 ist.

D. „Münchner Lösung“ (Verbindungsstraße zwischen der Unterhachinger Straße und der Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße)

25. „Welches Planungs-/Genehmigungsverfahren wäre für die Münchner Lösung anzuwenden?“

Antwort:

Die Frage wird bereit unter Punkt 7.3 der Beschlussvorlage mit dem Verweis auf das Bebauungsplanverfahren beantwortet. Es ist jedoch auch Punkt 8.3 der Beschlussvorlage zu beachten.

26. „Wie hoch werden die Kosten für den Anschluss parallel zur Nabburger Straße in das Gewerbegebiet Naila-/Bayerwaldstraße veranschlagt?“

Antwort:

Die Kosten für den Bau der Alternativplanung (Verbindung der Unterhachinger Straße mit der Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße) sind zum aktuellen Zeitpunkt der konzeptionellen Planungsstufe noch nicht abschätzbar, da hierzu in Phase der Vorplanung eingetreten werden muss.

Daher ist es aktuell noch nicht möglich Aussagen zu den Kosten zu treffen.

27. „Wie verhält sich die Münchner Lösung hinsichtlich ihrer Kosten und ihres Planungs- und Genehmigungsaufwands zu einer lärmschutzgerechten, ggf. verkehrsbeschränkten Wilhelm-Hoegner-Straße bzw. zur West-SAP. [ähnlich Ziff. 28]“

Antwort:

Die Kosten für den Bau der Südanbindung Perlach (unabhängig von der Betrachtung der Gesamt-SAP bzw. des Westabschnitts der SAP) sowie der Alternativplanung (Verbindung der Unterhachinger Straße mit der Unterbiberger Straße südlich der Nabburger Straße) sind zum aktuellen Zeitpunkt der konzeptionellen Planungsstufe noch nicht abschätzbar, da hierzu in

Phase der Vorplanung eingetreten werden muss.

Daher ist es aktuell auf konzeptioneller Ebene noch nicht möglich, Aussagen zu den Kosten zu treffen bzw. Vergleiche zwischen der unterschiedlichen Maßnahmen zu ziehen. Gleiches gilt auch hinsichtlich des Planungs- und Genehmigungsaufwands.

28. „Gibt es einen Kostenvergleich Westabschnitt SAP mit dieser Alternativlösung?“

Antwort:

siehe Ausführungen zu Frage 27.

29. „Mit welchem Zeithorizont ist angesichts der vielen Bedenken, der erforderlichen Gutachten und des Bebauungsplanverfahrens zu rechnen? [ähnlich Ziff. 30]“

Antwort:

siehe Ausführungen zu Frage 30.

30. „Wie lange würde es bis zur Fertigstellung der Parallele zur Nabburger Straße ca. dauern?“

Antwort:

Eine Zeitangabe ist hierzu gegenwärtig noch nicht möglich. Voraussetzung wäre zunächst die Klärung der Umsetzbarkeit im Rahmen einer Machbarkeitsstudie (Punkt 7.3 der Beschlussvorlage).

Grundsätzlich kann jedoch aus Erfahrung von einer Dauer von ca. 3 Jahren ausgegangen werden. Wie bereits im Rahmen des Vollgremiums des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach am 06.11.12 von den Vertretern des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vorgetragen, würde sich die Fertigstellungszeit der Alternativplanung von ca. 3 Jahren auf 1-2 Jahren Bebauungsplanverfahren sowie 1 Jahr Bau, sofern die Maßnahme im Mehrjahres-Investitions-Programm (MIP) eingestellt wurde, zusammensetzen.

31. „Bedeutet die Festlegung als Rückfallebene mit Blick auf die Münchner Lösung, dass die LH München auch weiterhin alles unterlässt, um das stadteigene Grundstück einer Verwertung (Wohnbebauung) zuzuführen?“

Antwort:

Nein, aber solange die Rückfalloption "Münchner Lösung" vorgehalten werden soll, kann keine Verwertung des angesprochenen Grundstücks erfolgen.

32. „Wurden mit der/dem Eigentümer/in der für die Münchner Lösung benötigten Fläche westlich des Hachinger Bachs bereits Sondierungsgespräche geführt bzw. Grundstückskaufverhandlungen initiiert? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?“

Antwort:

Die Besitzverhältnisse bzw. die Verfügbarkeit der notwendigen Flächen für die Realisierung

der Alternativplanung (Verbindung der Unterhachinger Straße mit der Unterbiburger Straße südlich der Nabburger Straße) sind zum aktuellen Zeitpunkt auf konzeptioneller Ebene nicht relevant.

Daher wurden diesbezüglich noch keinerlei Gespräche geführt.

33. „Kann man die „Münchner Lösung“ nicht weiter südlich machen, ganz an der Stadtgrenze, von der Unterhachinger Straße, am südlichen Rand des SOBV, über den Hachinger Bach, am Waldrand vorbei auf die Unterbiburger Straße? Dort wäre weniger Natur betroffen (könnte auch für Stadt-Umlandbahn tauglich sein). Wie viele Bewohner wären dann von Lärm betroffen?“

Antwort:

Die in Frage 33 beschriebene Alternativlösung zur Parallelverbindung zur Nabburger Straße ließe sich nicht auf ausschließlich Münchner Grund realisieren und stellt somit auch keine Alternative zur „Münchner Lösung“ dar. Unter Berücksichtigung der benötigten Arbeitsräume und Böschungsflächen sowohl bei einer Über- als auch einer Unterquerung des Hachinger Baches wäre der Trassenverlauf nicht mehr ausschließlich auf Münchner Flur zu bewerkstelligen, er wäre damit ähnlich dem des Planfalls 2.

Durch die geringere Entfernung zu den Wohngebieten wäre bei der vorgeschlagenen Alternativlösung mit größeren Lärmauswirkungen zu rechnen.

34. „Gibt es auch Zahlen zu den Auswirkungen (z. B. auf die Weidener Straße) dieser Variante?“

Antwort:

Die verkehrlichen Auswirkungen der Alternativplanung (Planfall 3a) wurde bereits in der Beschlussvorlage unter Kapitel 5.3 – Ergebnisse der Planfälle dargestellt.

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.

35. „Das Überschwemmungsgebiet entlang des Hachinger Bachs, das sowohl die West-SAP als auch die Münchner Lösung tangieren würde, ist wasserrechtlich aktuell vorläufig gesichert, dies gilt für einen Zeitraum von maximal 5+2 Jahren. Ein Gutachten zur Sicherung von Retentionsflächen auf den Gebieten der Oberliegergemeinden wird derzeit erarbeitet. Besteht Aussicht, dass die vorläufige Sicherung und ihre Konsequenzen für Bauvorhaben wieder aufgehoben werden?“

Antwort:

Die vertiefenden Untersuchungen für ein mit den Oberliegergemeinden abgestimmtes Hochwasserkonzept sind noch nicht abgeschlossen. Den Erkenntnissen, die sich daraus ergeben, kann zum derzeitigen Zeitpunkt nicht vorgegriffen werden. Mit dem Abschluss des Projekts wird gegenwärtig im Sommer evtl. Herbst dieses Jahres gerechnet. Die Federführung obliegt diesbezüglich dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Baureferat sowie den Oberliege-

meinden Neubiberg, Unter- und Oberhaching und Taufkirchen.

E. Weidener Straße

36. „Verkehrsordnende Maßnahmen in der Weidener Straße werden auf Seite 42 des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses in Aussicht gestellt. Um welche handelt es sich? Nach den Erfahrungen des BA 16 wurden bisher alle beantragten Maßnahmen abgelehnt.“

Antwort:

In der Weidener Straße ist zum Einen eine Geschwindigkeitsbegrenzung mit Tempo 30 km/h vorhanden, zum anderen Parkmöglichkeiten an der Nordseite positioniert, so dass eine Fahrbahnverengung und folglich eine Geschwindigkeitsreduzierung eintreten.

Weitere verkehrsbeschränkende Maßnahmen in der Weidener Straße wie z. B. Lkw-Sperre und / oder alternative Wegweisung werden zu gegebener Zeit rechtzeitig zur Verkehrsfreigabe des Westabschnitts der Südanbindung Perlach mit dem zuständigen Kreisverwaltungsreferat abgestimmt und der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirks Ramersdorf-Perlach rechtzeitig darüber informiert.

37. „Seite 26 des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses führt aus, dass eine Realisierung der West-SAP eine Entlastung der Weidener Straße um etwa 20% brächte (= 1.100 Fahrzeuge bei derzeit 5.500 Fahrzeugen/24h lt. Beschlussentwurf). Im Gutachten zur SAP wird für die West-SAP wiederum angenommen, dass etwa 3.300 Fahrzeuge über die südliche Erschließung ins Gewerbegebiet einfahren. Wie ist die Diskrepanz von 2.200 Fahrzeugen zu erklären, wenn man berücksichtigt, dass die Weidener Straße für potenzielle Nutzer der West-SAP heute die schnellste Verbindung ins Gewerbegebiet darstellt? Indiziert das nicht eben den Nord-Süd-Schleichverkehr über die Unterbibberger Straße? [vgl. auch Ziff. 24]“

Antwort:

Der Erschließungsverkehr des Gewerbegebiets Perlach-Süd fließt nach den Umlegungen und Prognosen des multimodalen Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München nahezu ausschließlich über die nach Planfall 4 vorgesehene neue Zufahrtsstraße der Südanbindung Perlach und nicht über die Weidener Straße.

In der Rudolf-Zorn-Straße werden sich jedoch vermutlich zusätzliche Belastungen einstellen, da vor allem die Bewohner der Gebiete südlich der Rudolf-Zorn-Straße die attraktive Verbindung über das Gewerbegebiet zur Südanbindung Perlach bzw. zur A 8 nutzen, anstatt die umwegige Fahrbeziehung über die Therese-Giehse-Allee bzw. Carl-Wery-Straße zu nehmen.

Zusammenfassend kann allerdings ausgeschlossen werden, dass durch die neu geschaffene Verbindung im Zuge des Westabschnitts der Südanbindung Perlach zusätzliche Durchgangsverkehre, insbesondere in Nord-Süd-Richtung entstehen werden.

Die angesprochene Differenz begründet sich durch eine Stärkung der West-Ost-Verbindung, insbesondere zur Autobahn A8.

Des Weiteren ist an dieser Stelle hinzuzufügen, dass sich die zu erwartenden Entlastungen in der Weidener Straße keinesfalls komplett (zu exakt 100%) auf die neue vorgesehene Zufahrtsstraße der Südanbindung Perlach verlagern und daher dieser angestellte Vergleich nicht vollständig zutreffen kann.

38. „Die dargestellten Zahlen zur Verkehrsbelastung in der Weidener Straße beinhalten be-
dauerlicherweise keine Aussagen zu Verkehrsspitzen zur morgendlichen und abendlichen
HVZ sowie zum Schwerverkehrsanteil. Auch zur Lastrichtung des Verkehrs in Abhängigkeit
von der Tageszeit werden keine Aussagen getroffen. Warum nicht? Liegen dem Referat für
Stadtplanung und Bauordnung derartige Zahlen nicht vor? Wenn nein, warum wurden sie im
Rahmen der Vorbereitung des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses nicht erhoben?“

Antwort:

Verkehrsmengenbetrachtungen werden gemäß fachlichem Standard immer bezogen auf die
Leistungsfähigkeit von Straßenquerschnitten durchgeführt. Diese ist in erster Linie vom jeweili-
gen Straßenquerschnitt abhängig und ist immer auf die Tagesbelastung bezogen (siehe Richt-
linien für die Anlage von Straßen – Querschnitt (RAS-Q)).

Zu Vergleichszwecken der verschiedenen Straßenquerschnitte werden deshalb die Tagesbe-
lastungswerte verwendet. Die verkehrlichen Auswirkungen wie Be- oder Entlastungen der ver-
schiedenen Planfallbetrachtungen lassen sich nur durch diese Darstellung sinnvoll und aussa-
gekräftig vergleichen: Eine Betrachtung von Spitzenstunden und Schwerverkehrsanteil wird
nur für detailliertere Untersuchungen der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten herangezo-
gen.

Selbstverständlich wird bei Verkehrserhebungen im motorisierten Individualverkehr generell
auch der Schwerverkehrsanteil erhoben und gesondert ausgewiesen. Da die Verkehrszählun-
gen in entsprechenden Zeitfenstern von jeweils 2 x 4 Stunden durchgeführt wurden, liegen die
dazugehörigen Spitzenstundenwerte gleichfalls vor, aus denen die Lastrichtung des Verkehrs
ablesbar ist.

Die detaillierteren Ergebnisse der Erhebungen in der Weidener Straße können dem Schreiben
an den BA 16 Ramerdorf-Perlach vom 12.12.2012 entnommen werden.

39. „Von der Bürgerschaft mehrfach moniert wurde der Schleich- und Durchfahrtsverkehr, der
rund um das Gewerbegebiet Perlach existiert. Warum wurde dieser Verdacht nicht näher
untersucht, beispielsweise mittels einer Flußverfolgung, wie sie das Referat für Stadtplanung
und Bauordnung in der Ramersdorfer Mustersiedlung durchgeführt hat? Kann das Referat
für Stadtplanung und Bauordnung den Verdacht eines hohen Anteils an Durchfahrtsverkehr
am Gesamtaufkommen in der Weidener Straße widerlegen?“

Antwort:

Da dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung die bestehende Verkehrssituation rund um
das Gewerbegebiet, insbesondere in der Weidener Straße hinreichend bekannt ist und auf
Grund der vorhandenen Verkehrsbelastung Handlungsbedarf gesehen wird, war eine Fluß-
verfolgungszählung nicht mehr notwendig.

Mit der Beschlussvorlage „Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchner Südosten“
werden deshalb Vorschläge zur Entlastung in der Weidener Straße unterbreitet und zur Um-
setzung vorgeschlagen.

Dieser Sachverhalt wurde bereits im Rahmen des Schreibens an den BA 16 Ramerdorf-Per-
lach vom 12.12.2012 dargelegt.

40. „Welche zusätzlichen Maßnahmen (Verkehrsberuhigung, Schließung für den Durchgangs-
verkehr, Hinweisschilder etc.) sind für die Weidener Straße geplant, um die Akzeptanz einer
südlicheren Anbindung des Gewerbegebiets (egal ob mittels Münchner Lösung oder West-

SAP) für die aus der Innenstadt kommenden Fahrzeugführer zu gewährleisten? Insbesondere dann, wenn die Verlegung der Unterhachinger Straße erst nachgeordnet erfolgen soll?"

Antwort:

Sobald eine alternative Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd vorhanden ist (siehe Ausführungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen in der Beschlussvorlage „Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchner Südosten“) besteht die Möglichkeit, weitere verkehrsordnenden Maßnahmen in der Weidener Straße zu ergreifen.

Dazu könnten beispielsweise eine LKW-Sperrung der Weidener Straße sowie eine Alternative Wegweisung zur Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd zählen.

Da eine alternative Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd zum aktuellen Zeitpunkt allerdings weder vorhanden noch in Planung ist, können zu zusätzlichen Maßnahmen keine Aussagen getroffen werden.

Siehe auch die Antwort zu Frage 36.

F. Höhenfreimachung der Bahnübergänge und Verlegung der Unterhachinger Straße bzw. Fasangartenstraße

41. „Welches Verfahren (Bebauungsplan, Planfeststellungsverfahren etc.) ist für die im verkehrlichen Grundsatzbeschluss dargestellte Verlegung der Unterhachinger Straße notwendig? Mit welcher Verfahrensdauer ist zu rechnen?“

Antwort:

Im Entwurf des Grundsatzbeschlusses wird mit Antragspunkt Nr. 9 beantragt, dass eine Verlegung der Unterhachinger Straße im südlichen Abschnitt nicht mehr weiterverfolgt wird.

Hinsichtlich einer in Aussicht gestellten Höhenfreimachung des Bahnübergangs Unterhachinger Straße (zwischen Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße) soll die Unterhachinger Straße von Norden und Süden kommend jeweils an den Bahngleisen unterbrochen werden. Parallel dazu soll eine neue Straßenverbindung im nördlichen Bereich lediglich verschwenkt werden und auf Höhe der Weidener Straße wieder auf die bestehende Trasse der Unterhachinger Straße geführt werden. Da zu dieser Höhenfreimachung eine Entscheidung noch aussteht (siehe Antragspunkt Nr. 11) können gegenwärtig weder zur Art des Verfahrens noch zum zeitlichen Ausmaß Aussagen getroffen werden.

42. „Sind die für die dargestellte neue Straßenführung benötigten Flächen im Eigentum der LH München? Wenn nein, wurden hier bereits Sondierungsgespräche mit den Eigentümern geführt?“

Antwort:

Die Besitzverhältnisse bzw. die Verfügbarkeit der notwendigen Flächen sind zum aktuellen Zeitpunkt der konzeptionellen Planungsstufe noch nicht abschätzbar, da hierzu in Phase der Vorplanung eingetreten werden muss.

Die Fragestellungen bezüglich der Grundstücksverhältnisse werden, vorausgesetzt einer positiven Entscheidung des Münchner Stadtrats, im weiteren Verfahren, d.h. im Rahmen der Vorplanung, diskutiert und geklärt.

43. „Wie muss man sich im Falle einer verlegten Unterhachinger Straße die Knotengestaltung an folgenden Punkten vorstellen?

- o Unterhachinger Straße (alt) / Unterhachinger Straße (neu) im Süden
- o Unterhachinger Straße (neu) / Fasangartenstraße
- o Unterhachinger Straße (alt) / Unterhachinger Straße (neu) / Fasangartenstraße im Norden“

Antwort:

Die Gestaltung der Knotenpunkte ist zum aktuellen Zeitpunkt in der derzeitigen konzeptionellen Phase noch nicht relevant.

Die Fragestellungen bezüglich der Knotenpunktgestaltung werden, vorausgesetzt einer positiven Entscheidung des Münchner Stadtrats, im weiteren Verfahren, d.h. im Rahmen der Vorplanung, diskutiert und geklärt.

Wie in der Beschlussvorlage unter Kapitel 7.5. „Höhenfreimachung der Bahnübergänge Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße“ beschrieben, würde eine Höhenfreimachung des Bahnübergangs für die künftige Knotenpunktgestaltung an der Weidener Straße folgende Konsequenzen nach sich ziehen:

Die Unterhachinger Straße Alt wird geteilt. Nördlich und südlich des Bahngleises werden jeweils Wendehämmer errichtet. Ein Durchfahren wird nicht mehr möglich sein. Eine neue Unterführung für den Fuß- und Radverkehr wird erstellt.

Eine Höhenfreimachung der Bahnübergänge Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße ist, wie in der Beschlussvorlage beschrieben, so vorgesehen, dass die aktuellen Bahnübergänge Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße aufgelassen werden und als neue höhenfreie Bahnüberführung eine Querung zwischen den beiden heute bestehenden Bahnübergängen errichtet wird.

Dabei ist eine Verlegung der Unterhachinger Straße im Nord-Bereich zwingend notwendig. Südlich der neu erstellten, höhenfreien Querung der Bahngleise würde die Unterhachinger Straße Neu in Höhe der Weidener Straße wieder auf die ursprüngliche Trasse der Unterhachinger Straße geführt werden.

Die Weidener Straße würde dabei untergeordnet angebunden werden (siehe auch Abbildung Nr. 13 im Beschlussentwurf).

44. „Die Schließung des Bahnübergangs an der Forschungsbrauerei (Unterhachinger Straße, Anm. d. Red.) inklusive einer Verschwenkung der Unterhachinger Straße (ohne direkten Anschluss an die Weidener Straße) wäre optimal für eine Beruhigung der Weidener Straße. Wenn nur eine Unterführung des Bahnübergangs angestrebt wird, steht ja für den Zugang zum Gewerbegebiet nichts im Wege. Die Vorteile nur einer Höhenfreimachung, wie in 8.4. beschrieben, wird nicht so gesehen. Würde diese Lösung schon so gut sein, dass man sich die „Münchner Lösung“ sparen könnte? Wie sieht der Vergleich Kosten, Nutzen, Naturverträglichkeit aus?“

Antwort:

Es wird vermutet, dass bezüglich der Verlegung der Unterhachinger Straße bzw. Höhenfreimachung des Bahnübergangs von Seiten des Bezirksausschusses ein Missverständnis besteht.

Nach wie vor würde ein Anschluss an die Weidener Straße bestehen. Dieser Anschluss würde

jedoch nur einen untergeordneten Charakter aufweisen. Dies würde die Entlastung der Weidener Straße unterstützen und zu einer Stärkung der Erschließung des Gewerbegebiets Perlach-Süd von Süden über die SAP führen.

Eine neue Erschließung des Gewerbegebiets Perlach Süd ist aus verkehrlicher Sicht unabhängig von der geschilderten Höhenfreimachung der Bahnübergänge Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße notwendig.

Detaillierte Ausführungen zur Höhenfreimachung des Bahnübergangs sind der Antwort zu Frage 43 zu entnehmen.

45. „Die Verlegung Unterhachinger Straße samt Bahnübergang wird im südlichen Abschnitt nicht weiter verfolgt. Dagegen ist die Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße (zusammen mit der Auflassung des Bahnübergangs Fasangartenstraße II) als 2. Stufe nach Westabschnitt der SAP weiterhin vorgesehen. Hierzu müssen dann im Bereich der neuen Querung der Bahnlinie München Giesing – Kreuzstraße Teile der Kleingartenanlage verlagert werden. Unter 10.2 wird ausgeführt, dass zur Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße nach wie vor Diskussionsbedarf besteht. Zu diesem Thema soll im weiteren Verlauf eine Öffentlichkeitsveranstaltung unter Beteiligung des Bezirksausschusses 16 Ramersdorf-Perlach und interessierten Bürgerinnen und Bürgern mithilfe externer Moderation stattfinden. Wann kann mit dem Beginn dieser als 2. Stufe genannten Maßnahme gerechnet werden? Die Öffentlichkeitsveranstaltung unter Beteiligung des BA 16 wird ausdrücklich begrüßt.“

Antwort:

Eine Umsetzung der Höhenfreimachung der Bahnübergänge Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße ist abhängig von den Ergebnissen der nach der Beschlussvorlage geplanten Öffentlichkeitsveranstaltung (siehe Antrag der Referentin Nr. 11). Dementsprechend sind nach aktuellem Stand keine Aussagen zu dem zeitlichen Horizont in Bezug auf eine Realisierung der vorgeschlagenen Maßnahmen möglich.

46. „Verkehrsleitende Maßnahmen an der Autobahnanschlussstelle Neubiberg, die die Bündelung von Verkehr auf dem Primärstraßennetz (Autobahn) zum Ziel hatten, wurden vom BA 16 am 09.06.2010 beantragt. Die Antwort des Planungsreferats lautete seinerzeit, man wolle dem Verkehrskonzept nicht vorgreifen. Nun ist von Verkehrslenkung an dieser Stelle keine Rede mehr, warum? Spräche die im Verkehrskonzept dargestellte, bereits eingetretene Verlagerung von Verkehr auf die BAB 8 im Interesse der Perlacher Anwohner nicht für eine verstärkte Nutzung dieser Ableitungsmöglichkeit durch verkehrslenkende Maßnahmen?“

Antwort:

Grundsätzlich ist die Verlagerung von Verkehr auf das Primärnetz bzw. auf die BAB 8 durch verkehrslenkende Maßnahmen sinnvoll.

Der Bedarf einer Beschilderung wird im weiteren Verfahren nach Beschluss des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses für den Münchner Südosten geklärt und geprüft werden.

Wie der Beschlussvorlage unter Kapitel 4.2 zu entnehmen, sind durch die Autobahnanschlussstelle Neubiberg bereits Verkehrsverlagerungen auf die BAB 8 zu verzeichnen:

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