

Telefon 233 - 27358  
Telefax 233 - 21797

**Entwurfsexemplar**  
**Stand: 15.11.05**

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**

Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/32

## **Verkehrskonzept für den Münchner Osten**

- a) **Zusammenfassung der Ergebnisse der Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten**
- b) **Öffentlichkeitsphase zu den Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten**
- c) **Entscheidungsvorschlag**
- d) **Anträge und Empfehlungen**
  - da) Anbindung Löwenbräu an BAB Salzburg vor Baubeginn  
Antrag Nr. 2126 der Stadtratsmitglieder Eckert, Frankenhauser, Gittel, Podiuk und Schottenheim vom 04.05.1988
  - db) Südanbindung Perlach; feste Einplanung ohne weiteren Verzug  
Empfehlung Nr. 5 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Bezirksteil Perlach am 28.11.2002
  - dc) Verkehr Parkstadt Bogenhausen  
Maßnahmen zur Verhinderung des Verkehrskollapses in der Parkstadt Bogenhausen und den der Stuntzstraße untergeordneten Zubringerstraßen noch vor Beginn des Tunnelbaus und vor 2015  
Empfehlung Nr. 43 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 17.07.2003
  - dd) Stellungnahme zum Verkehrskonzept München Ost  
Antrag Nr. 1366 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem vom 24.07.2003
  - de) Südanbindung Perlach; Umgehende Wiederaufnahme von Planfeststellungsverfahren und Planungsarbeiten  
Empfehlung Nr. 21 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Bezirksteil Perlach am 27.11.2003
  - df) Schließung der Straße Am Mitterfeld (Ziffer 1 des Antrages)  
Antrag Nr. 1698 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem vom 18.12.2003
  - dg) Verkehrskonzept Münchner Osten;  
Bürgerinitiative Aktionsbündnis Münchner Osten  
Antrag Nr. 1760 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach vom 14.01.2004
  - dh) Verkehrstechnische Erhebung in Waldperlach  
Antrag Nr. 2530 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach vom 10.11.2004
  - di) Verlängerung der Ständlerstraße entlang der Hochspannungstrasse mit umweltverträglichem Straßenbau in den Außenraum Richtung Putzbrunn

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

zur B 471 und/oder A 99 (Ziffer 2 des Antrages)  
Empfehlung Nr. 22 der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes  
Trudering-Riem am 10.11.2004

- dj) Umweltgerechte einspurige Verlängerung der Ständlerstraße  
in den Außenraum  
Empfehlung Nr. 28 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes  
Bezirksteil Perlach am 30.11.2004
- dk) Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum;  
Festlegung der Planung in Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplan;  
Überprüfung der Grenzwerte für die Belastung der Luft durch Feinstaub  
Empfehlung Nr. 29 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes  
Bezirksteil Perlach am 30.11.2004
- dl) Verkehrskonzept für den Münchner Südosten, Juni 2002;  
Verkehrsentwicklungsplan, Juli 2004;  
Messung der Feinstaubkonzentration in der Putzbrunner Straße  
Empfehlung Nr. 30 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes  
Bezirksteil Perlach am 30.11.2004
- dm) Mobilitätsmanagement, Schwerpunkt Waldperlach/Neuperlach;  
Analysen, Informationskampagnen  
Antrag Nr. 2615 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes  
Ramersdorf-Perlach vom 07.12.2004

#### Anlagen:

1. Antrag Nr. 2126
2. Empfehlung Nr. 5
3. Empfehlung Nr. 43
4. Antrag Nr. 1366
5. Empfehlung Nr. 21
6. Antrag Nr. 1698
7. Antrag Nr. 1760
8. Antrag Nr. 2530
9. Empfehlung Nr. 22
10. Empfehlung Nr. 28
11. Empfehlung Nr. 29
12. Empfehlung Nr. 30
13. Antrag Nr. 2615
14. Stellungnahme des BA 16
15. Stellungnahme des BA 13
16. Übersichtsplan
17. Entscheidungsvorschlag/Maßnahmenkonzeption

← - - - **Formatiert:** Nummerierung  
und Aufzählungszeichen

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 07213

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

**I. Vortrag der Referentin**

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung legt im Folgenden den Entscheidungsvorschlag zum „Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ zur Grundsatzentscheidung vor.

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

**1. Anlass**

Mit dem Beschluss vom 26.03.2003 zu den „Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung von den Ergebnissen der Untersuchungen, die im Auftrag der Landeshauptstadt München und des Freistaates Bayern von der SSP Consult - Beratende Ingenieure GmbH in Zusammenarbeit mit Prof. Dr.-Ing. Kurzak durchgeführt wurden, Kenntnis genommen. Unter Hinweis auf den damaligen Beschlussvortrag sowie auf die Anlage 7 (Kurzbericht über die Untersuchungen) zum Beschluss vom 26.03.2003 werden die wesentlichen Ergebnisse des Gutachtens zusammengefasst nochmals wiedergegeben:

**Zusammenfassung der Ergebnisse des Gutachtens**

**Allgemeines**

Das Gutachten

- beschreibt gesamtheitlich die im Untersuchungsgebiet (siehe Übersichtsplan - Anlage 16) relevanten Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Verkehr (ÖV) und zeigt Maßnahmenvarianten und Alternativen auf,
- analysiert die derzeitigen Straßennetzbelastungen und ermittelt die Belastungen für das Bezugsnetz IV (Prognose 2015). Es vergleicht die Kfz-Belastungen dieses Netzes mit den Belastungen von Netzkonzepten verschiedener Planfälle (Ergänzungen um Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenkombinationen),
- gibt die verkehrlichen Wirkungen ergänzender Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenkombinationen in insgesamt 7 Maßnahmenbereichen (MB) wieder
  - MB I     Südanbindung Perlach
  - MB II    Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum
  - MB III   Verlagerung des Mittleren Ringes Südost
  - MB IV    Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem
  - MB V     Südostanbindung der Messestadt Riem

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

- MB VI Nordumfahrung Waldperlach
- MB VII Neue Anschlussstelle „Hultschiner Straße“ an die A 94,
- bewertet die untersuchten Infrastrukturmaßnahmen im MIV unter besonderer Berücksichtigung ihrer verkehrlichen Wirkungen und gibt darauf aufbauend Empfehlungen für künftige Straßennetzkonzepte.

Das Verkehrsgutachten enthält keine Umweltprüfung bzw. detaillierte Auseinandersetzung mit umweltbezogenen oder städtebaulich relevantem Aspekten.

### **Motorisierter Individualverkehr**

Die **verkehrlichen** Ergebnisse der untersuchten Maßnahmenbereiche können wie folgt zusammengefasst werden:

#### **MB I Südanbindung Perlach**

Die Südanbindung Perlach ist im Bezugsnetz unterstellt. Es wurden vier Planfälle untersucht.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Realisierung der Südanbindung Perlach zwischen der Anschlussstelle Neubiberg an der Autobahn A 8 und der Carl-Wery-Straße wegen ihrer erheblichen verkehrlichen Bedeutung für Neuperlach (siehe dazu die Ausführungen in Kapitel 3.2) weiterverfolgt werden sollte.

#### **MB II Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum**

Eine Verlängerung der Ständlerstraße (einschließlich einer Anbindung der Friedenspromenade über die Friedrich-Creuzer-Straße) mit Anbindung an den A 99-Ostring wurde in sechs Planfällen untersucht. In einem weiteren Planfall wurde eine Anbindung der Ottobrunner Straße an die Ständlerstraße betrachtet.

Die Gutachter empfehlen zur Verflüssigung des Verkehrsablaufs im Münchner Osten und zur Entlastung sowohl der Putzbrunner Straße als auch der Wasserburger Landstraße unter rein verkehrlichen Aspekten eine Verlängerung der Ständlerstraße mit einer Fahrspur/Richtung. Die Trasse würde im Bereich der Hochspannungsfreileitung verlaufen, durch die Rodungsflächen nördlich von Oedenstockach führen, in die nördliche Umgehung von Putzbrunn einmünden und an einer neuen Anschlussstelle des A 99-Ostrings enden. Hinsichtlich des Straßenzuges Friedenspromenade/Friedrich-Creuzer-Straße wird empfohlen, diesen mit der verlängerten Ständlerstraße zu verknüpfen.

Die Anbindung der Ottobrunner Straße an die Ständlerstraße wird von den Gutachtern wegen deutlicher Zusatzbelastungen der Ottobrunner Straße im Abschnitt zwischen der Ständlerstraße und dem Innsbrucker Ring nicht empfohlen.

#### **MB III Verlagerung des Mittleren Ringes Südost**

Die Verlagerung des Mittleren Ringes Südost von der Chiemgaustraße auf die Stadelheimer/Ständlerstraße bzw. eine geänderte Verkehrsführung mit einer Verteilung der Verkehrsströme auf beide Straßenzüge wurden in zwei Varianten (jeweils ohne und mit Verlängerung der Ständlerstraße) prognostisch untersucht. Wesentliches Ergebnis der Gutachter ist, dass die Verkehrsbelastung in der Chiemgaustraße zum Teil

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

stark ab- und in der Stadelheimer/Ständlerstraße erheblich zunehmen würde bzw. gleich bliebe, dass aber auch eine teilweise deutliche Erhöhung der Verkehrsbelastung im nördlich parallelen Straßenzug Werinher-/Claudius-Keller-Straße festzustellen wäre.

Außerdem sind die prognostizierten Verkehrsbelastungen nur bei einer Erweiterung des McGraw-Grabens von 4 auf 6 Spuren, bei einer höhenfreien Ausbildung der Kreuzung der Balanstraße mit der Ständlerstraße und bei einem Ausbau der A 8-Anschlussstelle München-Perlach zu einem vollen Autobahnkreuz erreichbar. Da für eine abschließende Bewertung weitere Detailuntersuchungen von erheblichem Umfang notwendig wären, im Untersuchungsauftrag jedoch lediglich verkehrsprognostische Untersuchungen (einschl. baulicher Konsequenzen) enthalten waren, sprechen die Gutachter keine Empfehlung aus. Die Untersuchungsergebnisse wurden aber in die Überlegungen zum Handlungsprogramm Mittlerer Ring 2001-2005 eingebracht und dort bewertet. Auf die dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung bekanntgegebenen Sachstandsberichte zum Handlungsprogramm wird hingewiesen. Danach soll eine Verlagerung der Funktion des Mittleren Ringes bzw. eine geänderte Verkehrsführung nicht weiterverfolgt werden, d. h. der Mittlere Ring wird weiterhin über die Chiemgaustraße geführt.

#### MB IV Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem

Unter dem Namen Süd-/Westanbindung wurde in sieben Planfällen eine Anbindung der Messestadt Riem nach Süden über den Rappenweg/Schwablhofstraße zur Wasserburger Landstraße, eine Anbindung der Straße Am Mitterfeld an die Straße Am Hüllgraben, eine Unterbrechung der Straße Am Mitterfeld sowie eine Öffnung der Joseph-Wild-Straße für den allgemeinen Kfz-Verkehr untersucht.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass grundsätzlich ein verkehrlicher Bedarf für eine zusätzliche, die vorhandenen Straßen entlastende Verbindung in Richtung Süden besteht. Als Lösung wird eine Führung über die Joseph-Wild-Straße, Am Mitterfeld und eine zusätzliche Ortsumfahrung von Kirchtrudering (allerdings im Riemer Park gelegen!) vorgeschlagen. Über den Rappenweg führt die Verbindung weiter zur Schwablhofstraße und zur Wasserburger Landstraße.

Die Gutachter empfehlen, die Straße Am Mitterfeld nicht zu unterbrechen und sie über die Joseph-Wild-Straße und das Gewerbegebiet Nordwest der Messestadt Riem an die Straße Am Hüllgraben anzubinden.

#### MB V Südostanbindung der Messestadt Riem

Eine Parallelstraße südlich der Autobahn A 94 und westlich des A 99-Ostrings wurde als Südostanbindung der Messestadt Riem in sechs Planfällen untersucht.

Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Südostanbindung die Autobahnen A 94 und A 99 (mit dem Autobahnkreuz München-Ost) entlasten würde und Leistungsreserven für größere Messeverkehre aufwiese. Als Anschlusspunkt an die Messestadt Riem wird der Knotenpunkt Ottendichler Straße/Paul-Henri-Spaak-Straße/De-Gasperi-Bogen/Münchner Straße („Ottendichler Knoten“) mit idealer Führung des Messeverkehrs vorgeschlagen. Der Ottendichler Knoten mit seinen bestehenden Fahrstreifen und den verkehrssteuernden Einrichtungen sei ausreichend leistungsfähig. Empfohlen wird, die Südostanbindung bis zur A 99-Anschlussstelle Haar zu führen.

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

### MB VI Nordumfahrung Waldperlach

Eine Nordumfahrung für Waldperlach (Bereich Putzbrunner Straße) wurde unter Einbeziehung einer Verschwenkung der Putzbrunner Straße in den Otto-Hahn-Ring in drei Planfällen untersucht.

Eine Verschwenkung der Putzbrunner Straße in den Otto-Hahn-Ring können die Gutachter aufgrund der Untersuchungsergebnisse nicht empfehlen. Zur Nordumfahrung selbst zeigen die Ergebnisse, dass eine verkehrliche Entlastung der Putzbrunner Straße erreicht werden kann. Die Gutachter weisen aber darauf hin, dass diesem Vorteil auch erhebliche Nachteile (Eingriffe in den Truderinger Wald mit allen negativen Konsequenzen) gegenüber stehen. Eine Nordumfahrung für Waldperlach wird nicht empfohlen, stattdessen befürworten die Gutachter eine Verlängerung der Ständlerstraße (siehe MB II).

### MB VII Neue Anschlussstelle „Hultschiner Straße“ an die A 94

Eine Anschlussstelle der Hultschiner Straße an die Autobahn A 94 wurde in drei Planfällen untersucht.

Die gutachterlichen Ergebnisse zeigen, dass die Einrichtung einer Autobahn-Anschlussstelle an der bereits heute stark belasteten Hultschiner Straße wenig sinnvoll ist.

Ergänzend zu diesen Maßnahmenbereichen wurden noch die verkehrlichen Auswirkungen und der Bedarf der „Spange Johanneskirchen“ im Zusammenhang mit der geplanten Nord-Ost-Verbindung und der geplanten Verbreiterung des Föhringer Ringes gesondert untersucht.

Die Gutachter prognostizieren für die Spange Johanneskirchen eine Verkehrsbelastung, deren Großteil sich aus Quell- und Zielverkehr des unmittelbaren Nahbereichs im Stadtbezirk 13 (Bogenhausen) zusammensetzt.

Der geringe Durchgangsverkehrsanteil wird nicht in die Wohngebiete geleitet, sondern fließt über die Spange Johanneskirchen direkt zum übergeordneten Netz.

### **Öffentlicher Personennahverkehr**

Neben dem Bezugsnetz IV wurde den Untersuchungen auch ein Bezugsnetz ÖV zugrundegelegt, das unter anderem die Realisierung der Maßnahmen des 266 Millionen Euro-Paketes zur S-Bahn-Ertüchtigung, aber auch den Ausbau der S 2-Ost bis Markt Schwaben enthält.

Darauf aufbauend wurde ein Prognose-Planfall ÖV mit einem verbesserten maßnahmenspezifischen Verkehrsangebot im ÖV zur Ermittlung potenzieller Verlagerungen vom MIV auf den ÖV untersucht. Dieser Planfall beinhaltet u. a. einen S-Bahn-Anschluss der Messe, Verlängerungen der U-Bahnen U 4-Ost nach Engelschalking und U 2-Ost nach Feldkirchen, die Verlängerung der Trambahnlinie 18 nach St. Emmeram sowie Teilabschnitte einer Stadt-Umland-Bahn.

Nach den Modellrechnungen der Gutachter werden insgesamt rund 16.000 Umsteiger/Tag zu einem Wechsel des Verkehrsmittels veranlasst. Die sich aus dem erwei-

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

terten ÖV-Angebot ergebenden Belastungsminderungen im Straßennetz (Umsteiger vom MIV zum ÖV) sind großflächig verteilt.

Es lassen sich aber auch auf einzelnen Straßenrelationen Reduktionen erkennen. So sinkt z. B. die Verkehrsbelastung auf der Engelschalkinger Straße durch die o. e. Verlängerung der U 4-Ost um bis zu 1300 Kfz/Tag, das sind ca. 5,5 % ihrer Belastung.

Die Gutachter gelangen zu der Auffassung, dass die untersuchten Maßnahmen im ÖV und MIV weitestgehend unabhängig voneinander zu sehen sind. Deshalb wurden die Wirkungen der ÖV-Maßnahmen bei den einzelnen Untersuchungen zu den Maßnahmenbereichen (MB I - VII) auch nicht gesondert berücksichtigt. Eine differenzierte Bewertung des Planungskonzeptes für den ÖV wurde nicht durchgeführt, da die betrachteten und weitere ÖV-Maßnahmen in anderen Studien (insbesondere zum Verkehrsentwicklungsplan 2005 mit seinem größeren gesamtheitlichen Ansatz, aber auch in den durchgeführten Standardisierten Bewertungen, z. B. zur 2. S-Bahn-Stammstrecke München) detailliert untersucht wurden.

## **2. Öffentlichkeitsphase**

Mit der Kenntnisnahme der „Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 26.03.2003 hat der Stadtrat das Planungsreferat gleichzeitig beauftragt, auf der Basis des Kurzberichtes einschließlich einer Darstellung der zu erwartenden Lärmbelastigungen sowie der städtebaulichen und ökologischen Belange eine Öffentlichkeitsphase durchzuführen. Dabei sollten insbesondere die berührten Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 13, 14, 15 und 16 angehört werden. Außerdem sollte die Kurzfassung des Gutachtens ins Internetangebot der Stadt eingestellt und Präsenzexemplare des Gutachtens in den Stadtteilbibliotheken und den entsprechenden Geschäftsstellen der Bezirksausschüsse im Münchner Osten zur Einsicht aufgelegt werden.

Diesem Stadtratsauftrag ist das Planungsreferat im Frühjahr/Sommer 2003 nachgekommen.

### **2.1 Informationsveranstaltungen**

Bereits am 19.03.2003 wurden die Ergebnisse der Untersuchungen den berührten Umlandgemeinden Aschheim, Feldkirchen, Grasbrunn, Haar, Hohenbrunn, Kirchheim, Neubiberg, Ottobrunn, Putzbrunn, Unterföhring, Unterhaching, Vaterstetten und dem Landkreis München, den staatlichen Dienststellen (Oberste Baubehörde, Autobahndirektion Südbayern, Straßenbauamt München) sowie dem Regionalen Planungsverband und dem Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München im Sitzungssaal des Rathauses der Gemeinde Haar durch die Gutachter und Auftraggeber (Planungsreferat und Regierung von Oberbayern) vorgestellt.

Nach Einstellung der Kurzfassung des Gutachtens im städtischen Internetangebot und Auslegung in den örtlichen Stadtteilbibliotheken und BA-Geschäftsstellen wurden gemeinsam mit den betroffenen Bezirksausschüssen vier offizielle Informations- und Diskussionsveranstaltungen durchgeführt:

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

- - am 09.07.2003 für den 15. Stadtbezirk Trudering-Riem
- - am 14.07.2003 für den 14. Stadtbezirk Berg am Laim
- - am 21.07.2003 für den 16. Stadtbezirk Ramersdorf-Perlach und
- - am 23.07.2003 für den 13. Stadtbezirk Bogenhausen

Die Termine wurden den Bürgerinnen und Bürgern durch rechtzeitige Ankündigungen in der Rathausumschau mit anschließenden Veröffentlichungen vor allem in den örtlichen Presseorganen sowie durch von den Bezirksausschüssen vorgenommenem Aushang bzw. Plakatierung in den Stadtbezirken bekannt gemacht.

In den Veranstaltungen, die unterschiedlich stark besucht waren (von ca. 25 bis über 100 Bürgerinnen und Bürgern) wurden die Untersuchungsergebnisse nach deren Vorstellung durch die Gutachter und die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen des Planungsreferates lebhaft diskutiert und hinterfragt. Thematisch stand dabei vor allem die Diskussion der untersuchten Maßnahmenbereiche im motorisierten Individualverkehr im Vordergrund.

Daneben spielten in Trudering-Riem noch allgemeine und grundsätzliche Fragen zu den Untersuchungen und in Bogenhausen die Themen Nord-Ost-Verbindung/Spange Johanneskirchen sowie Verkehrsberuhigung der Parkstadt Bogenhausen eine etwas größere Rolle.

## 2.2 Anhörung der Bezirksausschüsse (BA)

Von den im Rahmen der Öffentlichkeitsphase angehört vier Bezirksausschüssen haben sich drei - nach entsprechender Befassung in ihren Bezirksausschussgremien - geäußert. Lediglich der Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes hat keine Stellungnahme zu den Untersuchungen abgegeben.

### BA 15 (Anlage 4)

Die Stellungnahme des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem wurde am 24. Juli 2003 als Antrag Nr. 1366 „Stellungnahme zum Verkehrskonzept München Ost“ beschlossen. Der Bezirksausschuss bittet darum, seine Anregungen und Wünsche zu generellen Zielen des BA sowie zu Maßnahmen im MIV-Bereich - Maßnahmenbündel II, IV und V (siehe Kapitel 1) - und im ÖV-Bereich - u. a. Verlagerungseffekt vom MIV zum ÖV vergrößern - bei der weiteren Behandlung des Verkehrskonzeptes zu berücksichtigen. Die Einzelheiten der Stellungnahme können der Anlage 4 entnommen werden. Im Übrigen wird auf die Behandlung des Antrages in Kapitel 5 verwiesen.

### BA 16 (Anlage 14)

Der Bezirksausschuss des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach hat seine Stellungnahme zum Verkehrskonzept nach Behandlung in seiner Sitzung am 10.09.2003 mit Schreiben vom 17.09.2003 übermittelt und darum gebeten, diese Stellungnahme im Zuge der weiteren Überlegungen und Planungen zu berücksichtigen. In der Stellung-

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

nahme werden insbesondere die Stadt-Umland-Bahn sowie im MIV-Bereich die Maßnahmenbündel I - III und VI (siehe Kapitel 1) angesprochen. Weitere Details der Stellungnahme können der Anlage 14 entnommen werden.

### **BA 13 (Anlage 15)**

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen hat sich in seiner Sitzung am 14.10.2003 mit dem Verkehrskonzept befasst und dem Planungsreferat seinen Beschluss (Stellungnahme) mit Schreiben vom 15.10.2003 mitgeteilt. Die Stellungnahme befasst sich neben allgemeinen Aussagen u. a. mit der Nord-Ost-Verbindung, der Spange Johanneskirchen, der Verkehrsberuhigung in der Parkstadt Bogenhausen sowie der U-Bahnlinie 4. Weitere Einzelheiten der Stellungnahme können der Anlage 15 entnommen werden.

### **BA 14**

Der Bezirksausschuss des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim hat sich - wie oben bereits erwähnt - zum Verkehrskonzept nicht geäußert.

## **2.3 Ergebnis der Öffentlichkeitsphase**

Es gab in den vier Öffentlichkeitsveranstaltungen insgesamt etwa 75 Wortmeldungen. In etwa der gleichen Größenordnung trafen schriftliche (per mail oder postalisch) und telefonische Äußerungen ein, die mit hohem Verwaltungsaufwand nach Möglichkeit auch individuell beantwortet wurden.

Besonders erwähnenswert sind in diesem Zusammenhang zwei Unterschriftenlisten. So wurden zum Einen von knapp 13000 Bürgerinnen und Bürgern aus München und den benachbarten Gemeinden „Einwendungen gegen Naturzerstörung durch Straßenbauorgie im Münchner Osten“ erhoben. Diese Unterschriftenlisten wurden dem Herrn Oberbürgermeister im Februar 2004 durch eine überparteiliche Bürgerinitiative, dem Aktionsbündnis Münchner Osten, verbunden mit den Forderungen „Keinen zweiten Stadtring geführt über die Friedenspromenade“ und „Keine Verlängerung der Ständlerstraße“ persönlich überreicht.

Zum Anderen haben etwa 11000 Bürgerinnen und Bürger durch ihre Unterschriften einen Aufruf des Aktionskreises Verkehr München Südost (AVMS) für ein „zukunftsorientiertes Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ (mit Südanbindung Perlach, mit Verlängerung der Ständlerstraße sowie mit einer Süd- und einer Südostanbindung der Messestadt Riem) unterstützt. Die Überreichung der Listen an den Herrn Oberbürgermeister erfolgte Anfang November 2005.

Während die Regierung von Oberbayern als Mit-Auftraggeberin der Untersuchungen sich hierzu bereits am 25.09.2002 geäußert hat, haben weder die Umlandgemeinden noch die Dienststellen und Verbände, die an der Erörterungsveranstaltung in Haar (siehe Kapitel 2.1) teilgenommen haben, eine Stellungnahme zum Verkehrskonzept abgegeben. Sie haben sich allerdings größtenteils im Herbst 2004 zum Entwurf des Verkehrsentwicklungsplanes 2005 geäußert, der ihnen im Anschluss an die Information des Stadtrates in den Sitzungen des Ausschusses für Stadtplanung und Bauord-

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

nung am 28.04. bzw. 05.05.2004 zugeleitet worden war. Auch die Bezirksausschüsse des 13., 15. und 16. Stadtbezirkes haben sich nochmals geäußert und - wie die bezeichneten Gemeinden, Dienststellen und Verbände - auch Hinweise zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten gegeben.

Mit dieser bewussten Verlängerung der Öffentlichkeitsphase konnte eine kontinuierliche Abstimmung zwischen den Überlegungen zum Verkehrskonzept und zum Verkehrsentwicklungsplan 2005 erreicht werden.

Alle Äußerungen und Stellungnahmen wurden intensiv aus- und bewertet und in die Gesamtabwägung zum Entscheidungsvorschlag für das Verkehrskonzept für den Münchner Osten einbezogen.

### 3. Entscheidungsvorschlag (Anlage 17)

Wegen der vor allem auf die verkehrlichen Aspekte ausgerichteten Untersuchung wurden darin städtebauliche, grün- und landschaftsplanerische sowie naturschutzfachliche Belange entsprechend der Untersuchungstiefe zunächst nur untergeordnet und noch nicht nach der für eine spätere maßnahmenbezogene Planung üblichen Methodik aufgezeigt. Entsprechend ihrer primär verkehrlichen Aufgabenstellung wurden in der Untersuchung konkurrierende Planungen (wie z. B. Ziele zur Freiraumentwicklung, Regionalplan, Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP), Bebauungspläne, landschaftsökologisches Rahmenkonzept) nur am Rande berücksichtigt. Die untersuchten Maßnahmen berühren teilweise jedoch ausgewiesene Landschaftsschutzgebiete, Landschaftsbestandteile u. a. und würden in zahlreichen Fällen zu einem Eingriff gemäß Art. 6 ff des Bayerischen Naturschutzgesetzes (BayNatSchG) führen.

Diese bedeutsamen Aspekte wurden nun neben den verkehrlichen Aspekten in die abschließende planerische Gesamtabwägung einbezogen.

Dessen unbenommen sind für die im Entscheidungsvorschlag enthaltenen Infrastrukturmaßnahmen selbstverständlich im Rahmen der für deren Realisierung erforderlichen Planungs- und Zulassungsverfahren (z. B. FNP-Änderung ggf. mit vorherigem oder integriertem Raumordnungsverfahren, Bebauungsplan-Aufstellung, straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren) die entsprechenden rechtlich erforderlichen Untersuchungen anzustellen, wie z. B. naturschutzfachliche Untersuchungen mit Aufzeigen der Konsequenzen der Maßnahmen (u. a. Möglichkeiten der Vermeidung/Minimierung von Eingriffen, Ausgleichsflächenbedarf).

Der **Entscheidungsvorschlag zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten** ist mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2005 und dem Nahverkehrsplan sowie mit der am 22.06.2005 von der Vollversammlung des Stadtrates gebilligten „Aktualisierung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Landschaftsplanes Teilbereich VI - Südost“ abgestimmt und beinhaltet die in den folgenden Kapiteln 3.1 mit 3.7 innerhalb des Untersuchungsgebietes liegende **Maßnahmenkonzeption**. Es wurden darüber hinaus zwar zahlreiche außerhalb des Untersuchungsgebietes liegende Maßnahmen den Modellrechnungen zugrundegelegt, diese sind hier aber nicht mehr gesondert aufgeführt. Vielmehr wird dazu auf den gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

2005 und den Nahverkehrsplan, die u. a. die 2. S-Bahn-Stammstrecke enthalten, verwiesen. Gerade die 2. S-Bahn-Stammstrecke, die im Rahmen des weiteren Ausbaus des ÖPNV als Voraussetzung für die wirtschaftliche und soziale Prosperität der Region München eine herausragende Stellung einnimmt, wird die Mobilität im Münchner Osten und insbesondere auch zwischen dem östlichen Umland und der Landeshauptstadt München stadt- und umweltverträglich sicherstellen.

Die im Folgenden durchgehend nummerierten einzelnen Maßnahmen entsprechen der Nummerierung in Anlage 17.

### 3.1 Realisierte bzw. in Realisierung befindliche MIV-Maßnahmen

- 1 **6-streifiger Ausbau der A 94 zwischen AS Feldkirchen-West und AK München-Ost**
- 2 **Westumfahrung Ottobrunn**
- 3 **Nordumgehung Putzbrunn**
- 4 **Ausbau Mittlerer Ring Abschnitt Ost**

### 3.2 Weiterzuverfolgende bzw. offen zu haltende MIV-Maßnahmen

- 5 **8-streifiger Ausbau der A 99 zwischen AK München-Nord und AS Haar**  
Derzeit besteht die Möglichkeit einer Fahrstreifensignalisierung zur temporären Freigabe der Standstreifen als 4. Fahrstreifen in Verkehrsspitzenzeiten (aus Lärmschutzgründen allerdings nicht nachts). Der Vollausbau ist als vordringlicher Bedarf im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan) enthalten.
- 6 **4-streifiger Ausbau des Föhringer Ringes (St 2088)**  
Planfeststellungsbeschluss liegt vor; Realisierung ist in Vorbereitung.
- 7 **Nord-Ost-Verbindung (St 2588)**  
Für die Nord-Ost-Verbindung wurde ein Raumordnungsverfahren durchgeführt, das mit der landesplanerischen Beurteilung vom 18.12.1995 positiv abgeschlossen wurde.  
Nach Erteilung der Vorprojektgenehmigung durch den Bauausschuss des Stadtrates am 10.07.2001 wurde für die gemeinsam vom Baureferat und vom Straßenbauamt München erarbeitete sog. „Bahndammtrasse“ im November 2002 das Planfeststellungsverfahren durch die Regierung von Oberbayern eingeleitet. Die Landeshauptstadt München hat sich im Rahmen dieses Verfahrens im Februar 2003 zu dem Vorhaben geäußert und der vorliegenden Planung mit Verweis auf fachliche Anforderungen, Anregungen und Hinweise zur Optimierung der

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Planung grundsätzlich zugestimmt. Einwendungen wurden nicht erhoben. Das Verfahren konnte bisher noch nicht zum Abschluss gebracht werden.

Nach dem Kenntnisstand der Landeshauptstadt München haben Private und Gebietskörperschaften eine Vielzahl von Einwendungen erhoben, die noch nicht abschließend bearbeitet werden konnten. Zudem hat die Gemeinde Aschheim Alternativtrassen eingebracht, die derzeit noch überprüft werden. Nach den Feststellungen des Planungsreferates ergeben sich für die Landeshauptstadt München hinsichtlich des Verkehrswertes dieser Trassen Nachteile gegenüber der Planfeststellungstrasse, so dass diese Trassen nicht mitgetragen werden können. Ein Termin für den Abschluss des Planfeststellungsverfahrens kann derzeit nicht genannt werden.

## 8 Spange Johanneskirchen

Der Bauausschuss hat in seiner im vorigen Punkt genannten Sitzung vom 10.07.2001 beschlossen, das Baureferat zu beauftragen, die Notwendigkeit und die Auswirkungen der Spange Johanneskirchen zu prüfen, um dem Stadtrat zeitnah das Bedarfsprogramm vorzulegen.

Diese Prüfung erfolgte im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten durch einen Planfall **ohne** Spange Johanneskirchen, so dass dessen verkehrliche Wirkungen mit dem Bezugsfall/-netz verglichen werden konnten.

Die Untersuchungsergebnisse (Verkehrsprognosen) stellen sich wie folgt dar: Die Spange Johanneskirchen ist in der Summe beider Fahrtrichtungen mit 8300 Kfz/Tag belastet (zum Vergleich: die Belastung der Nord-Ost-Verbindung beträgt 19000 - 21000 Kfz/Tag). Mit einer Herkunft-Ziel-Spinne wurde die Zusammensetzung dieser 8300 Kfz/Tag berechnet, mit dem Ergebnis, dass der Einzugsbereich überwiegend auf den Nahbereich des 13. Stadtbezirkes beschränkt ist. Im Vergleich mit dem Bezugsfall konnte insgesamt eine Entlastungswirkung der Spange Johanneskirchen festgestellt werden. Insbesondere werden nach den Berechnungen die Freischützstraße, die „alte“ Johanneskirchner Straße (Bahnüberführung), die Brodersenstraße, die Rennbahnstraße und die Salzstraße teilweise erheblich entlastet. Durchgangsverkehre werden nicht in die Wohngebiete geleitet, sondern fließen über die Spange direkt zum übergeordneten Netz. Damit hat sich gezeigt, dass die Spange Johanneskirchen im Zusammenhang mit der Nord-Ost-Verbindung eine sinnvolle Netzergänzung im Stadtbezirk Bogenhausen darstellt. Der Bedarf ist allerdings **nur zusammen mit der Nord-Ost-Verbindung** gegeben. Bei den Detailplanungen wird auf einen minimalen Eingriff in das empfindliche, noch durch eine offene, weite Raumstruktur geprägte Landschaftsbild und in den schmalen siedlungsnahen Raum, der für die stadtnahe Erholung von Bedeutung ist, zu achten sein.

## 9 Südanbindung Perlach

Die Südanbindung Perlach zwischen der AS Neubiberg an der A 8 (im Gemeindegebiet von Neubiberg) und der Carl-Wery-Straße ist seit 1983 im Verkehrsentwicklungsplan (VEP 83) und - bezogen auf das Münchner Stadtgebiet - in der rechtswirksamen Fassung des Flächennutzungsplanes enthalten, sowie seit

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

1994 mit einer positiven landesplanerischen Beurteilung raumgeordnet. In der „Aktualisierung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Landschaftsplanes Teilbereich VI - Südost“, den die Vollversammlung des Stadtrates mit Beschluss vom 22.06.2005 gebilligt hat, soll die Südanbindung Perlach weiterhin Bestandteil des Hauptverkehrsstraßennetzes bleiben.

Bereits mit dem Beschluss des Bauausschusses vom 03.04.2001 hat der Stadtrat die Vorprojektgenehmigung zur Südanbindung Perlach erteilt und das Baureferat beauftragt, die Entwurfsplanungs- und die Planfeststellungsunterlagen zu erarbeiten. Darüber hinaus hat der Stadtrat beschlossen, über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens nach der Beschlussfassung zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten, in dem verschiedene Varianten untersucht werden sollten, zu entscheiden.

Diese Variantenuntersuchungen wurden im Maßnahmenbereich I (vier Planfälle) durchgeführt. Im Ergebnis hat sich gezeigt, dass mit einer durchgehenden Realisierung der Südanbindung Perlach (prognostizierte Verkehrsbelastung: 15000 - 21000 Kfz/Tag) von der A 8-AS Neubiberg bis zur Carl-Wery-Straße und mit einer Verlegung der Unterhachinger Straße nach Westen (im Zusammenhang mit der Entwicklung des Sondergebietes Brauereiverlagerung) grundsätzlich die besten verkehrsentlastenden Wirkungen in Neuperlach, Perlach und Neubiberg erzielt werden können.

Insgesamt ergibt sich die verkehrliche Bedeutung und Notwendigkeit der Südanbindung Perlach (neben einer Erschließungsmöglichkeit für das neue Neubiberger Gewerbegebiet „Campeon“) u. a. aus der Erfüllung der folgenden Ziele

- verbesserte Erschließung des Gewerbegebietes Perlach Süd,
- Erschließung des Sondergebietes Brauereiverlagerung,
- Anschluss des 16. Stadtbezirkes an die A 8 über eine zweite Anschlussstelle,
- deutliche Entlastung der Weidener Straße von Gewerbeverkehr,
- Entlastung des Ortskerns Altperlach,
- Entlastung des Straßenzugs Carl-Wery-Straße/ Fritz-Erler-Straße/ Heinrich-Wieland-Straße,
- In Verbindung mit dem 4-spurigen Ausbau der Carl-Wery-Straße und entsprechender Knotenpunktstüchtigung an der Einmündung der Therese-Giehse-Allee: verkehrliche Potentiale für Strukturzuwächse im Bereich Neuperlach-Süd,
- Erschließung des Neubiberger Neubaugebietes „vivamus“ im Ortsteil Unterbiberg,
- erhebliche Entlastung der Zwingerstraße in Unterbiberg.

Die verkehrliche Bedeutung der Südanbindung Perlach wird auch nicht durch die Ende 2003 in Betrieb genommene „Westumfahrung Ottobrunn“ (St 2078 neu) geschmälert. Ein Vergleich von Verkehrszählungen des Planungsreferates an der St 2078 (Stadtgrenze) - vor und nach Inbetriebnahme der Westumfahrung - zeigt, dass bei ähnlich hohen Verkehrsmengen - stadteinwärts: 11200 zu 12000 Kfz/

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Tag, stadtauswärts: 10600 zu 11000 Kfz/Tag (Vergleich 2003/2005) - jeweils eine leichte Verkehrszunahme festzustellen ist. Sie liegt allerdings im Schwankungsbereich zeitlich unterschiedlich erhobener Verkehrsbelastungen. Auch wenn es dementsprechend sicherlich gewagt ist, Vergleiche anzustellen, so könnte doch die gegenüber der Stadtauswärtsbeziehung (+ 400) um das Doppelte gestiegene Stadteinwärtsbeziehung (+ 800) darauf hindeuten, dass die Westumfahrung für den nach München einströmenden Verkehr attraktiver als für den aus München ausströmenden Verkehr ist.

Auch der im Maßnahmenbereich I untersuchte Planfall **ohne** Südanbindung Perlach/**mit** Westumfahrung Ottobrunn zeigt im Vergleich zum Bezugsfall **mit** Südanbindung Perlach/**mit** Westumfahrung Ottobrunn, dass sich die Westumfahrung nicht entlastend für Neuperlach auswirkt. So steigt im Gegenteil die prognostizierte Belastung z. B. in der Carl-Wery-Straße um 4000 auf 25000 Kfz/Tag, in der Therese-Giehse-Allee um 4000 auf 12000 Kfz/Tag und in der Zwirgerstraße in Unterbiberg um 6000 (!) auf 8000 Kfz/Tag. Dies ist eindeutig auf die fehlende Südanbindung Perlach zurückzuführen.

Es wird noch auf Folgendes hingewiesen:

Da die Südanbindung Perlach sowohl auf dem Gebiet der Gemeinde Neubiberg als auch auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München liegt, wurde im Zuge der vorbereitenden Planungen im Jahre 1994 nach jahrelangen Verhandlungen eine interkommunale Vereinbarung zwischen den beiden Gebietskörperschaften zur Regelung der Planung und Finanzierung der Südanbindung geschlossen. Zur Aktualisierung dieser Vereinbarung haben bereits Gespräche zwischen der Gemeinde Neubiberg und der Landeshauptstadt München stattgefunden, die vertieft fortgesetzt werden sollen. Im Rahmen dieser Gespräche müssen dann auch die zwischen der Gemeinde und der Landeshauptstadt bisher noch bestehenden Auffassungsunterschiede zur konkreten Höhe der Finanzierungsanteile ausgeräumt werden.

#### 10 **Verlegung der A 99-AS Aschheim/Ismaning von der B 471 zur M 3**

In Planung durch die Autobahndirektion Südbayern; verkehrsplanerische Überlegungen der Landeshauptstadt München sind davon nicht berührt.

#### 11 **Öffnung der Joseph-Wild-Straße**

Die Joseph-Wild-Straße in der Messestadt Riem als Verbindung zwischen den Straßen Am Mitterfeld und Olof-Palme-Straße ist noch nicht endgültig hergestellt und auch planungsrechtlich noch nicht vollständig durch Straßenbegrenzungslinien festgesetzt. Während in ihrem östlichen Teil durch die rechtsverbindlichen Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 1728c und Nr. 1728d, Teil 1 Straßenbegrenzungslinien vorhanden sind, sollen diese in ihrem westlichen Teil erst noch mit dem in Vorbereitung befindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728d, Teil 2 geschaffen werden. Die ursprünglich nur für Linienomnibusse und Taxis freigegebene Straße wurde im April 2004 probeweise für den allgemeinen Verkehr geöffnet mit der Festlegung, dass die Öffnung dauerhaft beibehalten wird, falls sich die Regelung bewähren sollte. Eine endgültige Entscheidung über

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

die zukünftige Verkehrsfunktion der Joseph-Wild-Straße sollte nach den Ergebnissen des Verkehrskonzeptes für den Münchner Osten und unter Berücksichtigung der sich verändernden Verkehrsbeziehungen nach Eröffnung des Einkaufszentrums in der Messestadt herbeigeführt werden.

Sowohl nach den Erkenntnissen des Planungs- und des Kreisverwaltungsreferates als auch nach den Ergebnissen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept hat sich die Öffnung der Joseph-Wild-Straße bewährt bzw. soll sie als zusätzliche Anbindung (prognostizierte Belastung je nach Straßenabschnitt: ca. 10000 - 20000 Kfz/Tag) an das städtische Straßennetz - auch als Teil einer Süd-/ Westanbindung der Messestadt Riem (siehe dazu die dortigen Ausführungen in Kapitel 3.2) - beibehalten werden. Damit bestehen über die von der Joseph-Wild-Straße nach Norden führenden Straßen auch Verbindungsmöglichkeiten zwischen den Straßen Am Mitterfeld und Am Hüllgraben.

## 12 Höhenfreimachung des Bahnüberganges Graf-Lehndorff-Straße (S 2)

Die Maßnahme ist Bestandteil des Programms zur „Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge“, über dessen Stand das Baureferat dem Stadtrat regelmäßig berichtet (letztmalig mit Beschluss des Bauausschusses vom 01.10.2002). Es ist sinnvoll, die Maßnahme im Zusammenhang mit dem geplanten viergleisigen Ausbau der S 2-Ost München - Markt Schwaben (siehe die dortigen Ausführungen in Kapitel 3.5) zu realisieren.

## 13 Höhenfreimachung der Bahnübergänge Balanstraße, Fasangartenstraße, Unterhachinger Straße und Unterbibinger Straße (alle S 6)

Die Maßnahmen sind ebenfalls Bestandteile des Programms zur „Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge“ und waren im letztmaligen Bericht zu diesem Programm im Bauausschuss vom 01.10.2002 in der Liste der Bahnübergänge (BÜ) aufgeführt, deren Beseitigung zum damaligen Zeitpunkt aus verschiedenen Gründen nicht möglich und damit nur längerfristig realisierbar sei.

Mit dem Projekt „Netzergänzende Maßnahmen im Außenbereich“ zur 2. S-Bahn-Stammstrecke hat die DB ProjektBau GmbH im Namen der Bayerischen Eisenbahngesellschaft aber nunmehr u. a. auch mit der Vorplanung für einen zweigleisigen Ausbau der S-Bahn-Strecke Giesing - Perlach (S 6) begonnen, die die Beseitigung und Höhenfreimachung dieser Bahnübergänge vorsieht. Erste Abstimmungsgespräche zur Grundlagenermittlung für diese Vorplanungen haben bereits zwischen der DB ProjektBau und der Landeshauptstadt München stattgefunden. Dabei wurden vom Planungsreferat und Baureferat folgende Planungsvorstellungen eingebracht:

- BÜ Balanstraße: zukünftig Straßenunterführung
- BÜ Fasangartenstraße: entfällt; stattdessen Zusammenfassung mit Straßenüberführung Unterhachinger Straße (neu)
- BÜ Unterhachinger Straße: zukünftig Geh- und Radwegunterführung; für MIV Zusammenfassung mit Straßenüberführung Unterhachinger Straße (neu)
- BÜ Unterbibinger Straße: zukünftig Geh- und Radwegunterführung

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

Diese Planungsvorstellungen werden im weiteren Verfahren (Planfeststellungsverfahren erforderlich) berücksichtigt.

### 14 **Höhenfreimachung der Bahnübergänge Arnold-Sommerfeld-Straße und Rotkäppchenstraße (jeweils S 6)**

Auch diese beiden Maßnahmen sind Bestandteile des Programms zur Beseitigung schienengleicher Bahnübergänge“ 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.

### 15 **Westumfahrung Dornach**

Planung der Gemeinde Aschheim in Ergänzung zu der bereits bestehenden Südumfahrung des Ortsteils Dornach (Humboldtstraße im dortigen Gewerbegebiet); die Straße soll zur Entlastung Dornachs vom Schwerlastverkehr durch Kiesabbau dienen. Gemäß den Planfeststellungsunterlagen zur Nord-Ost-Verbindung ist ein Anschluss dieser Straße vorgesehen.

### 16 **Ausbau der Kreisstraße M 3 im Zusammenhang mit der Nord-Ost-Verbindung**

Im Zusammenhang mit den baulichen Maßnahmen für die Nord-Ost-Verbindung ist zwischen deren Einmündung in die Kreisstraße M 3 und dem Föhringer Ring (St 2088) ein zweibahniger Ausbau der M 3 mit zwei Fahrstreifen je Richtung und weiteren Anpassungsmaßnahmen erforderlich.

### 17 **Ausbau der Wilhelm-Hoegner-Straße mit S-Bahnüberführung (S 6)**

Im Flächennutzungsplan ist eine Straßenplanung im Zuge der heutigen Wilhelm-Hoegner-Straße als Hauptverkehrsstraße bereits seit den 60er Jahren und im Verkehrsentwicklungsplan seit 1975 enthalten. Die Planung wurde mit dem Verkehrskonzept für den Raum Perlach/Neuperlach von 1980, das die Wilhelm-Hoegner-Straße mit höhenfreier Bahnquerung als wesentliches Netzelement enthält, konkretisiert und dementsprechend auch im Verkehrsentwicklungsplan 1983 dargestellt.

Die Wilhelm-Hoegner-Straße ist in der rechtswirksamen Fassung des Flächennutzungsplanes enthalten und soll auch in der Aktualisierung des Flächennutzungsplanes (siehe vorhergehende Ausführungen zur Südanbindung Perlach) weiterhin als Hauptverkehrsstraße dargestellt bleiben. Die Straßenunterführung wird den bereits geschlossenen Bahnübergang Neubiberger Straße ersetzen. Sie trägt zur Entlastung der umliegenden Straßen (z. B. Therese-Giehse-Allee, Weidener Straße) bei und erschließt die südlich der Bahnlinie liegenden Wohn- und Gewerbegebiete von Norden. Nach den Ergebnissen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept wird eine Verkehrsbelastung von 10000 Kfz/Tag prognostiziert. Die Wilhelm-Hoegner-Straße wurde bereits 1982 mit dem Bebauungsplan Nr.

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

57ce festgesetzt. Dieser Bebauungsplan und die Bebauungspläne Nr. 57cg und 1060f wurden jedoch Ende 2002 im Rahmen eines Normenkontrollverfahrens vom Bayerischen Verwaltungsgerichtshof (BayVGH) wegen fehlender Lärmschutzfestsetzungen für nicht wirksam erklärt. Durch die Unwirksamkeit ist einem Ausbau der Wilhelm-Hoegner-Straße damit derzeit die Rechtsgrundlage entzogen.

Für die S-Bahnüberführung wurde ein Planfeststellungsverfahren durchgeführt, gegen den Ende 1999 ergangenen Planfeststellungsbeschluss wurde Anfechtungsklage erhoben. Über diese Klage soll erst nach Vorliegen eines (neuen) rechtsverbindlichen Bebauungsplanes entschieden werden. Gemäß dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.10.2003 „Verlängerung der Wilhelm-Hoegner-Straße als Zufahrtsstraße zum Gewerbegebiet Perlach“ prüft das Planungsreferat derzeit, ob und unter welchen Umständen die vom BayVGH festgestellten Mängel in einem ergänzenden Bebauungsplanverfahren behoben werden können.

Als Einstieg in diese Prüfung hat das Baureferat zwischenzeitlich ein schalltechnisches Gutachten in Auftrag gegeben, dessen Ergebnisse Ende des Jahres 2005 erwartet werden.

## 18 **Höhenfreier Ausbau der S 8-Bahnübergänge Brodersenstraße und Daglfinger Straße sowie höhenfreie Verlängerung der Johanneskirchner Straße**

Nach den Ergebnissen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept ergibt sich für diese drei Maßnahmen, die bereits seit Jahren sowohl im Verkehrsentwicklungsplan als auch in der rechtswirksamen Fassung des Flächennutzungsplanes als Hauptverkehrsstraßenplanungen enthalten sind, jeweils eine Prognosebelastung von 9000 - 10000 Kfz/Tag. Damit zeigt sich, dass für diese Maßnahmen unter Berücksichtigung baulicher Entwicklungen östlich der Bahnlinie gemäß den Darstellungen des Flächennutzungsplanes ein Bedarf gegeben ist. Dies gilt im Rahmen der geplanten Entwicklungsvorhaben südlich von Johanneskirchen insbesondere für eine höhenfreie Verlängerung der Johanneskirchner Straße.

Die Landeshauptstadt München hält nach wie vor die Tieferlegung der S 8 auf der Basis eines Ausbaus der Bahntrasse Zamdorf - Johanneskirchen für die städtebaulich optimale Lösung. Die Deutsche Bahn AG (DB) strebt derzeit jedoch keinen Streckenausbau und damit auch keine Tieferlegung an. Auch bei den im Rahmen der Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke von der DB derzeit angestellten Überlegungen zur Verbesserung der Betriebsqualität der S-Bahn auf dieser Strecke ist eine Tieferlegung nicht geplant. Gemäß dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.04.2005 „Bahntunnel zwischen Zamdorf und Johanneskirchen“ wird das Planungsreferat dem Stadtrat erneut berichten, sollten sich Änderungen der Planungen der DB bzw. sonstige Änderungen der Rahmenbedingungen ergeben.

## 19 **Ostumfahrung Unterföhring**

Die Gemeinde Unterföhring hält sich die Option für eine Ostumfahrung langfristig offen; aktuelle Planungen liegen nicht vor, verkehrsplanerische Belange der Landeshauptstadt München sind nach derzeitigen Erkenntnissen nicht berührt.

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

- 20 **4-streifiger Ausbau der St 2082 zwischen Nord-Ost-Verbindung und A 94**  
Diese Maßnahme ist Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens zur Nord-Ost-Verbindung.
- 21 **Ausbau der A 99-AS Kirchheim bei München**  
In Planung durch die Autobahndirektion Südbayern; verkehrsplanerische Überlegungen der Landeshauptstadt München sind davon nicht berührt.
- 22 **8-streifiger Ausbau der A 99 zwischen AS Haar und AK München-Süd**  
Die Maßnahme ist als weiterer Bedarf im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan) enthalten.
- 23 **Südostanbindung der Messestadt Riem mit östlicher Umfahrung von Aschheim, Feldkirchen und Haar**  
Die Regierung von Oberbayern hat im Oktober 2004 auf Antrag des Straßenbauamtes München ein Raumordnungsverfahren für den „Neubau der A 99-Autobahnparallele von Aschheim bis Putzbrunn mit Messeanbindung“ eingeleitet. Durch den Bau dieser Autobahnparallele mit gleichzeitiger Messeanbindung - in mittiger Führung zwischen Feldkirchen und dem Ortsteil Ottendichl der Gemeinde Haar - können die tangentialen Verkehrsverbindungen im Münchner Osten gestärkt und die Anbindung der Neuen Messe München sowie der Messestadt Riem süd- und ostwärts verbessert werden. Das Vorhaben ist Teil des Aktionsprogrammes der Bayerischen Staatsregierung zur „Verkehrlichen Erschließung der Messestadt Riem“ und wurde daher bereits vorab in die Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten (im Maßnahmenbereich V mit sechs Planfällen; siehe die dortigen Ausführungen in Kapitel 1) einbezogen.

Nach den Ergebnissen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept und gemäß den Raumordnungsunterlagen wird für die Messeanbindung, die an ihrem westlichen Ende auf Münchner Stadtgebiet liegt, eine Verkehrsbelastung von 15000 - 20000 Kfz/Tag prognostiziert.

Die Landeshauptstadt München hat den Neubau der A 99-Autobahnparallele in ihrem südlichen Abschnitt zwischen Putzbrunn/Haar und dem Beginn der Messeanbindung (einschl. der Messeanbindung zum „Ottendichler Knoten“) in diesem Verfahren mit einigen Hinweisen befürwortet. Außerdem wurde betont, dass im Weiteren noch aufgezeigt werden müsse, mit welchen planerischen Mitteln erreicht werden kann, dass die Messeanbindung ausschließlich der Naherschließung dient und nicht darüber hinaus entstehender zusätzlicher Verkehr ins städtische Straßennetz geleitet wird.

Das Raumordnungsverfahren wurde mit der landesplanerischen Beurteilung vom 20.04.2005 abgeschlossen. Danach entsprechen die A 99-Autobahnparallele „von Aschheim bis zur B 304 sowie die Messeanbindung über den Knoten Ottendichler Straße ... den Erfordernissen der Raumordnung“.

Ein konkreter Baulastträger für die A 99-Autobahnparallele mit Messeanbindung steht noch nicht fest.

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

## 24 Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem

Eine Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem an das bestehende Straßennetz wurde im Maßnahmenbereich IV der Untersuchungen zum Verkehrskonzept in sieben Planfällen geprüft. Wie bereits in Kapitel 1 in der Zusammenfassung beschrieben, besteht nach Aussagen der Gutachter angesichts eines im Endausbau der Messestadt Riem zusätzlich zum Messeverkehr zu erwartenden Verkehrsaufkommens von 45000 Kfz-Fahrten/Tag (Ziel-/Quellverkehr) ein dringender verkehrlicher Bedarf für eine zusätzliche, bestehende Straßen entlastende Anbindung der Messestadt Riem in Richtung Süden. Die Gutachter schlagen dazu eine Führung über die Joseph-Wild-Straße, die Straße Am Mitterfeld und eine neue, zusätzliche Ortsumfahrung von Kirchtrudering zum Rappenweg sowie von dort über die Schwablhofstraße zur Wasserburger Landstraße (B 304) vor. Mit dieser Ortsumfahrung, für die eine Verkehrsbelastung von 13000 Kfz/Tag prognostiziert wird, könnte für die Straße Am Mitterfeld, die derzeit mit ca. 12000 Kfz/Tag belastet ist, zukünftig in etwa eine Belastung erreicht werden, die nicht größer als heute ist. Ohne eine Ortsumfahrung werden hier ca. 17000 Kfz/Tag prognostiziert, die kaum noch abwickelbar sind, da heute bereits erhebliche Stauerscheinungen an den Knotenpunkten auftreten.

Zur Lage dieser neuen Straße hatte der Stadtrat mit dem Beschluss zu den „Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ vom 26.03.2003 den Auftrag erteilt, zu prüfen, „wie die Trassierung der „Ortsumfahrung Kirchtrudering“ ohne Beeinträchtigung des Landschaftsparkes zwischen der Straße „Am Mitterfeld“ und dem verlegten Rappenweg ohne Einbindung des Straßis ins Holz realisiert werden kann“.

Die Schwierigkeit besteht dabei darin, eine landschafts- und grünplanerisch sowie stadtplanerisch und städtebaulich verträgliche und abgewogene Lösung zu finden, bei der die jeweiligen Beeinträchtigungen minimiert sind. Die Prüfung hat in einem ersten Schritt ergeben, dass die Trassenführung der neuen Straße (abzweigend vom Am Mitterfeld) nördlich des alten Friedhofes Riem und dann zwischen Friedhof und Tribüne gelegen nach Süden nicht möglich ist. Hier würde erheblich in den Riemer Park und den rechtsverbindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728i „Landschaftspark Riem“ eingegriffen. Insbesondere würden wichtige Ausgleichsflächen für die Messestadt, weitgehend bereits hergestellte Magerrasenbestände westlich der Flughafentribüne, zerstört bzw. entwertet werden. Die Ausgleichsflächen bilden zusammen mit dem wertvollen Tribünenbiotop und den Magerrasenflächen um den neuen Riemer Friedhof einen wesentlichen Baustein des Magerrasenverbundes zwischen den Biotopen an der Friedenspromenade im Süden und den Gleisbiotopen im Nordwesten der Messestadt Riem.

Westlich des Tribünenkopfbaus würde die Trasse den Platz der Tribüne, ein Gehölzmassiv und das Aktivitätenband durchqueren, die bis zur BUGA 2005 bereits hergestellt wurden.

Insgesamt würde die Maßnahme dem Gesamtkonzept für die Messestadt Riem einschließlich der vorliegenden Fachgutachten wie Umweltverträglichkeitsuntersuchungen und ökologisches Rahmenkonzept in wesentlichen Punkten der Öko-

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

logie, des Landschaftsbildes und der Erholungsversorgung widersprechen und die bauleitplanerische Abwägung in Frage stellen.

Dementsprechend ist eine Abzweigung der Ortsumfahrung Kirchtrudering vom Mitterfeld erst südlich des Riemer Friedhofes denkbar und tangiert damit neben dem Landschaftspark das Gebiet der geplanten Arrondierung Kirchtrudering im 5. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem.

Bei der weiteren Detailprüfung sind aber nicht nur die oben genannten Belange zu berücksichtigen, sondern u. a. auch die Auswirkungen auf Umfeld und Umwelt insbesondere der Wohngebiete (Lärm und Schadstoffe). Wegen der mit der prognostizierten Verkehrsbelastung von 13000 Kfz/Tag verbundenen Emissionen kann davon ausgegangen werden, dass eine solche Straße nicht in ein Wohngebiet integriert werden kann. Insbesondere lassen die vorhandenen und geplanten Baustrukturen die notwendigen Lärmschutzmaßnahmen als nicht realisierbar erscheinen.

Für die Ortsumfahrung Kirchtrudering muss daher wohl eine Trasse östlich des 5. Bauabschnittes Wohnen - ohne Einbeziehung der Straße „Straßl ins Holz“ - gefunden werden. Soweit hier nicht in den Landschaftspark eingegriffen werden soll, müssen die vorgesehenen Flächen für die Arrondierung Kirchtrudering entsprechend verkleinert werden. Dabei ist zu prüfen, ob bzw. in welchem Umfang noch zusammenhängende Arrondierungsflächen gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan möglich sind. Im Park wären insbesondere der geplante Parkzugang von Trudering und bereits hergestellte Bereiche wie der Platz der Tribüne, ein Gehölzmassiv und das Aktivitätenband betroffen. Folglich würden auch hier Beeinträchtigungen entstehen, wobei aber der Eingriff insgesamt 500 m kürzer wäre als bei einer Abzweigung nördlich des Friedhofs.

Neben der wegen der nicht geringen Verkehrsbelastung zu erwartenden allgemeinen Wertminderung der an der Straße liegenden Grundstücke wäre auch die insgesamt im Planungsgebiet verwertbare Grundstücksfläche kleiner. Im Übrigen sind von der Trassenführung Privatgrundstücke betroffen.

**25 Leistungssteigernder Umbau des Autobahnendes A 8 in München-Ramersdorf im Zusammenhang mit einem Neuordnungskonzept (Rosenheimer Straße) für den Ortskern Ramersdorf**

Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan und der rechtswirksamen Fassung des Flächennutzungsplanes soll die Rosenheimer Straße, die im Ortskern Ramersdorf heute stadtein- bzw. stadtauswärts getrennt geführt ist, langfristig in Westlage zusammengefasst werden, und zwar im Zusammenhang mit einem städtebaulichen/grünplanerischen Neuordnungskonzept für den gesamten Ortskern von Ramersdorf. Ein leistungssteigernder Umbau des Knotenpunktes Autobahnende A 8/Innsbrucker Ring / Rosenheimer Straße (Verbesserung der Abbiegebeziehungen) könnte in dieses Konzept integriert werden.

**26 Linksabbiegemöglichkeit vom Innsbrucker Ring in die Bad-Schachener-Straße**

Ziel dieser Maßnahme ist eine Verkehrsentlastung des Straßenzuges Aschhei-

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

mer Straße/Ampfingstraße verbunden mit einer Verbesserung der dortigen Wohnsituation. Außerdem soll damit die verkehrliche Anbindung von Neuperlach an den Mittleren Ring verbessert werden. Die Fahrbeziehung sollte nach übereinstimmender Ansicht von Bau- und Planungsreferat mit Inbetriebnahme der Untertunnelung des Mittleren Ringes Ost aufgrund der erwarteten Verkehrszunahme geschaffen werden.

Durch den Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2001 zum Mehrjahresinvestitionsprogramm 2001 - 2005 besteht für diese Maßnahme aus finanziellen Gründen derzeit allerdings kein Planungsauftrag mehr (Einstufung in Investitionsliste 2).

### 3.3 Nicht weiterzuverfolgende MIV-Maßnahmen

#### 27 Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum

Die Möglichkeiten einer Verlängerung der heute am Karl-Marx-Ring endenden Ständlerstraße in den Außenraum wurden im Maßnahmenbereich II der Untersuchungen zum Verkehrskonzept in sechs Planfällen (einbahnig/zweibahnig, mit/ohne Anbindung an den Autobahn-Ostring - A 99) geprüft. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass die Ständlerstraße aus verkehrsplanerischer Sicht mit je einem Fahrstreifen pro Richtung im Bereich der Hochspannungsleitung und weiter über Putzbrunner Gemeindegebiet bis zur A 99 verlängert und dort über einen Autobahnanschluss angebunden werden sollte.

Sie empfehlen darüber hinaus, im unmittelbaren Zusammenhang mit der verlängerten Ständlerstraße auch die Friedenspromenade über die Friedrich-Creuzer-Straße hinaus zu verlängern und an die Ständlerstraße anzuschließen. Die Gutachter prognostizieren bei dieser Empfehlung für die verlängerte Ständlerstraße eine Verkehrsbelastung von ca. 30000 Kfz/Tag (direkt östlich des heutigen Endes der Ständlerstraße), die hier eigentlich nur bei einem vierspurigen Ausbau bewältigbar erscheint. Die Größenordnung dieser Belastung steht erkennbar in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Anschluss der Friedenspromenade an die verlängerte Ständlerstraße, was auch aus der prognostizierten deutlichen Belastungssteigerung um mehr als 30 % in der Friedenspromenade ersichtlich ist. In ihrem weiteren Verlauf auf Münchner Stadtgebiet wird nur noch eine Belastung von ca. 20000 Kfz/Tag prognostiziert. Damit verbunden ist eine Entlastungswirkung für die Wasserburger Landstraße (B 304), die heute je nach Straßenabschnitt mit 28000 - 37000 Kfz/Tag belastet ist, um ca. 5000 Kfz/Tag oder ca. 14 - 18 %. Die Putzbrunner Straße wird nach den Prognosen auf Münchner Stadtgebiet (derzeitige Belastung: 18000 - 26000 Kfz/Tag) ebenfalls um ca. 5000 Kfz/Tag oder ca. 19 - 28 % entlastet. Nach Ansicht der Gutachter überwiegen „trotz des erheblichen Konflikts mit den Belangen des Natur- und Landschaftschutzes sowie der Naherholung ... die deutlichen verkehrlichen und verkehrswirtschaftlichen Nutzen einer Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum“.

Diese verkehrliche Einschätzung wird vom Planungsreferat nicht geteilt. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre eine Verlängerung der Ständlerstraße **mit**

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

Anbindung der Friedenspromenade einerseits zwar plausibel (**ohne** deren Anbindung wäre sie das nicht), andererseits führt diese Anbindung aber gerade zu der unerwünschten und unverträglichen Verkehrszunahme in der Friedenspromenade und der Friedrich-Creuzer-Straße (auf die ausführliche Darstellung im folgenden Punkt wird hingewiesen).

Im Übrigen weisen die Gutachter in ihrer Empfehlung ergänzend noch darauf hin, dass „in der Trassenführung und im Detail die naturräumliche Verträglichkeit unbedingt zu beachten ist“.

Diese Verträglichkeit ist jedoch nicht gegeben und auch durch denkbare Planungsvarianten nicht erreichbar. Die vorgeschlagene Hochspannungsleitungstrasse ist zwar in einer Breite von 20 - 40 m weitgehend frei von Gehölzen, es handelt sich bei dieser Fläche aber in erster Linie um Altgrasfluren mit seltenen Resten der Perlacher Heide, die als Biotop M-215 in der Stadtbiotopkartierung erfasst sind. Sie stellen ein wichtiges ökologisches Strukturelement innerhalb des Truderinger Waldes sowie als Biotopvernetzungsband zum Außenraum dar. Im Arten- und Biotopschutzprogramm München ist die Hochspannungsleitungstrasse mit der naturschutzfachlich höchstwertigen Einstufung als „bayernweit bedeutsamer Lebensraum“ für Fauna und Flora aufgeführt. Eine Verlängerung der Ständlerstraße würde diese magerrasenähnlichen Flächen, die aufgrund ihres hohen Aufwertungspotentials sowie ihrer Funktion als Lieferbiotop für den monostrukturierten Truderinger Wald von großer Bedeutung sind, zerstören. Sie würde auch Lebensräume von Pflanzen und Tieren zerstören und stellt wegen der Bodenversiegelung und wegen der Zerschneidung eines zusammenhängenden Biotopkomplexes einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft sowie in das Landschaftsbild dar. Wegen der hohen naturschutzfachlichen Einwertung des Gebietes ist mit einem umfangreichen Bedarf an Ausgleichsflächen zu rechnen, der den von den Gutachtern ermittelten verkehrswirtschaftlichen Nutzen sehr in Frage stellt.

Der Truderinger Wald ist die einzige große Waldfläche im Münchner Südosten und für die Naherholung, das Klima und das Grundwasser sowie als Lebensraum für Pflanzen und Tiere von großer Bedeutung. Er ist aufgrund seiner Lage ein wichtiges Verknüpfungselement mit der Landschaft der ehemaligen Rodungsinselfen und im Regionalplan München als Bannwald und Regionaler Grünzug dargestellt. Er ist darüber hinaus nach dem Bayerischen Naturschutzgesetz als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und auch als Wasserschutzgebiet festgesetzt. Durch den Verzicht einer Verlängerung der Ständlerstraße ist die Möglichkeit gegeben, in diesem Bereich die vorhandenen landschaftlichen Qualitäten zu sichern und zu verbessern. Außerdem kann die Erhaltung der für Natur und Landschaft, des Landschaftsbildes und der Naherholung wichtigen, größeren zusammenhängenden Bereiche gesichert und ein gestuftes und netzartig verknüpftes Grün- und Freiflächensystem im Münchner Südosten aufgebaut werden. Um dem Ziel der Erhaltung des Truderinger Waldes sowie seiner landschafts-ökologischen Funktionen Rechnung zu tragen, soll in der Aktualisierung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Landschaftsplanes Teilbereich VI -

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Südost statt der bisherigen Trasse der verlängerten Ständlerstraße eine ökologische Vorrangfläche und übergeordnete Grünbeziehung dargestellt werden.

## 28 Anschluss Friedenspromenade/Friedrich-Creuzer-Straße an eine verlängerte Ständlerstraße

Eine Verbindung der Friedenspromenade über den Straßenzug Friedrich-Creuzer-Straße/Alexisweg zur verlängerten Ständlerstraße wurde in den Planfällen zur Verlängerung der Ständlerstraße (Maßnahmenbereich II) der Untersuchungen zum Verkehrskonzept mit geprüft. Die Gutachter empfehlen, zusammen mit einer Verlängerung der Ständlerstraße auch die Friedenspromenade zu verlängern und an die Ständlerstraße anzuschließen. Sie prognostizieren dabei allerdings für die Friedenspromenade eine Erhöhung der heutigen Verkehrsbelastung um 5000 Kfz/Tag auf 14000 - 18000 (je nach Straßenabschnitt). Das bedeutet eine Mehrbelastung von ca. 28 - 36 %. Die Belastung der Friedrich-Creuzer-Straße erhöht sich um ein Vielfaches ihrer heutigen Belastung, nämlich von 3000 auf 15000 Kfz/Tag und für den Alexisweg (heute ohne Belastung) werden sogar 16000 Kfz/Tag prognostiziert.

Entlastungswirkungen ergeben sich gemäß den Modellrechnungen im weiträumigen Bereich dagegen nur in geringem Maße in der St.-Veit-Straße (Abnahme von 14000 auf 12000 Kfz/Tag) und in etwas größerem Maße in der Bajuwarenstraße (Abnahme von 27000/23000 auf 20000 Kfz/Tag). Im Nahbereich liegen die berechneten Entlastungswirkungen in einer Größenordnung von ca. 2000 - 5000 Kfz/Tag. Im Einzelnen bedeutet das für den Hugo-Lang-Bogen eine Abnahme von 12000 auf 10000, für die Zehntfeldstraße um etwa die Hälfte auf ca. 5000 und für die Niederalmstraße mit einer Analysebelastung von 4000 Kfz/Tag nahezu keine Belastung mehr (sie ist im Verkehrsmodell allerdings auch nicht mehr an die Friedenspromenade/Friedrich-Creuzer-Straße angebunden).

Aus Sicht des Planungsreferates sprechen in Abwägung des Für und Wider die prognostizierte starke Verkehrszunahme in der Friedenspromenade, die erkennbar im Zusammenhang mit der verlängerten Ständlerstraße steht, und die insgesamt gesehen doch relativ geringe Entlastungswirkung in anderen Straßen eindeutig gegen eine Verlängerung der Friedenspromenade.

Aber auch landschafts- und grünplanerische sowie naturschutzfachliche Gründe stehen einer Verlängerung entgegen. So läuft entlang des Straßenzuges Friedenspromenade/Friedrich-Creuzer-Straße/Alexisweg ein übergeordneter Grünzug, der den Riemer Park mit den regionalen Grünzügen Gleissental-Hachinger Tal verbindet. Ein Ausbau der Friedrich-Creuzer-Straße - an dieser Stelle besteht bereits heute eine Engstelle in diesem Grünzug - und des Alexisweges würde eine Verknüpfung des durchgehenden Bandes ausgebauter Grünflächen an der Friedenspromenade mit den Grünflächen südlich der Putzbrunner Straße (Baugelände Im Gefilde) verhindern. Außerdem würden die Grünflächen an der Friedenspromenade durch die erhöhte Verkehrsbelastung in ihrem Erholungsnutzen stark eingeschränkt. Ein Anschluss der Friedenspromenade an eine verlängerte Ständlerstraße läuft darüber hinaus dem landschaftsökologischen Rahmenkonzept, das die Entwicklung von Magerrasenflächen in diesem Bereich vorsieht, zuwider und würde auch das Biotop M-620 zerstören.

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Ergänzend wird noch angemerkt, dass eine verlängerte Friedenspromenade auch der seinerzeitigen verkehrsplanerischen Abwägung zum rechtsverbindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1683a (Friedenspromenade, Ottilienstraße, ...), bei der eine solche Maßnahme ausgeschlossen wurde, entgegenstehen würde.

## 29 Anschluss der Ottobrunner Straße an die Ständlerstraße

Ein Anschluss der Ottobrunner Straße über Direkttrampen an die Ständlerstraße (untersucht im Maßnahmenbereich II) würde zu einer deutlichen Zusatzbelastung der nördlichen Ottobrunner Straße bis zur Einmündung in den Innsbrucker Ring und dort zu einer problematischen Verkehrsabwicklung führen.

## 30 Nordumfahrung Waldperlach und Verschwenkung der Putzbrunner Straße zum Otto-Hahn-Ring

Die Untersuchungen zu diesen beiden Maßnahmen wurden im Maßnahmenbereich VI (in drei miteinander kombinierten Planfällen) durchgeführt und haben gezeigt, dass weder eine großräumige noch eine siedlungsnaher Umfahrung von Waldperlach noch eine ergänzende Verschwenkung der Putzbrunner Straße weiterverfolgt werden können.

Für eine Nordumfahrung Waldperlach wird eine Verkehrsbelastung von 15000 Kfz/Tag prognostiziert. Auf der Putzbrunner Straße in Waldperlach verbleiben gegenüber der heutigen Belastung von 26000 Kfz/Tag immer noch 15000 Kfz/Tag. Die dortige Belastung wäre damit genauso hoch wie die der Nordumfahrung, eine einschneidende Entlastungswirkung (auch hinsichtlich Lärm und Schadstoffen) würde nicht eintreten. Dagegen würde eine Nordumfahrung massiv in Bereiche eingreifen, die teilweise als Landschaftsschutzgebiet ausgewiesen und für das Klima, das Grundwasser sowie als Lebensraum für Pflanzen und Tiere und insgesamt für die Naherholung von größter Bedeutung sind. Der im Regionalplan als Bannwald und Regionaler Grünzug dargestellte, als Erholungsfläche dienende Truderinger Wald würde durchschnitten und verlärmert und Waldperlach von seinem Erholungsraum abgetrennt. Es würde massiv in das Landschaftsbild eingegriffen und der Waldbereich zwischen der Putzbrunner Straße und einer Nordumfahrung würde in seiner ökologischen Wirksamkeit fast völlig zerstört werden. Wegen der hohen naturschutzfachlichen Einwertung des Gebietes ist darüber hinaus mit einem erheblichen Ausgleichsflächenbedarf zu rechnen.

Die Maßnahme würde eine vollkommene Abkehr aller für diesen Bereich nördlich der Putzbrunner Straße verfolgten landschaftsplanerischen Ziele darstellen und allen planerischen Vorgaben zum Erhalt des Truderinger Waldes widersprechen.

## 31 A 94-Anschlussstelle Hultschiner Straße

Im Maßnahmenbereich VII der Untersuchungen zum Verkehrskonzept wurden in drei Planfällen die verkehrliche Wirkungen einer neuen Anschlussstelle an die A 94 im Bereich der Hultschiner Straße betrachtet.

Die Ergebnisse der Bewertungsrechnungen zeigen, dass es wenig sinnvoll ist, an der heute bereits stark ausgelasteten Hultschiner Straße eine neue Autobahn-Anschlussstelle zu schaffen, auch wenn räumlich gesehen das örtliche Hauptstraßennetz von Berg am Laim und Bogenhausen besser mit der leistungsfähigen

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

gen A 94 verknüpft würde. Eine Verbesserung der Erschließung lässt sich mit einer A 94-Anschlussstelle Hultschiner Straße lediglich in den Gewerbegebieten an der Zamdorfer Straße erreichen. Dagegen werden aber die durch den Ausbau des Mittleren Ringes Ost erreichten Verkehrsentslastungen z. B. in der Weltenburger Straße/Vollmannstraße, Eggenfeldener Straße, Friedrich-Eckart-Straße/Ostpfeifenstraße und Baumkirchner Straße konterkariert.

### 32 **Verlagerung der Funktion des Mittleren Ringes von der Chiemgaustraße zur Stadelheimer Straße/Ständlerstraße**

Hierzu wird auf die Ausführungen zum Maßnahmenbereich III der Untersuchungen zum Verkehrskonzept in der Zusammenfassung in Kapitel 1 verwiesen. Die Untersuchungsergebnisse wurden in die Überlegungen zum Handlungsprogramm Mittlerer Ring 2001-2005 eingebracht und dort bewertet. Auf die dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung bekanntgegebenen Sachstandsberichte zum Handlungsprogramm mit dem Ergebnis, den Mittleren Ring weiterhin über die Chiemgaustraße zu führen und eine Verlagerung der Funktion des Mittleren Ringes bzw. eine geänderte Verkehrsführung nicht weiterzuverfolgen, wird hingewiesen.

### 33 **Verkehrsberuhigung in der Parkstadt Bogenhausen**

Der Bezirksausschuss des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen hat in seiner Sitzung am 10.09.1996 nach dem Abschluss einer ca. einjährigen Probephase das „Verkehrsberuhigungskonzept Parkstadt Bogenhausen“ beraten und der dauerhaften Einführung der im Entscheidungsvorschlag enthaltenen baulichen Maßnahmen und Maßnahmen der Verkehrsordnung grundsätzlich zugestimmt. Das Verkehrsberuhigungskonzept war damit endgültig beschlossen und wurde den weiteren Fachplanungen des Baureferates und des Kreisverwaltungsreferates zugrundegelegt. Die Maßnahmen wurden - soweit nicht schon zur Probephase erfolgt - Zug um Zug umgesetzt.

Da der Bezirksausschuss 13 ergänzend beantragt hatte, nach dem Ausbau der Kreuzung Eggenfeldener/Weltenburger Straße das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich - mit Aussagen über die Auswirkungen auf die Parkstadt Bogenhausen - erneut zu überprüfen, hat das Planungsreferat entsprechende Verkehrserhebungen durchführen lassen.

Diese ergaben für die Stuntzstraße auf der Basis einer Verkehrszählung vom Juni 2000 einen errechneten Tagesverkehr von ca. 6000 - 10000 Kfz (je nach Straßenabschnitt) mit einem Schwerverkehrsanteil von ca. 2 %. Bei einer weiteren Verkehrserhebung mittels Kennzeichenverfolgung im Mai 2001 wurde in der Stuntzstraße ein Durchgangsverkehrsanteil von ca. 42 % des Gesamtverkehrs festgestellt.

Diese Ergebnisse wurden dem Bezirksausschuss 13 im Oktober 2001 vorgestellt und mit ihm diskutiert. In der Parkstadt Bogenhausen fand zum damaligen Zeitpunkt zwar Durchgangsverkehr statt, allerdings ohne wesentliche Veränderung gegenüber dem Zustand vor Umbau der o. g. Kreuzung. Er bewegte sich in einem Rahmen, der seitens des Planungs- und des Kreisverwaltungsreferates trotz der Wünsche des Bezirksausschusses und der Forderungen der betroffenen Bürgerschaft keine Notwendigkeit für weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

durch Verkehrslenkung oder Verkehrsbeschränkung erkennen ließ. Außerdem stand der Beginn des Ausbaus Mittlerer Ring Ost bevor, dessen umfangreiche bauliche Maßnahmen (einschl. Umleitungen und Lenkung des Baustellenverkehrs) sich auf den Verkehr in der Parkstadt Bogenhausen auswirken würden. Aus den dargestellten Gründen wurde deshalb zum damaligen Zeitpunkt auf weitere Eingriffe in das bestehende Verkehrsgefüge verzichtet.

Als Ergebnis der Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten prognostizieren die Gutachter für das Jahr 2015 (also mit Untertunnelung der Richard-Strauss-Straße und damit verbundenem erheblichen Rückgang der Verkehrsbelastung an deren Oberfläche) eine Belastung von 6000 - 7000 Kfz/Tag in der Stuntzstraße. Diese liegt an der unteren Grenze der ermittelten Tagesverkehrsbelastung aus dem Jahr 2000. Das Planungsreferat hat deshalb dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 26.03.2003 im Beschlussvortrag zu den „Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ vorgeschlagen, im weiteren Verfahren ergänzende Maßnahmen zum Verkehrsberuhigungskonzept Parkstadt Bogenhausen zu prüfen. Es wurde im Beschlussvortrag aber bereits darauf hingewiesen, dass nach ersten Überlegungen entsprechende Maßnahmen nur äußerst begrenzt möglich sein würden. Bereits im Juni 2003 wurden mögliche Maßnahmen anlässlich einer Besprechung im Kreisverwaltungsreferat mit dem Bezirksausschuss 13 diskutiert und daraufhin ein Durchfahrtsverbot für Lkw über 7,5 t in der Stuntzstraße erlassen. In einem nächsten Schritt wurde eine unechte Einbahnregelung (zunächst probeweise) in der Grimmelshausenstraße eingerichtet und nach und nach weitere Verkehrsbeschränkungen (z. B. Abbiegeverbote) in den von der Weltenburger Straße in die Parkstadt Bogenhausen abzweigenden, zum Teil engen Anliegerstraßen erlassen, um erkannten Verkehrsverlagerungseffekten zu begegnen.

Mit dieser Kombination von Einzelmaßnahmen liegt ein Konzept vor, mit dem ein erheblicher Beitrag zur Verkehrsberuhigung erreicht werden konnte, so dass es weiterer konzeptioneller Überlegungen derzeit nicht mehr bedarf. Das schließt allerdings kleinere Anpassungs- oder Ergänzungsmaßnahmen nicht aus. Es ist davon auszugehen, dass mit diesem Maßnahmenbündel auch nach der Inbetriebnahme des Tunnelbauwerkes Mittlerer Ring Ost eine ausreichende Verkehrsberuhigung in der Parkstadt Bogenhausen erreicht wird.

### **3.4 Aktuell realisierte bzw. in Realisierung befindliche ÖV-Maßnahmen**

#### **34 Zweigleisiger Streckenausbau der S 5-Ost zwischen Giesing und Deisenhofen**

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

- 35 **Streckenentflechtung Berg am Laim (Trennung von Regional- und S-Bahn-Verkehr)**
- 36 **Barrierefreier Ausbau des S-Bahnhofes Perlach**

### 3.5 Weiterzuverfolgende bzw. offen zu haltende ÖV-Maßnahmen

- 37 **Ausbau S 2-Ost München - Markt Schwaben mit S-Bahn-Ringschluss Erding**  
Seitens des zuständigen Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie ist nach wie vor angestrebt, den geplanten viergleisigen Ausbau der S 2-Ost einschließlich des Erdinger Ringschlusses bis 2010 zu realisieren. Die damit zusammenhängenden Finanzverhandlungen des Freistaates mit dem Bund zum Ausbau der Regional- und Fernverkehrsstrecke München - Mühldorf - Freilassing bleiben abzuwarten.
- 38 **Verschwenkung der S 2-Ost zum Nordeingang der Neuen Messe München**  
Zur Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen der Neuen Messe München und dem Flughafen München ist seitens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie eine Verschwenkung der S 2-Ost östlich des (dann aufzulassenden S-Bahnhofes Riem) zu einem neuen Bahnhof am Messeeingang-Nord und mit Einschwenkung westlich des S-Bahnhofes Feldkirchen geplant. Diese Maßnahme soll im Zusammenhang mit dem Ausbau der S 2-Ost und dem Ringschluss Erding bis 2010 realisiert werden.
- 39 **Zweigleisiger Ausbau der S-Bahn-Strecke Giesing - Perlach mit Umbau des südlichen Bahnhofskopfes Giesing**  
Ausbauplanung der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) im Zusammenhang mit der 2. S-Bahn-Stammstrecke (sog. „netzergänzende Maßnahme im Außenbereich“).  
Zielsetzung: Vermeidung der heutigen Verspätungsübertragungen und Ermöglichung der notwendigen Zugbegegnungen beim künftigen Betriebskonzept, Umstellung auf „Rechtsfahrbetrieb“ zwischen Giesing und Ostbahnhof.
- 40 **S-Bahnhof Am Moosfeld**  
Die Planung eines S-Bahnhofes Am Moosfeld erscheint derzeit nicht prioritär, da mittelfristig keine Steigerung der Arbeitsplatzzahlen zur Erreichung eines ausreichenden Einzugspotenzials zu erwarten ist, die dieses Projekt rechtfertigen würde. Aus Sicht der Landeshauptstadt München sollte aber die Möglichkeit für eine spätere Bahnhofs-Nachrüstung seitens der zuständigen DB Station & Service offen gehalten werden.
- 41 **Verlängerung der U-Bahnlinie 4 nach Engelschalking**  
Die Verlängerung der U4-Ost nach Engelschalking ist nach wie vor Bestandteil des

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Nahverkehrsplanes der Landeshauptstadt München. Zudem ist sie im Verkehrsentwicklungsplan 2005 enthalten.

Die Streckengenehmigung für die ca. 1,9 km lange Strecke „Arbellapark - Engelschalking“ (mit drei Bahnhöfen) liegt bereits seit 1989 vor. Der erste Schritt des Finanzierungsverfahrens, der sogenannte Rahmenantrag mit Standardisierter Bewertung, wurde im September 1990 bei den Zuschussgebern eingereicht. Um die Baukosten für diesen Streckenast zu reduzieren, prüft das Baureferat neben der Erschließung mit drei Bahnhöfen auch eine Variante mit zwei Bahnhöfen. Bei der Planung des Bahnhofs Engelschalking wird eine Konzeption verfolgt, die mit möglichst geringem verlorenen Bauaufwand eine Unterführung der Brodersenstraße bzw. alternativ eine S-Bahn-Tieflage berücksichtigt.

Über den Realisierungszeitpunkt dieser gerade auch im Hinblick auf die Netzverknüpfung mit der S-Bahn verkehrlich sinnvollen U-Bahn-Strecke können derzeit noch keine Angaben gemacht werden, da vor dem Hintergrund der Finanzlage der Stadt momentan andere U-Bahn-Bauvorhaben (insbesondere Verlängerung der U3-Nord nach Moosach) sowie Straßenbahn-Neubaustrecken (insbesondere in die Parkstadt Schwabing) Vorrang haben.

#### 42 **Verlängerung der U 2-Ost nach Feldkirchen**

Die Möglichkeit einer Verlängerung der U 2-Ost bis Feldkirchen wurde im Rahmen der im Auftrag des Planungsreferates durchgeführten Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan 2005 mitbetrachtet. Unter Berücksichtigung der inzwischen vom Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie geplanten Verschwenkung der S 2-Ost zum Messeingang-Nord zeigte sich jedoch, dass eine zusätzliche U-Bahn-Verlängerung verkehrlich nicht mehr tragfähig wäre. Dementsprechend wurde sie nicht in den VEP-Maßnahmenplan „ÖV-Netzkonzeption Schiene 2015“ übernommen.

Ergänzend ist jedoch darauf hinzuweisen, dass das o. g. Staatsministerium zugesagt hat, eine Verkehrsuntersuchung für die geplante S 2-Ost-Verschwenkung zu beauftragen. Dabei sollen u. a. die Auswirkungen auf das Fahrgastaufkommen der U 2-Ost mitbetrachtet werden. Daraus könnten sich ggf. weitere - über die Ergebnisse der Untersuchungen zum VEP hinausgehende - Rückschlüsse auf eine Verlängerung ergeben. Die Möglichkeit einer Verlängerung der U 2-Ost ist dementsprechend - wie bei allen U-Bahn-Endpunkten - planerisch und bautechnisch offen gehalten.

#### 43 **Verlängerung der Trambahnlinie 18 nach St. Emmeram**

Die Verlängerung der Trambahnlinie ist Bestandteil des Nahverkehrsplanes und als „geplante Maßnahme im ÖPNV“ zur Verbesserung der Erschließungs- und Verbindungsqualität im Stadtgebiet auch im Verkehrsentwicklungsplan 2005 enthalten.

Von der zuständigen Stadtwerke München GmbH wird für die Straßenbahnneubaustrecke Effnerplatz - Cosimapark - St. Emmeram derzeit eine Vorplanung erarbeitet. Mit dem Bau kann frühestens nach Fertigstellung des Tunnelbauwerkes Effnerplatz, das Bestandteil des Ausbaus Mittlerer Ring Abschnitt Ost ist, begonnen werden.

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

#### 44 **Stadt-Umland-Bahn (SUB)**

Nachdem die Gesellschafterversammlung der MVV GmbH (MVV) Ende November 2004 dem Vorschlag einer Weiterführung des Lenkungsgebietes und der Untersuchungen für eine Pilotstrecke der SUB unter der Federführung des MVV gegen die Stimme der Landeshauptstadt München nicht zugestimmt hat, hat der MVV das Projekt SUB nunmehr der Inzell-Initiative übergeben. Die bisherigen Ergebnisse (grundsätzliche Machbarkeit und Bewertung des verkehrlichen Potenzials) wurden dokumentiert. Das Projekt wird im Forum „Stadt und Umland“ der Inzell-Initiative weitergeführt.

Einerseits sollen die Trassenvarianten nochmals vertieft mit der künftigen Siedlungsentwicklung gespiegelt werden und andererseits soll auf der Basis einer breiteren Systembetrachtung die rasche Umsetzung eines Pilotprojektes angestrebt sowie ein langfristiges Trassensicherungskonzept aufgelegt werden. Die Untersuchungen sollen u. a. auch Bestandteil des vom Planungsverband Äußerer Wirtschaftsraum München (PV) in Kooperation mit dem MVV, der Landeshauptstadt München und weiteren interessierten Städten und Gemeinden vorgesehenen Projektes „Siedlungsentwicklung und Mobilität“ sein.

#### 45 **Anpassung von Stadt- und Regionalbuslinien an veränderte S-/U- und Trambahnlinien**

Das dichte Busliniennetz hat vorwiegend Verteiler- und Zubringerfunktion zu den Knotenpunkten der Schnellbahnlinien und ergänzt das U-Bahn- bzw. Trambahnliniennetz auf wichtigen tangentialen Verbindungen. Im Sinne der im Nahverkehrsplan enthaltenen Angebots- und Bedienungsstandards für eine fahrgastfreundliche ÖPNV-Bedienung werden deshalb Buslinien an veränderte S-/U- und Trambahnlinien angepasst, z. B. hinsichtlich ihrer Linienführung oder ihrer Bedienungshäufigkeit. Eine große Rolle spielen bei dieser Buslinienanpassung aber auch die ebenfalls im Nahverkehrsplan festgelegten kundenrelevanten Standards, wie z. B. die eingesetzten (städtischen) Fahrzeuge und vor allem der fahrplanmäßige Anschluss (Anschlussicherung).

#### 46 **Erweiterung der P+R-Anlage Neuperlach Süd**

Gemäß dem „Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“ (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.10. Jahr 2001 sollten an der P+R-Anlage in Neuperlach Süd am S-/U-Bahnhof (S 6/U 5) in zwei Stufen mittel- bis langfristig zu den bestehenden ca. 480 Stellplätzen noch ca. 540 Stellplätze für Pkw errichtet werden. Zusätzlich waren 30 P+R-Stellplätze für Busse geplant.

Im Rahmen der Untersuchungen zur Auslastung der P+R-Anlagen nach Einführung der Entgelterhebung wurde in Neuperlach Süd festgestellt, dass die früher häufig überfüllte Anlage jetzt zu ca. 80 - 90 % ausgelastet ist. An der Größenordnung des noch 2001 gesehenen Bedarfs kann deshalb so nicht mehr festgehalten werden, auch wenn es nach den vorliegenden Erfahrungen sehr schwierig ist, einen exakten Bedarf langfristig zu prognostizieren. Grundsätzlich soll aber an dem Ziel festgehalten werden, die P+R-Anlage so zu dimensionieren, dass dort immer freie Plätze zum Umsteigen auf den ÖPNV angeboten werden können. Da sich der Stellplatzbedarf z. B. durch die geplante Bebauung des derzeit auch als

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

P+R-Platz genutzten Hanns-Seidel-Platzes erhöhen wird, ist im Rahmen der baulichen Entwicklung für den Gesamtbereich entlang der Carl-Wery-Straße nunmehr vorgesehen, das derzeit vorhandene Angebot an P+R-Plätzen noch um ca. 300 zusätzliche Pkw-Stellplätze zu erweitern. Auf Stellplätze für Busse wird allerdings - auch aus Kostengründen - verzichtet, da sich bei den bereits bestehenden Anlagen Messestadt Ost und Fröttmaning gezeigt hat, dass das P+R-Angebot für Busse trotz entsprechender Werbemaßnahmen kaum angenommen wird.

### 3.6 Nicht weiterzufolgende ÖV-Maßnahme

#### 47 Ausbau des S-Bahnhofes Trudering zum Regionalzughalt

Die für einen Regionalzughalt in Trudering maßgeblichen Stellen Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH und MVV GmbH haben zusammen mit der Deutschen Bahn AG und dem Bayerischen Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie einen möglichen Regionalzughalt gutachterlich untersuchen lassen. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass ein Umbau des Bahnhofes Trudering zu einem Regionalzughalt als verkehrlich nicht erforderlich eingestuft wird. Eine Regionalzughaltestelle Trudering sei nicht zu rechtfertigen. Ein Halt aller Regionalexpresszüge und aller Regionalbahnzüge mit Weiterführung zum Ostbahnhof wird in seiner Wirkung negativ bewertet, weil die nur für wenige Fahrgäste erreichbaren Vorteile eines Halts durch die Fahrzeitverlängerung für die überwiegend weiterfahrenden Fahrgäste überkompensiert werden. Diese Gründe haben dazu geführt, dass dieses Projekt von den maßgeblichen Stellen derzeit nicht weiterverfolgt wird.

### 3.7 Sonstige Maßnahmen

Die mit dem Beschluss zur PERSPEKTIVE MÜNCHEN für den Verkehrsentwicklungsplan 2005 zugrundegelegte Leitlinie **„Erhaltung und Verbesserung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer - stadtverträgliche Verkehrsbewältigung“** gilt auch für das Verkehrskonzept für den Münchner Osten.

Insofern sind die im Verkehrsentwicklungsplan 2005 enthaltenen sonstigen Maßnahmen im MIV und im ÖPNV - soweit sie den Münchner Osten betreffen -, aber auch die Maßnahmen im Bereich der Verkehrsarten Ruhender Verkehr, Wirtschaftsverkehr, Fahrradverkehr und Fußgängerverkehr Bestandteile des Verkehrskonzeptes. So sollen z. B. im **Ruhenden Verkehr** die innerhalb des Mittleren Ringes liegenden Teile der Stadtbezirke 13, 14 und 16 bedarfsgerecht in das Parkraummanagement einbezogen werden. Im **Wirtschaftsverkehr** ist gemäß dem Grundsatzbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 28.01.2004 die Realisierung des Güterverteilzentrums GVZ Ost an der Hofbräuallee mit einem direkten Gleisanschluss geplant. Beim **Fahrradverkehr** sollen die Maßnahmen des vom Stadtrat im Jahr 2002 beschlossenen „Verkehrsentwicklungsplanes Radverkehr“ umgesetzt und zur Förderung

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

des **Fußgängerverkehrs** soll z. B. bei Neuplanungen auf eine fußläufige Erreichbarkeit aller Einrichtungen des täglichen Bedarfs geachtet werden.

Darüber hinaus sind auch Maßnahmen des **Verkehrsmanagements** (z. B. Ausbau und Nutzung der Verkehrszentrale München) zur Ergänzung der vorhandenen und geplanten Infrastruktur im MIV und ÖPNV, Maßnahmen des allgemeinen (z. B. Informationen über den Verkehrszustand) und des betrieblichen (z. B. Jobtickets oder Mitfahrbörsen) **Mobilitätsmanagements** sowie Maßnahmen zur **Entlastung der Umwelt** (z. B. gezielter Einsatz von Informationen zur Verkehrslenkung und -steuerung, um zeitliche und räumliche Verkehrsentlastungen zu erreichen) Bestandteile des Verkehrskonzeptes für den Münchner Osten.

#### 4. Weiteres Vorgehen

Mit der Zustimmung des Stadtrates zum „Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ sind mit einigen, wesentlichen Maßnahmen des Entscheidungsvorschlages in Kapitel 3 aktuell die im Folgenden beschriebenen weiteren (Verfahrens-)Schritte verbunden.

##### - **Nord-Ost-Verbindung (St 2588)**

Das Ergebnis des noch laufenden Planfeststellungsverfahrens, in dem die Landeshauptstadt München der Planung grundsätzlich zugestimmt hat, bleibt abzuwarten. Ein Erörterungstermin wurde von der Regierung von Oberbayern noch nicht festgelegt.

##### - **Spange Johanneskirchen**

Entsprechend dem Auftrag des Bauausschusses vom 10.07.2001 wurden die Auswirkungen der Spange Johanneskirchen geprüft. Ein Bedarf für die Spange wurde nur zusammen mit der Nord-Ost-Verbindung festgestellt. Damit besteht für das Baureferat die Möglichkeit, dem Stadtrat in Abhängigkeit vom weiteren Verfahren zur Nord-Ost-Verbindung das Bedarfsprogramm zeitnah vorzulegen.

##### - **Verlängerung der Johanneskirchner Straße und Bahnübergänge Brodersenstraße und Daglfinger Straße**

Derzeit ist eine Tieferlegung der S-Bahn zur Beseitigung der Bahnübergänge nicht geplant, auch nicht im Rahmen der DB-Planungen zur 2. S-Bahn-Stammstrecke, die hier eine Verbesserung der Betriebsqualität vorsehen. Das Planungsreferat ist beauftragt, dem Stadtrat bei Änderungen der DB-Planungen bzw. bei Änderung der Rahmenbedingungen erneut zu berichten.

##### - **Joseph-Wild-Straße**

Die Joseph-Wild-Straße ist Teil der Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem (siehe folgend) an das städtische Straßennetz. Soweit ihr Ausbau planungsrechtlich noch nicht festgesetzt ist, erfolgt dies im derzeit in Vorbereitung befindlichen Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728d, Teil 2. Die dauerhafte Öffnung für den allgemeinen Verkehr der derzeit lediglich probeweise geöffneten Joseph-Wild-Straße ist straßenverkehrsrechtlich vom Kreisverwaltungsreferat anzuordnen.

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

- **Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem**

Die Realisierungsmöglichkeit einer landschafts- und grünplanerisch sowie stadtplanerisch und städtebaulich verträglichen und abgewogenen Lösung für eine Ortsumfahrung von Kirchtrudering zur Entlastung des Ortskernes Trudering als Teil einer Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem soll im Rahmen der Arrondierung Kirchtrudering (5. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem) ohne Einbeziehung der Straße „Straßl ins Holz“ noch weiter untersucht werden. In der Untersuchung werden auch die Auswirkungen auf die EAB berücksichtigt. Zu gegebener Zeit wird dem Stadtrat berichtet.
- **Südostanbindung der Messestadt Riem**

Da für die Südostanbindung (A 99-Parallele mit Messeanbindung) noch kein Bau- lastträger feststeht, ist ein Termin für die Einleitung des zur Realisierung erforderlichen Planfeststellungsverfahrens derzeit völlig offen. Die im abgeschlossenen Raumordnungsverfahren landesplanerisch positiv beurteilte Messeanbindung entspricht in ihrer Trassenführung den Vorstellungen der LHM.
- **Südanbindung Perlach**

Gemäß dem Beschluss des Bauausschusses vom 03.04.2001 zur Vorprojektgenehmigung der Südanbindung Perlach kann nun „nach der Beschlussfassung zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ durch den Bauausschuss über die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens entschieden werden.  
Das Planungsreferat wird gemeinsam mit dem Baureferat die Gespräche mit der Gemeinde Neubiberg über die Aktualisierung der interkommunalen Vereinbarung zur Regelung der Planung und Finanzierung der Südanbindung Perlach fortsetzen.
- **Bahnübergänge Balan-, Fasangartenstraße, Unterhachinger und Unterbibberger Straße**

Die Landeshauptstadt München wird ihre Planungsvorstellungen zur Beseitigung der Bahnübergänge Balanstraße, Fasangartenstraße, Unterhachinger Straße und Unterbibberger Straße gemäß den Ausführungen im Entscheidungsvorschlag weiterhin im Rahmen des Projektes „Netzerfüllende Maßnahmen im Außenbereich“ zur 2. S-Bahn-Stammstrecke gegenüber der Bayerischen Eisenbahngesellschaft vertreten und in die erforderlichen Planfeststellungsverfahren einbringen. Gegebenenfalls wird dem Stadtrat berichtet.
- **Wilhelm-Hoegner-Straße**

Unter Hinweis auf die entsprechenden Ausführungen im Entscheidungsvorschlag wird das Planungsreferat gemäß dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 08.10.2003 die Prüfung, ob und unter welchen Umständen die vom BayVGH festgestellten Mängel in einem ergänzenden Bebauungsplanverfahren behoben werden können, zum Abschluss bringen. Dem Stadtrat wird zu gegebener Zeit über das Ergebnis berichtet.
- **Ständlerstraße**

Die im geltenden Flächennutzungsplan enthaltene Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum wird bei der Aktualisierung des Flächennutzungsplanes und

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Aufstellung des Landschaftsplanes Teilbereich VI - Südost aus dem FNP herausgenommen. Wie bei der Billigung des Aktualisierungsentwurfes in der Vollversammlung des Stadtrates am 22.06.2005 wird auch in der Stadtratsvorlage zum endgültigen Beschluss der Aktualisierung statt der bisherigen Trasse eine ökologische Vorrangfläche und übergeordnete Grünbeziehung dargestellt.

- **Friedenspromenade**  
Die im geltenden Flächennutzungsplan enthaltene Darstellung der Friedenspromenade als Hauptverkehrsstraße wird bei der Aktualisierung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Landschaftsplanes Teilbereich VI - Südost aus dem FNP herausgenommen.
- **A 94-Anschlussstelle Hultschiner Straße**  
In der rechtswirksamen Fassung des Flächennutzungsplanes ist ein Anschluss der Hultschiner Straße an die Bundesautobahn A 94 enthalten. Zur Herausnahme dieser Darstellung aus dem Flächennutzungsplan wird das Planungsreferat ein FNP-Änderungsverfahren einleiten. Eine Stadtratsbefassung erfolgt zu gegebener Zeit.
- **Stadt-Umland-Bahn**  
Bei den auf den Ergebnissen des Projektes Stadt-Umland-Bahn aufbauenden, breiter angelegten Überlegungen zur Erforderlichkeit und möglichen Trassen ergänzender (tangentialer) ÖPNV-Vernetzungen im Forum „Stadt und Umland“ der Inzell-Initiative sowie im Rahmen des PV-Projektes „Siedlungsentwicklung und Mobilität“ wird das Planungsreferat die Interessen der LHM in die Definition einer Pilotstrecke sowie ein langfristiges Trassensicherungskonzept einbringen. Dem Stadtrat wird zu gegebener Zeit berichtet.

## 5. Anträge und Empfehlungen

- **Anbindung Löwenbräu an BAB Salzburg vor Baubeginn**  
**Antrag Nr. 2126 der Stadtratsmitglieder Eckert, Frankenhauser, Gittel, Podiuk und Schottenheim vom 04.05.1988**

Der Antrag Nr. 2126 (siehe Anlage 1) wurde letztmalig mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 18.12.1991 zur „Südanbindung Perlach“ aufgegriffen.

Im Antrag wird gefordert, sicherzustellen, dass bereits der Baustellenverkehr einer Brauereiverlagerung über die BAB A 8 verlaufen kann, dass zur Durchführung der Straßenbauarbeiten eine Finanzierungsvereinbarung aller Beteiligten (einschließlich Brauerei) vorliegt und der Lieferverkehr ab Produktionsbeginn über die BAB A 8 geleitet wird.

Hierzu ist festzustellen, dass zwischenzeitlich bereits eine neue Anschlussstelle Neubiberg an der BAB A 8 - derzeit in erster Linie zur Erschließung des neuen Gewerbegebietes „Campeon“ (Verlagerung von Infineon) - erstellt wurde. Die An-

**Entwurfsexemplar  
Stand: 15.11.05**

schlussstelle könnte somit sowohl zur Abwicklung von Baustellenverkehr einer eventuellen Brauereiansiedlung auf der Fläche des Sondergebietes Brauereiverlagerung als auch von entsprechendem Lieferverkehr dienen, ohne das nachgeordnete Straßennetz in Perlach zu belasten.

Die Anschlussstelle muss natürlich auch nicht mehr in die Finanzierungsüberlegungen zur Erschließung einer Brauereiverlagerung und zur Realisierung der Südanbindung Perlach einbezogen werden. Im Übrigen wird zur Frage der Finanzierung auf die entsprechenden Ausführungen zur Südanbindung Perlach im Kapitel 3.2 des Vortrags verwiesen.

Dem Antrag Nr. 2126 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

- **Südanbindung Perlach; feste Einplanung ohne weiteren Verzug  
Empfehlung Nr. 5 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes  
Bezirksteil Perlach am 28.11.2002**

In der Empfehlung Nr. 5 (siehe Anlage 2) wird gefordert, „die Südanbindung Perlach ohne weiteren Zeitverzug fest einzuplanen“.

Hierzu wird auf die Ausführungen zur Südanbindung Perlach im Kapitel 3.2 des Vortrags verwiesen.

Der Empfehlung Nr. 5 wird nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen.

- **Verkehr Parkstadt Bogenhausen  
Maßnahmen zur Verhinderung des Verkehrskollapses in der Parkstadt  
Bogenhausen und den der Stuntzstraße untergeordneten Zubringerstraßen  
noch vor Beginn des Tunnelbaus und vor 2015  
Empfehlung Nr. 43 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes  
Bogenhausen am 17.07.2003**

In der Empfehlung Nr. 43 (siehe Anlage 3) wird gefordert, Maßnahmen zur Verhinderung des Verkehrskollapses in der Parkstadt Bogenhausen und den der Stuntzstraße untergeordneten Zubringerstraßen noch vor Beginn des Tunnelbaus und vor 2015 durchzuführen.

Hierzu wird auf die Ausführungen zur Verkehrsberuhigung der Parkstadt Bogenhausen in Kapitel 3.3 des Vortrages verwiesen.

Der Empfehlung wird nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen.

- **Stellungnahme zum Verkehrskonzept München Ost  
Antrag Nr. 1366 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes  
Trudering-Riem vom 24.07.2003**

Der Antrag Nr. 1366 (siehe Anlage 4) beinhaltet die Stellungnahme des Bezirksausschusses 15 zu den „Untersuchungen zum Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ im Rahmen der durchgeführten Öffentlichkeitsphase.

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Der Antrag wurde mit Schreiben des Planungsreferats vom 04.11.2005 an den Bezirksausschuss aufgegriffen.

Entsprechend den Ausführungen im Kapitel 2.3 des Vortrages wurde die Stellungnahme des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes aus- und bewertet und in die Abwägung zum Entscheidungsvorschlag gemäß Kapitel 3 des Vortrags einbezogen.

Dem Antrag Nr. 1366 kann nur nach Maßgabe der dortigen Ausführungen entsprochen werden.

- **Südanbindung Perlach; Umgehende Wiederaufnahme von Planfeststellungsverfahren und Planungsarbeiten**  
**Empfehlung Nr. 21 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes**  
**Bezirksteil Perlach am 27.11.2003**

In der Empfehlung Nr. 21 (siehe Anlage 5) wird gefordert, „umgehend das Planfeststellungsverfahren und die Planungsarbeiten zur Südanbindung wieder aufzunehmen“.

Hierzu wird auf die entsprechenden Ausführungen im Kapitel 3.2 des Vortrags verwiesen.

Der Empfehlung Nr. 21 kann nur nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen werden.

- **Schließung der Straße Am Mitterfeld (Ziffer 1 des Antrages)**  
**Antrag Nr. 1698 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes**  
**Trudering-Riem vom 18.12.2003**

Im Antrag Nr. 1698 (siehe Anlage 6) wird (nach probeweiser Öffnung der Joseph-Wild-Straße) eine Unterbrechung der Straße Am Mitterfeld, eine evtl. Anbindung des Mitterfelds an die Straße Am Hüllgraben und eine Beschränkung der Geschwindigkeit in der Riemer Straße auf 30 km/h gefordert.

Der Antrag wurde mit Schreiben des Planungsreferats vom 04.11.2005 an den Bezirksausschuss im ersten Punkt aufgegriffen, in den weiteren Punkten behandelt. Zu dem offen gebliebenen Punkt wird auf die Ausführungen zur Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem und zur Öffnung der Joseph-Wild-Straße im Kapitel 3.2 des Vortrags verwiesen.

Dem offen gebliebenen Punkt des Antrags Nr. 1698 kann nur nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen werden.

- **Verkehrskonzept Münchner Osten; Bürgerinitiative Aktionsbündnis Münchner Osten**  
**Antrag Nr. 1760 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes**  
**Ramersdorf-Perlach vom 14.01.2004**

Mit dem Antrag Nr. 1760 (siehe Anlage 7) hat der Bezirksausschuss 16 einen Antrag der Bürgerinitiative Aktionsbündnis Münchner Osten, der eine ausführliche

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

Stellungnahme zu den Ergebnissen der Untersuchungen zum Verkehrskonzept enthält, an das Planungsreferat zur Behandlung weitergeleitet, und zwar unter ausdrücklichem Hinweis auf die wiedergegebene Beschlusslage des BA 16. Hierzu wird auf die Ausführungen zum Entscheidungsvorschlag im Kapitel 3 des Vortrags, insbesondere zur Verlängerung der Ständlerstraße und zur Südanbindung Perlach, aber auch zu den weiteren Maßnahmen im 16. Stadtbezirk verwiesen.

Dem Antrag Nr. 1760 kann nur nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen werden.

**- Verkehrstechnische Erhebung in Waldperlach  
Antrag Nr. 2530 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes  
Ramersdorf-Perlach vom 10.11.2004**

Im Antrag Nr. 2530 (siehe Anlage 8) wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, im Bereich von Waldperlach (Putzbrunner Straße) eine Befragung im Verkehrsnetz nach Fahrtzweck, Quelle und Ziel der Fahrt durchzuführen und auszuwerten.

Das Planungsreferat hält zusätzliche gesonderte Erhebungen mit großem personellen und finanziellen Aufwand gerade zu einem Zeitpunkt, an dem neueste gutachterliche Untersuchungen auch im Bereich von Waldperlach vorliegen, für nicht erforderlich. Verkehrliche Belastungsaussagen werden im Verkehrskonzept für den Münchner Osten getroffen. Außerdem liegen durch die regelmäßig vom Planungsreferat durchgeführten Zählungen an der Münchner Stadtgrenze auch für Waldperlach (hier: Putzbrunner Straße) aussagekräftige Ergebnisse vor, die keine signifikanten Änderungen der Verkehrsbelastung aufzeigen.

Dem Antrag Nr. 2530 kann nur gemäß diesen Ausführungen entsprochen werden.

**- Verlängerung der Ständlerstraße entlang der Hochspannungstrasse mit umweltverträglichem Straßenbau in den Außenraum Richtung Putzbrunn zur B 471 und/oder A 99 (Ziffer 2 des Antrages)  
Empfehlung Nr. 22 der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes  
Trudering-Riem am 10.11.2004**

In der Empfehlung Nr. 22 (siehe Anlage 9) wird eine „umweltverträgliche“ Verlängerung der Ständlerstraße gefordert.

Gemäß den Ausführungen im Kapitel 3.3 des Vortrags, auf die verwiesen wird, ist eine Verlängerung der Ständlerstraße entlang der Hochspannungsleitungsgrasse mit umweltverträglichem Straßenbau in den Außenraum nicht möglich.

Der Empfehlung Nr. 22 kann gemäß diesen Ausführungen nicht entsprochen werden.

**- Umweltgerechte einspurige Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum  
Empfehlung Nr. 28 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes**

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

## **Bezirksteil Perlach am 30.11.2004**

In der Empfehlung Nr. 28 (siehe Anlage 10) wird gefordert, eine Verlängerung der Ständlerstraße in den VEP aufzunehmen.

Auf die Ausführungen zur Verlängerung der Ständlerstraße im Kapitel 3.3 des Vortrags wird verwiesen. Eine umweltgerechte einspurige Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum ist danach nicht möglich und wird nicht weiterverfolgt. Demgemäß wird eine Verlängerung auch nicht in den Verkehrsentwicklungsplan 2005 oder das Verkehrskonzept für den Münchner Osten aufgenommen. Der Empfehlung Nr. 28 kann gemäß diesen Ausführungen nicht entsprochen werden.

**- Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum; Festlegung der Planung in Flächennutzungs- und Verkehrsentwicklungsplan; Überprüfung der Grenzwerte für die Belastung der Luft durch Feinstaub  
Empfehlung Nr. 29 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes  
Bezirksteil Perlach am 30.11.2004**

In der Empfehlung Nr. 29 (siehe Anlage 11) wird im Punkt 1 die „Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum“ und im Punkt 2 die „Beibehaltung dieser Planung im Flächennutzungsplan und Aufnahme in den Verkehrsentwicklungsplan“ gefordert.

Hierzu wird auf die entsprechenden Ausführungen im Kapitel 3.3 des Vortrags verwiesen, nach denen eine Verlängerung aus den dort dargestellten Gründen nicht weiterverfolgt wird. Die Beibehaltung der Planung im FNP und die Aufnahme in den VEP sind daher nicht möglich.

Der Empfehlung Nr. 29 kann demgemäß in den Punkten 1 und 2 nicht entsprochen werden.

Desweiteren wird in der Empfehlung Nr. 29 in Punkt 3 eine Überprüfung der Grenzwerte für die Belastung der Luft durch Feinstäube nach den EU-Grenzwerten, die vom 01.01.2005 an gelten, für das gesamte Stadtgebiet gefordert.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat dazu u. a. Folgendes mitgeteilt: Die angesprochenen EU-Grenzwerte wurden im Rahmen einer Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes und der Novellierung der 22. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (22. BImSchV) im September 2002 in deutsches Recht umgesetzt. In dieser Verordnung wurden Grenzwerte für verschiedene Luftschadstoffe festgelegt, die bis zum Jahr 2005 bzw. 2010 einzuhalten sind. Bis zu diesen Zeitpunkten ist festgelegt, dass für ein Gebiet, in dem die Summe von Grenzwert (Jahres- oder Kurzzeitgrenzwert) und Toleranzmarge für einen oder mehrere betroffene Schadstoffe überschritten wird, die zuständige Behörde einen Luftreinhalteplan aufstellen muss.

Für München wurden vom Bayerischen Landesamt für Umwelt Überschreitungen der Grenzwerte einschließlich der Toleranzmargen bei Stickstoffdioxid und Feinstaub festgestellt. Das Bayerische Staatsministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz hat als zuständige Behörde daraufhin die Regierung von Ober-

# Entwurfsexemplar Stand: 15.11.05

bayern beauftragt, u. a. unter Einbeziehung der Fachdienststellen der Landeshauptstadt München, den Entwurf zum Luftreinhalteplan München zu erstellen. Der „Luftreinhalteplan für die Stadt München“ liegt seit September 2004 vor. Dem Stadtrat wurde darüber u. a. in der Vollversammlung am 15.12.2004 berichtet.

Er beinhaltet u. a. eine umfassende Analyse und Bewertung der Luftschadstoffsituation in München in Bezug auf die o. a. Grenzwerte anhand von Messungen und Modellrechnungen einschließlich einer Ermittlung der Verursacher der Luftschadstoffbelastung (Emissionsquellen). Der Hauptteil umfasst Maßnahmen zur Verbesserung der Luftqualität.

Im Luftreinhalteplan wird u. a. ausgeführt, dass für die geforderte Überprüfung der Feinstäube das Bayerische Landesamt für Umwelt zuständig ist. Dieses betreibt ein bayernweites - auch in München - kontinuierlich registrierendes Messsystem. Die durch Standardmessverfahren ermittelten Messwerte dienen als Grundlage zur Beurteilung der gesetzlichen Vorgaben.

Ergänzend dazu werden mit einfacheren Meßmethoden zeitlich befristete Messkampagnen (i. d. R. ein Jahr) durchgeführt. Diese lassen aber nur Aussagen zu den Jahresmittelwerten zu, es sind keine Aussagen zu den für die Beurteilung der Feinstaubbelastung relevanten Tagesmittelwerten möglich.

Für eine großflächige Betrachtung ganzer Ballungsräume werden dazu noch Rechenmodelle angewendet (Screening). Dabei wird z.B. mit vereinfachten Methoden die Luftschadstoffbelastung im gesamten Hauptstraßennetz analysiert. Für das Münchner Hauptstraßennetz wurde eine Abschätzung der Feinstaubbelastung durchgeführt.

Zusammenfassend ist damit festzustellen, dass die beantragte Überprüfung der Grenzwerte für die Belastung der Luft durch Feinstäube im Rahmen des Luftreinhalteplans München bereits erfolgte und fortgeschrieben wird.

Der Empfehlung Nr. 29 wird im Punkt 3 nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen.

- **Verkehrskonzept für den Münchner Südosten, Juni 2002; Verkehrsentwicklungsplan, Juli 2004; Messung der Feinstaubkonzentration in der Putzbrunner Straße**

**Empfehlung Nr. 30 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes  
Bezirksteil Perlach am 30.11.2004**

In der Empfehlung Nr. 30 (siehe Anlage 12) wird in den Punkten 1 bis 3 gefordert, die Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept 2002 umgehend umzusetzen und in den Verkehrsentwicklungsplan einzustellen.

Hierzu wird auf die Ausführungen zum Entscheidungsvorschlag im Kapitel 3 des Vortrags verwiesen.

Der Empfehlung Nr. 30 kann in den Punkten 1 bis 3 nur nach Maßgabe dieser Ausführungen entsprochen werden.

Desweiteren wird in der Empfehlung Nr. 30 in Punkt 4 eine Messung der Feinstaubkonzentration in der Putzbrunner Straße gefordert.

Dazu teilt das Referat für Gesundheit und Umwelt (RGU) Folgendes mit:

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

Für die Putzbrunner Straße liegen keine Messergebnisse für die Feinstaubbelastung vor. Aufbauend auf 1998 durchgeführte Untersuchungen wurde anhand von Screening-Berechnungen festgestellt, dass die damals gültigen Beurteilungswerte sicher eingehalten sind. Aufgrund von Vergleichsmessungen und Analysen der Luftschadstoffbelastung an anderen Orten wird davon ausgegangen, dass auch die aktuellen Grenzwerte eingehalten werden. Gemäß den Aussagen im Luftreinhalteplan München ergeben sich in der Putzbrunner Straße keine im Hinblick auf die Grenzwerte der 22. BImSchV kritischen Luftschadstoffkonzentrationen. Daher wurden durch das zuständige Bayerische Landesamt für Umwelt keine weiteren Messungen bzw. Berechnungen in der Putzbrunner Straße für erforderlich gehalten.

Das Referat für Gesundheit und Umwelt verfügt über keine Haushaltsmittel, um derartige Messungen durchführen zu lassen. Alternativ dazu wird derzeit im Auftrag des RGU eine aktualisierte Berechnung der Luftschadstoffbelastung im Hauptstraßennetz durchgeführt, um somit entsprechende Informationen für das gesamte Stadtgebiet zu gewinnen (siehe dazu auch die Beschlussvorlage zur Vollversammlung des Stadtrates vom 06.07.2005 „Luftreinhalteplan“). Der Empfehlung Nr. 30 kann in Punkt 4 nach Maßgabe dieser Ausführungen nicht entsprochen werden.

- **Mobilitätsmanagement, Schwerpunkt Waldperlach/Neuperlach; Analysen, Informationskampagnen**  
**Antrag Nr. 2615 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach vom 07.12.2004**

Der Antrag Nr. 2615 (siehe Anlage 13) bezieht sich als Ausgangspunkt auf den Verkehrsentwicklungsplan und das Verkehrskonzept für den Münchner Osten und die (vermeintlich) darin enthaltenen Strassenneubauten, von denen sich die Verkehrsplaner „eine Reduzierung der Verkehrsbelastung ... in Wald- und Neuperlach versprechen. Die Untersuchungen wären auf den IV beschränkt, der ÖPNV wäre nur am Rande erwähnt und betrachtet.

Als Schlussfolgerung daraus wird unter Hinweis auf den Beschluss des Kreisverwaltungsausschusses vom 27.07.04 (VB) zum „Gesamtkonzept Mobilitätsmanagement“ - der dem Antrag Nr. 2615 als Anlage beigefügt ist - und die darin enthaltenen Zielsetzungen ein umfassendes Mobilitätsmanagement-Konzept mit dem Schwerpunkt Waldperlach/Neuperlach gefordert.

Es soll eine Analyse des Verkehrsaufkommens, die Erarbeitung eines ökologisch nachhaltigen Verkehrskonzeptes, eine Befragung von MVV und MVG, eine Informationsoffensive, eine Analyse der Möglichkeiten zur sinnvollen Nutzung von Methoden des Verkehrsmanagements, Überlegungen zur Weiterführung vorhandener Programme (MOBINET, MOBIKIDS) und verkehrsrelevante Erhebungen bei Arbeitgebern im Stadtteil enthalten.

Grundsätzlich sind Verkehrs- und Mobilitätsmanagement-Maßnahmen als Ergänzung vorhandener und geplanter MIV- und ÖPNV-Maßnahmen als Zielvorstellung sowohl im Verkehrsentwicklungsplan 2005 als auch im Verkehrskonzept für den Münchner Osten enthalten. Es wird dazu auf die Ausführungen in Kapitel 3.7 des Vortrags verwiesen.

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

Ob und in welcher Weise jedoch einzelne der im Antrag Nr. 2615 beantragten Maßnahmen im Raum Waldperlach/Neuperlach (z. B. Befragung der Fa. Siemens oder anderer Betriebe) in ein gesamtstädtisches Konzept für ein Mobilitätsmanagement aufgenommen werden können, muss im Detail geprüft werden. Das Planungsreferat schlägt in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat vor, diese Prüfung inhaltlich im Rahmen der Erstellung des Gesamtkonzeptes Mobilitätsmanagement (gemäß dem im Antrag Nr. 2615 genannten Beschluss, der in der Vollversammlung am 28.07.2004 bestätigt wurde) vorzunehmen. Dem Antrag Nr. 2615 wird nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen.

Die Vorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Die betroffenen Bezirksausschüsse des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen, des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim, des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem und des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Planungsreferates, Ziffer 5) der Bezirksausschuss-Satzung angehört.

Der Bezirksausschuss 13 hat ...

Der Bezirksausschuss 14 hat ...

Der Bezirksausschuss 15 hat ...

Der Bezirksausschuss 16 hat ...

Die Bezirksausschüsse des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen, des 14. Stadtbezirkes Berg am Laim, des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem und des 16. Stadtbezirkes Bogenhausen haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, um eine zeitgleiche Beratung innerhalb dieser Sitzung gemeinsam mit dem endgültigen Beschluss zur Aktualisierung des Flächennutzungsplanes Teilbereich VI - Südost zu ermöglichen.

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

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

### II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Dem Entscheidungsvorschlag zum „Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ mit der Maßnahmenkonzeption gemäß Punkt 3.1 mit 3.7 des Vortrages wird zugestimmt. Das „Verkehrskonzept für den Münchner Osten“ ist mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2005 und dem Nahverkehrsplan sowie mit der Aktualisierung des Flächennutzungsplanes und Aufstellung des Landschaftsplanes Teilbereich VI - Südost abgestimmt.
2. Die Verlängerung der Ständlerstraße in den Außenraum und eine Anbindung der Friedenspromenade an eine verlängerte Ständlerstraße werden abgelehnt.
3. Die Planung und Realisierung der Südanbindung Perlach wird weiterverfolgt. Das Baureferat wird gebeten, gemäß dem Beschluss des Bauausschusses vom 03.04.2001 dem Stadtrat eine Vorlage zur Entscheidung über die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens zur Südanbindung Perlach zu unterbreiten. Das Planungsreferat wird beauftragt, nach Beschlussfassung des Stadtrates über diese Vorlage des Baureferates mit der Gemeinde Neubiberg über die Aktualisierung der interkommunalen Vereinbarung zur Südanbindung Perlach weiter zu verhandeln.
4. 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.
5. Die Beseitigung der Bahnübergänge der S-Bahn-Linie 6 Balanstraße, Fasangartenstraße, Unterhachinger Straße und Unterbiburger Straße wird weiterverfolgt. Das Planungsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat die Planungsvorstellungen zur Beseitigung der Bahnübergänge Balan-, Fasangartenstraße, Unterhachinger und Unterbiburger Straße gemäß dem Verkehrskonzept für den Münchner Osten in die im Rahmen des Projektes „Netzergänzende Maßnahmen im Außenbereich“ zur 2. S-Bahn-Stammstrecke anstehenden Vorplanungen zu den erforderlichen Planfeststellungsverfahren einzubringen und dem Stadtrat gegebenenfalls zu berichten.
6. Einer Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem an das städtische Straßennetz zur Abwicklung des sich bis zur Fertigstellung der Messestadt weiter entwickelnden Ziel- und Quellverkehrs wird zugestimmt. Die derzeitige probeweise Öffnung der Joseph-Wild-Straße für den allgemeinen Verkehr wird dazu auf Dauer beibehalten. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die dauerhafte Öffnung der Joseph-Wild-Straße für den allgemeinen Verkehr verkehrsrechtlich anzuordnen. Das Planungsreferat wird beauftragt, die Realisierungsmöglichkeit einer Ortsumfahrung von Kirchtrudering zur Entlastung des Ortskernes Trudering als Teil einer Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem im Rahmen der Arrondierung Kirchtrudering (5. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt) ohne Einbeziehung der Straße „Straßl ins Holz“ zu untersuchen.

# Entwurfsexemplar

## Stand: 15.11.05

7. Die Planung eines Anschlusses der Hultschiner Straße an die Autobahn A 94 wird aufgegeben.  
Das Planungsreferat wird beauftragt, den in der rechtswirksamen Fassung des Flächennutzungsplanes noch enthaltenen Anschluss der Hultschiner Straße an die A 94 in einem Änderungsverfahren zum Flächennutzungsplan als Darstellung herauszunehmen.
8. Das Planungsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit dem Baureferat dem Stadtrat gegebenenfalls über den weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens zur Nord-Ost-Verbindung, für das ein Abschluss derzeit noch nicht abzusehen ist, zu berichten.
9. Die Beseitigung der Bahnübergänge der S-Bahn-Linie 8 Brodersenstraße und Daglfinger Straße sowie der Verlängerung der Johanneskirchner Straße wird weiterverfolgt.  
Das Planungsreferat bleibt beauftragt, dem Stadtrat bei Änderungen der Planungen der Deutschen Bahn zur S-Bahn-Linie 8 bzw. bei Änderungen der Rahmenbedingungen erneut zu berichten.
10. 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.
11. Der Antrag Nr. 2126 der Stadtratsmitglieder Eckert, Frankenhauser, Gittel, Podiuk und Schottenheim vom 04.05.1988 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Die Anträge Nr. 1366 und Nr. 1698 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem vom 24.07.2003 bzw. vom 18.12.2003 sowie die Anträge Nr. 1760, Nr. 2530 und Nr. 2615 des Bezirksausschusses des 16. Stadtbezirkes Ramersdorf-Perlach vom 14.01.2004, vom 10.11.2004 und vom 07.12.2004 sind damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
13. Die Empfehlung Nr. 5 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Bezirksteil Perlach am 28.11.2002, die Empfehlung Nr. 43 der Bürgerversammlung des 13. Stadtbezirkes Bogenhausen am 17.07.2003, die Empfehlung Nr. 21 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Bezirksteil Perlach am 27.11.2003, die Empfehlung Nr. 22 der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem am 10.11.2004 und die Empfehlungen Nr. 28, 29 und 30 der Bürgerversammlung des 16. Stadtbezirkes Bezirksteil Perlach am 30.11.2004 sind damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig

Entwurfsexemplar  
Stand: 15.11.05

beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Thalgott  
Stadtbaurätin

- IV. Abdruck von I. mit III.  
über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium HA II/V 1  
an das Direktorium HA II/V 2 (26x)  
an das Direktorium HA II/V 3  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Entwurfsexemplar  
Stand: 15.11.05

V. WV Planungsreferat SG 3  
zur weiteren Veranlassung.

- zu V.
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
  2. An die Bezirksausschüsse 13, 14, 15 und 16
  3. An das Baureferat
  4. An das Kommunalreferat
  5. An das Kreisverwaltungsreferat
  6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
  7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
  8. An das Sozialreferat
  9. An die Stadtwerke München GmbH
  10. An die MVV GmbH
  11. An das Polizeipräsidium München
  12. An das Planungsreferat HA I, I/1, I/11, I/12, I/2, I/3, I/4
  13. An das Planungsreferat HA I/11-BVK
  14. An das Planungsreferat HA II, II/3, II/5
  15. An das Planungsreferat HA III, III/3
  16. An das Planungsreferat HA IV, IV/5
  17. An das Planungsreferat SG 3  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  18. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/32

Am .....  
Planungsreferat SG 3  
I.A.