

**Verkehrspolitiches Gesamtkonzept für den 19.
Stadtbezirk Thalkirchen – Obersendling –
Forstenried – Fürstenried – Solln**

Vergabe von Beratungs- und/oder Gutachterleistungen

Antrag Nr. 08-14 / A 04092 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 08.03.2013

Antrag Nr. 08-14 / A 04095 der FW vom 11.03.2013

Antrag Nr. 14-20 / A 00163 der SPD vom 06.08.2014

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 19.04.2012

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01764 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01765 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01769 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01770 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01771 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01780 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02183 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02184 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014

Empfehlung Nr. 08-14 / E 02187 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00437 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.05.2015

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00446 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.05.2015

Empfehlung Nr. 14-20 / E 00960 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 12.05.2016

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01469 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017

Auszüge aus BA-Sitzungsprotokollen

Empfehlung Nr. 14-20 / E 01522 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08761**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom (SB)**

Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht zur beiliegenden Beschlussvorlage

Anlass	Die Beendigung des Projekts zum Durchstich der Stäblistraße und der Stadtratsauftrag aus der Vollversammlung vom 19.03.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11531) sind Anlass für das verkehrspolitische Gesamtkonzept des 19. Stadtbezirks Thalkirchen – Obersending – Forstenried – Fürstenried – Solln.
Inhalt	Eine Zusammenfassung und Analyse der getätigten Erhebungen, eine Dokumentation zur Bürgerwerkstatt und die Beantwortung bzw. Weiterführung der in der Bürgerwerkstatt gemachten Vorschläge der interessierten Bürgerinnen und Bürger zur verkehrlichen Verbesserung im 19. Stadtbezirk.
Gesamtkosten	(-)
Entscheidungsvorschlag	<p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Straßenzug Stäblistraße/ Forstenrieder Allee/ Liesl-Karlstadt-Straße als Hauptverkehrsrouten in der Sekundärnetz des aktualisierten Verkehrsentwicklungsplans aufzunehmen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Fläche des Stäbli-Durchstichs im Flächennutzungsplan als Grünverbindung darzustellen.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat, beauftragt, eine Machbarkeitsstudie mit Vorzugstrasse für das Gebiet des ehemaligen Trassenbereichs des Durchstichs Stäblistraße zu erstellen, mit dem Ziel eine durchgängige Rad- und Fußverbindung zu ermöglichen.</p> <p>Das Kommunalreferat wird gebeten entsprechende Erwerbsverhandlungen der zur Realisierung erforderlichen Grundstücke bzw. Grundstücksteile mit den jeweiligen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu führen. Die entsprechenden Grundstücke bzw. Grundstücksteile können erst detailliert benannt werden, wenn das Ergebnis der Machbarkeitsstudie vorliegt. Sollte ein Erwerb nicht möglich sein, ist eine Nutzung des Grundstücks über eine Dienstbarkeit anzustreben.</p>

Entscheidungs- vorschlag	<p>Sollte eine durchgängige Rad- und Fußverbindung auf dem ehemaligen Trassenbereich des Durchstichs Stäblistraße nicht realisierbar sein, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat gebeten, eine Ausweichroute für den Rad- und Fußverkehr zu planen, die über die Bauweberstraße verläuft und den Umbau des Zufahrtsbereichs des alten Tram-Tunnels unter der BAB A 95 beinhaltet.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, eine Machbarkeitsstudie mit begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung zu Verbesserungsvorschlägen zur Vermeidung des Schleichverkehrs im Umgriff der Wolfratshauser Straße/ Herterichstraße/ Eberlestraße zu vergeben. Die Finanzierung erfolgt aus dem laufenden Referatsbudget 2018.</p> <p>Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage unter Ziffer 6. genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.</p> <p>Eine erneute Befassung des Stadtrates ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.</p> <p>Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten zu überprüfen, ob eine Wiederholungsbeschilderung der LKW-Sperren am Mittelteiler der betroffenen Straßen westlich Drygalski-Allee möglich ist, um die Sperrbeschilderung weiter zu verdeutlichen.</p> <p>Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten zu überprüfen, ob das Anbringen eines Hinweisschildes in der Hofmannstraße ab der Emil-Dittler-Straße, wo beidseitig ein nicht benutzungspflichtiger Radweg abmarkiert ist, Abhilfe für das teilweise gefährdende Verhalten der KFZ-Nutzenden schaffen kann.</p> <p>Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Polizei um mehr Verkehrskontrollen in der Graubündener Straße zu bitten und dabei ein besonderes Augenmerk auf parkende LKWs zu haben, die die Radwege blockieren.</p> <p>Das Baureferat wird gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat gebeten zu überprüfen, wie der Teilabschnitt der Herterichstraße, zwischen der Waterloostraße und der Eberlestraße, bezüglich der Radroutenführung optimiert werden könnte.</p> <p>Das Baureferat wird gebeten, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat zu prüfen, ob die Wegeführung wie folgt, realisierbar ist.</p> <p>Die Wegeführung für Radverkehr soll von der Stadtgrenze bzw. Maxhof/ Karl-Wieninger-Weg (Autobahnbrücke)/ Mindelheimer Straße/ Ketterstraße/ nördlich der Sportanlage/ Herterichstraße/ Begasweg/ S-Bahnhof Solln/ Friedastraße/ Anbindung an den Isartalbahnrادweg führen.</p>
-----------------------------	--

Entscheidungsvorschlag	<p>Das Kommunalreferat wird um Grundstückserwerb innerhalb der Straßenbegrenzungslinien entlang der bestehenden Fahrbahn der Forstenrieder Allee an der „Zirkuswiese“ (Flurstück Nr. 496, Gemarkung Forstenried) gebeten, als Voraussetzung für die bauliche Herstellung eines durchgängigen Fußwegs.</p> <p>Das Baureferat wird gebeten, den Fußweg auf der „Zirkuswiese“ (Flurstück Nr. 496, Gemarkung Forstenried) entlang der Forstenrieder Allee, zwischen Falkenhorstweg und Pentenriederweg, baulich herzustellen.</p> <p>Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden mit dieser Beschlussvorlage gebeten, Anfragen von Unternehmen, Schulen sowie Kinderbetreuungseinrichtungen aus dem 19. Stadtbezirk, die das Mobilitätsmanagement betreffen, prioritär zu behandeln.</p> <p>Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden mit dieser Beschlussvorlage beauftragt, aufbauend auf den Evaluations-Ergebnissen des Mobilitätsmanagement-Konzepts für den Münchner Norden, ein lokal angepasstes Konzept für den 19. Stadtbezirk und die Umlandgemeinden zu erstellen und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.</p>
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Stadtbezirk 19, verkehrspolitisches Gesamtkonzept, Stäblistraße
Ortsangabe	19. Stadtbezirk Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln

**Verkehrspolitisches Gesamtkonzept für den 19.
Stadtbezirk Thalkirchen – Obersendling –
Forstenried – Fürstenried – Solln**

Vergabe von Beratungs- und/oder Gutachterleistungen

Antrag Nr. 08-14 / A 04092 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 08.03.2013
Antrag Nr. 08-14 / A 04095 der FW vom 11.03.2013
Antrag Nr. 14-20 / A 00163 der SPD vom 06.08.2014
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 19.04.2012
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01764 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01765 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01769 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01770 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01771 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01780 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02183 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02184 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02187 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00437 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.05.2015
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00446 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.05.2015
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00960 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 12.05.2016
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01469 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017
Auszüge aus BA-Sitzungsprotokollen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01522 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-
Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08761

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom <DATUM> (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	3
1. Anlass.....	3
2. Sachstand und Verfahren.....	4
2.1. Flussverfolgung.....	4
2.2. Verkehrsbefragung.....	9
2.3. Fazit und Schlussfolgerung aus der Flussverfolgung und der Verkehrsbefragung.....	12
2.4. Mobilitätsmanagement als Baustein.....	12
2.4.1. Direkt- und Dialogmarketing.....	13
2.4.2. Betriebliches Mobilitätsmanagement.....	13
2.4.3. Mobilitätsmanagement an Kindergärten und Schulen.....	14
2.5. ÖPNV-Verbesserungen.....	14
2.6. Die Bürgerwerkstatt.....	15
3. Erarbeitung eines verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes.....	16
3.1. Vorschlag im Rahmen dieses Konzeptes realisierbar.....	16
3.2. Vorschlag anderweitig realisierbar.....	18
3.3. Vorschlag nicht realisierbar.....	19
3.4. Fazit.....	21
4. Stadtratsanträge und BV-Empfehlungen.....	22
4.1. Stadtratsanträge.....	22
4.1.1. Planungsstopp für den Durchstich Stäblistraße.....	22
4.1.2. Sofortmaßnahmen nach Aus für Planfeststellung Stäblistraße ergreifen.....	23
4.1.3. Durchstich Stäblistraße – wenigstens als Rad- und Fußwegeverbindung.....	24
4.2. Empfehlungen aus Bürgerversammlungen.....	24
4.2.1. Verkehrsberuhigende und -reduzierende Maßnahmen im Bereich des Straßenzuges Stäblistr., Lochhamer Str. und Siemensallee.....	24
4.2.2. Verkehrslenkende Maßnahmen am Neurieder Kreisel.....	25
4.2.3. Realisierung einer umfassenden Tempo-30 Höchstgeschwindigkeitszone für den gesamten Straßenbereich in Forstenried.....	25

4.2.4. Auf der Trasse des Durchstiches der Stäblistraße für Fuß- und Radfahrerweg anlegen	26
4.2.5. Verkehrsableitung in Wohngebiete.....	26
4.2.6. Verkehrsentslastungskonzept Forstenried.....	26
4.2.7. Ausbau/ Weiterführung der Aidenbachstraße bis zur Herterichstraße.....	27
4.2.8. Ziffer 2: Einrichtung nachhaltiger verkehrsberuhigender , -reduzierender, -lenkender Maßnahmen.....	27
4.2.9. Ziffer 3: Sperrung des Schwerlastverkehrs über 7,5 t in der Lochhamer Straße.....	28
4.2.10. Ziffer 4: Endlich die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01308 und Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 bearbeiten und beantworten.....	29
4.2.11. Flächensicherung für einen Fuß- und Radweg zw. Liesl-Karlstadt-Str. und Forstenrieder Allee.....	30
4.2.12. Abstufung der Staatsstraße 2344 zwischen Neurieder Kreisel und Wolfratshäuser Straße.....	31
4.2.13. Verkehrliches Gesamtkonzept für den 19. Stadtbezirk.....	31
4.2.14. Verkehrsberuhigung durch verkehrspolitisches Gesamtkonzept und Bürgerworkshops für den 19. Stadtbezirk.....	33
4.2.15. Ziffer 2: Planung und Realisierung einer Grünzone zwischen den Ortsteilen Forstenried und Fürstenried mit Fußgänger- und Fahrradwegen auf der für den sogenannten Stäbli-Durchstich vorgesehenen Trasse.....	34
4.2.16. Fahrradtrasse Stäblistraße.....	34
4.2.17. Öffentliche Anhörung und Diskussion des für den Stadtbezirk entwickelten Verkehrskonzeptes vor der Beschlussfassung im Stadtrat.....	34
4.2.18. Angemessene Berücksichtigung der künftigen Entwicklung des Fahrradverkehrs im Zuge der Beratungen zur Verkehrsplanung.....	35
5. Gesamtfazit und weiteres Vorgehen.....	35
6. Vergabe von Beratungs- und/oder Gutachterleistungen.....	37
7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung.....	39
8. Beteiligung des Bezirksausschusses.....	39
II. Antrag der Referentin.....	40
III. Beschluss.....	44

Telefon: 233 - 26178
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
PLAN-HAI-32-2

**Verkehrspolitisches Gesamtkonzept für den 19.
Stadtbezirk Thalkirchen – Obersendling –
Forstenried – Fürstenried – Solln**

Vergabe von Beratungs- und/oder Gutachterleistungen

Antrag Nr. 08-14 / A 04092 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 08.03.2013
Antrag Nr. 08-14 / A 04095 der FW vom 11.03.2013
Antrag Nr. 14-20 / A 00163 der SPD vom 06.08.2014
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 19.04.2012
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01764 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01765 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01769 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01770 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01771 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01780 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02183 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02184 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
Empfehlung Nr. 08-14 / E 02187 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00437 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.05.2015
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00446 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.05.2015
Empfehlung Nr. 14-20 / E 00960 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 12.05.2016
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01469 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017
Auszüge aus BA-Sitzungsprotokollen
Empfehlung Nr. 14-20 / E 01522 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 08761

Anlagen:

1. Flussverfolgung
2. Verkehrsbefragung
3. Dokumentation zur Bürgerwerkstatt
4. ausführliche Beantwortung aller Ideen und Vorschläge aus der Bürgerwerkstatt
5. Antrag Nr. 08-14 / A 04092 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL vom 08.03.2013
6. Antrag Nr. 08-14 / A 04095 der FW vom 11.03.2013
7. Antrag Nr. 08-14 / A 0163 der SPD vom 06.08.2014
8. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 19.04.2012
9. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01764 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
10. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01765 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
11. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01769 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
12. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01770 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
13. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01771 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
14. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01774 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
15. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01780 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
16. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01781 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
17. Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.04.2013
18. Empfehlung Nr. 08-14 / E 02183 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
19. Empfehlung Nr. 08-14 / E 02184 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
20. Empfehlung Nr. 08-14 / E 02187 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.04.2014
21. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00437 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.05.2015
22. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00446 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 07.05.2015
23. Empfehlung Nr. 14-20 / E 00960 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 12.05.2016
24. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01469 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017
25. Auszüge aus BA-Sitzungsprotokollen
26. Empfehlung Nr. 14-20 / E 01522 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 19 – Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln am 11.05.2017
27. Stellungnahme Bezirksausschuss 19 (fehlt noch)
28. Lageplan

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom <DATUM> (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

1. Anlass

Die Verlängerung der Stäblistraße war seit Jahrzehnten ein Projekt, mit dem man sich unter anderem Entlastung für die Liesl-Karlstadt-Straße erhofft hatte und die Lücke im Hauptstraßennetz des Verkehrsentwicklungsplans schließen wollte.

Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde hat mit Bescheid vom 07.03.2013 den Antrag der Landeshauptstadt München vom 28.09.2009 auf Planfeststellung für die Verlängerung der Stäblistraße im Zuge der Staatsstraße 2344 abgelehnt. Infolgedessen ergab sich folgender Auftrag des Stadtrats aus der Vollversammlung vom 19.03.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11531):

„Nach dem Scheitern des Planfeststellungsverfahrens prüft das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zusammen mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat bis zum 31.12.2013 im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes sämtliche möglichen Alternativen verkehrslenkender, verkehrsberuhigender und baulicher Art zur Entlastung des 19. Stadtbezirkes von dem zunehmenden Durchgangs-/ Transitverkehr in Südost-Nordwest-Richtung. Diese werden den betroffenen Anwohnern im Rahmen einer Bürgerwerkstatt zur Diskussion und Meinungsbildung vorgelegt.“

Die Beendigung des Projekts zum Durchstich der Stäblistraße und der oben erwähnte Stadtratsauftrag sind Anlass für das verkehrspolitische Gesamtkonzept des 19. Stadtbezirks Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln.

Im Einvernehmen innerhalb der Verwaltung und mit den Vertretern des Bezirksausschusses 19 wurde geklärt, dass bis Ende 2013 keine substantiellen Ergebnisse hinsichtlich des umfangreichen Aufgabenkatalogs aus der o. g. Beschlussvorlage erarbeitet werden können. Vielmehr kam es zu einem Vorschlag, umfangreiche Untersuchungen (eine Flussverfolgung und eine Verkehrsbefragung) zu erstellen, die im Weiteren noch erläutert werden. Diese führten zu der von der Vollversammlung gewünschten Bürgerwerkstatt im Dezember 2015. Mit dieser Beschlussvorlage wird das daraus abgeleitete und mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitete verkehrspolitische Gesamtkonzept dargestellt.

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziff. 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbegrenzt ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorliegt.

2. Sachstand und Verfahren

Im Stadtbezirk 19 befindet sich die U-Bahnlinie U 3 und S-Bahnstationen der Linien S 7 und S 20. Der Bezirk ist über die Autobahn A 95 und über die Bundesstraße B 11 an das Hauptverkehrsstraßennetz erschlossen. Des Weiteren ist geplant, den Stadtbezirk über die Tram-Westtangente zu erschließen und somit das ÖV-Angebot weiter auszubauen und gemäß den Richtlinien und Leitgedanken der Landeshauptstadt München nachhaltig zu gestalten. Dies ist von besonderer Wichtigkeit, da im Stadtbezirk eine rege Bautätigkeit stattfindet.

Aufgrund der Beendigung des Projekts zum Durchstich der Stäblistraße müssen auch der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) und der Flächennutzungsplan (FNP) angepasst werden. Für den VEP bedeutet der Wegfall des Durchstichs eine Netzlücke in West-Ost-Richtung, die in Ermangelung an Alternativen vom bestehenden Straßenzug Stäblistraße/ Forstener Allee/ Liesl-Karlstadt-Straße übernommen werden muss. Diese Route ist demnach in das Sekundärnetz aufzunehmen.

Für den FNP bedeutet der Wegfall des Durchstichs eine Wegnahme der dort vermerkten Straßenfläche. Diese Fläche soll eine Grünverbindung werden (siehe Fuß- und Radweg Stäblistraße, Kapitel 3.1).

Das verkehrspolitische Gesamtkonzept, welches mit dieser Beschlussvorlage dargestellt wird, zielt auf die Förderung des ÖPNV und darauf, das zu Fuß gehen bzw. Radfahren zu erleichtern. Damit kann aber zugleich auch, das weitere Wachstum unterstellt, ein wichtiger Beitrag zum Erhalt der Leistungsfähigkeit im motorisierten Individualverkehr (MIV) geleistet werden. Im Allgemeinen lässt sich aussagen, dass sich das KFZ-Verkehrsaufkommen im 19. Stadtbezirk in einem großstadtüblichen Rahmen bewegt.

Um den Status Quo im Stadtbezirk besser zu beurteilen und daraus mögliche Maßnahmen für die Zukunft abzuleiten, wurden zwei Erhebungen durchgeführt (eine Flussverfolgung und eine Verkehrsbefragung). Die Flussverfolgung wurde durchgeführt, um Fahrtbewegungen in und aus dem Stadtbezirk zu ermitteln. Ebenfalls wurde eine Verkehrsbefragung durchgeführt, um die Beweggründe für eine Fahrt herauszufinden. Danach wurde eine Bürgerwerkstatt mit externer Moderation veranstaltet. Bei der Bürgerwerkstatt wurden ca. 150 Wortmeldungen abgegeben, die in der weiteren Bearbeitung von den zuständigen Referaten und weiteren Dienststellen (z.B. der Polizei) beantwortet wurden.

2.1. Flussverfolgung

Am 02.04.2014 führte das Büro Schuh & Co. GmbH im Auftrag der Landeshauptstadt München eine Flussverfolgung im 19. Stadtbezirk durch, um den Durchgangsverkehr zu ermitteln (Anlage 1). Hierbei wurden der PKW-Anteil und der Anteil des Schwerverkehrs (SV) erfasst. Es wurde am Morgen und am Abend für jeweils zwei Stunden erhoben (07.00 – 09.00 Uhr und 16.30 – 18.30 Uhr), damit die Morgen- und die Abendspitze (die Maximalbelastung) berücksichtigt werden konnten.

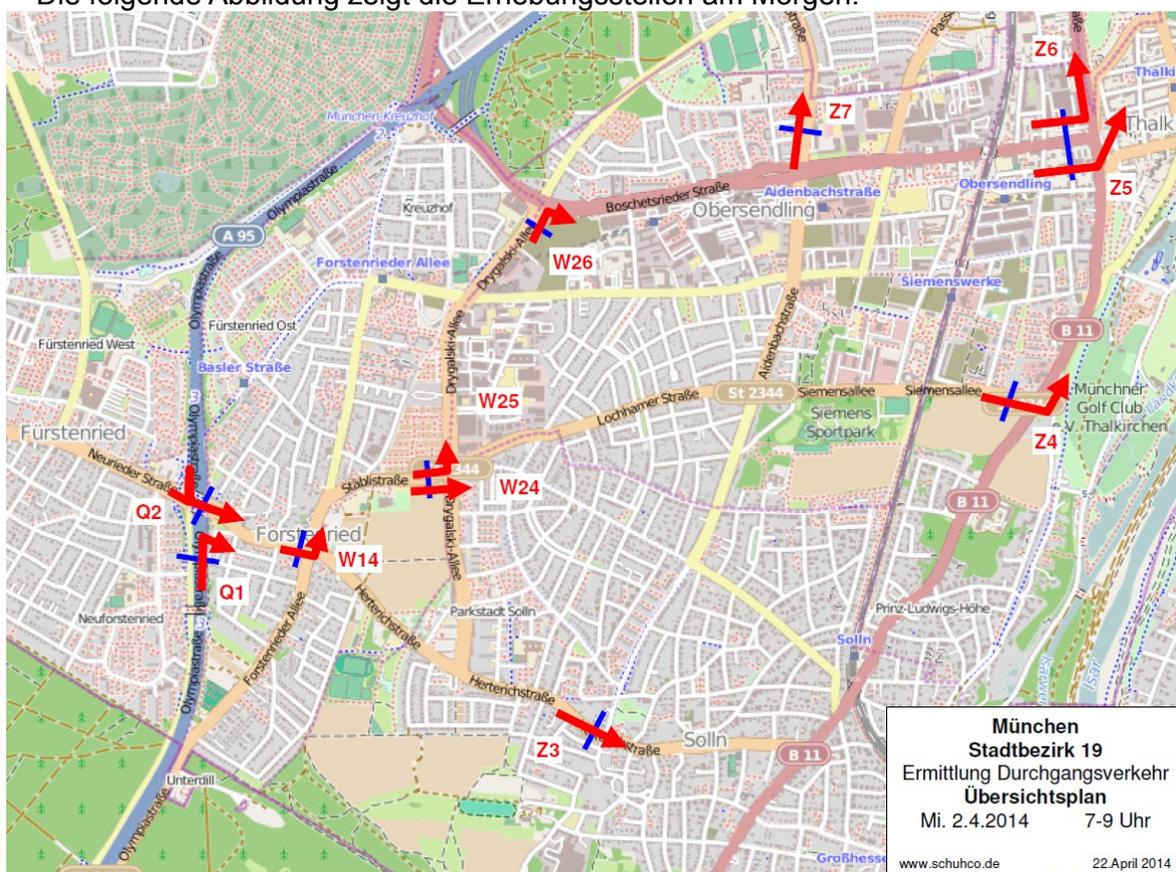
Für den Morgen lag das Augenmerk auf dem stadteinwärts fließenden Verkehr. Für den Abend auf dem stadtauswärts fließenden Verkehr. Die Liesl-Karlstadt-Straße wurde bewusst als Erhebungsort ausgewählt, da sie das Nadelöhr in bzw. aus dem Stadtbezirk ist.

Die Entscheidung der Kfz-Nutzenden hier ein- bzw. auszufahren erfolgt bewusst, da es neben der Anschlussstelle Fürstenried (Verbindung zur Liesl-Karlstadt-Straße) auch die Anschlussstelle Kreuzhof gibt, die eine gute Erschließung an das weiterführende Straßennetz in bzw. aus dem Stadtbezirk bietet.

Für die Flussverfolgung wurden vier repräsentative Straßenzüge ausgewählt, die in etwa West-Ost gerichtet sind. Eine Nord-Süd gerichtete Erhebung wurde als nicht zielführend angesehen. Eine Nord-Süd gerichtete Verbindung bedeutet eine Verbindung der Nachbargemeinden in bzw. aus dem Stadtbezirk. Da es für die Nachbargemeinden jedoch keine alternative Wegführung gibt, würde eine Erhebung lediglich bestätigen, was bekannt ist; nämlich dass es keine Ausweichmöglichkeiten für diese Quell- und Zielverkehre gibt und der Verkehr über die Herterichstraße/ Drygalski-Allee bzw. die Wolfratshauer Straße durch den Stadtbezirk fließt.

Erhoben wurde unter Berücksichtigung der datenschutzrechtlichen Vorschriften mittels manueller Kennzeichenerfassung (diese verbieten eine Videoerfassung).

Die folgende Abbildung zeigt die Erhebungsstellen am Morgen.



An den Erhebungsstellen Q wurden die in den Stadtbezirk einfahrenden Kraftfahrzeuge, an den Erhebungsstellen Z die den Stadtbezirk verlassenden Kraftfahrzeuge erfasst. Die Zwischenstationen W dienen dazu, aufgrund der jeweils großen Fahrtstrecke von Q nach Z, einen Anhaltspunkt über die Routenwahl bzw. Verbleib im Stadtbezirk zu erlangen.

Ergebnisse der Morgenerhebung:

Erhebungsstelle Q1 bzw. Q2 Einfahrt Liesl-Karlstadt-Straße

Insgesamt wurden 1.549 Kraftfahrzeuge erfasst, davon fielen 48 in die SV-Kategorie.

Es zeigt sich, dass die Wegebeziehungen von der Liesl-Karlstadt-Straße zur Murnauer Straße bzw. Boschetsrieder Straße bzw. Siemensallee (Q1 bzw. Q2 zu Z7/ Z6/ Z5/ Z4) einen sehr niedrigen bis nicht existenten Durchgangsverkehr haben. Aufgrund des im stadtweiten Vergleich sehr geringen Durchgangsverkehrs im Bereich von 1 % bis 3 % ist davon auszugehen, dass es sich hier um einen nicht oder nur sehr schwer verlagerbaren Anteil handelt, dem kaum mit Maßnahmen begegnet werden kann.

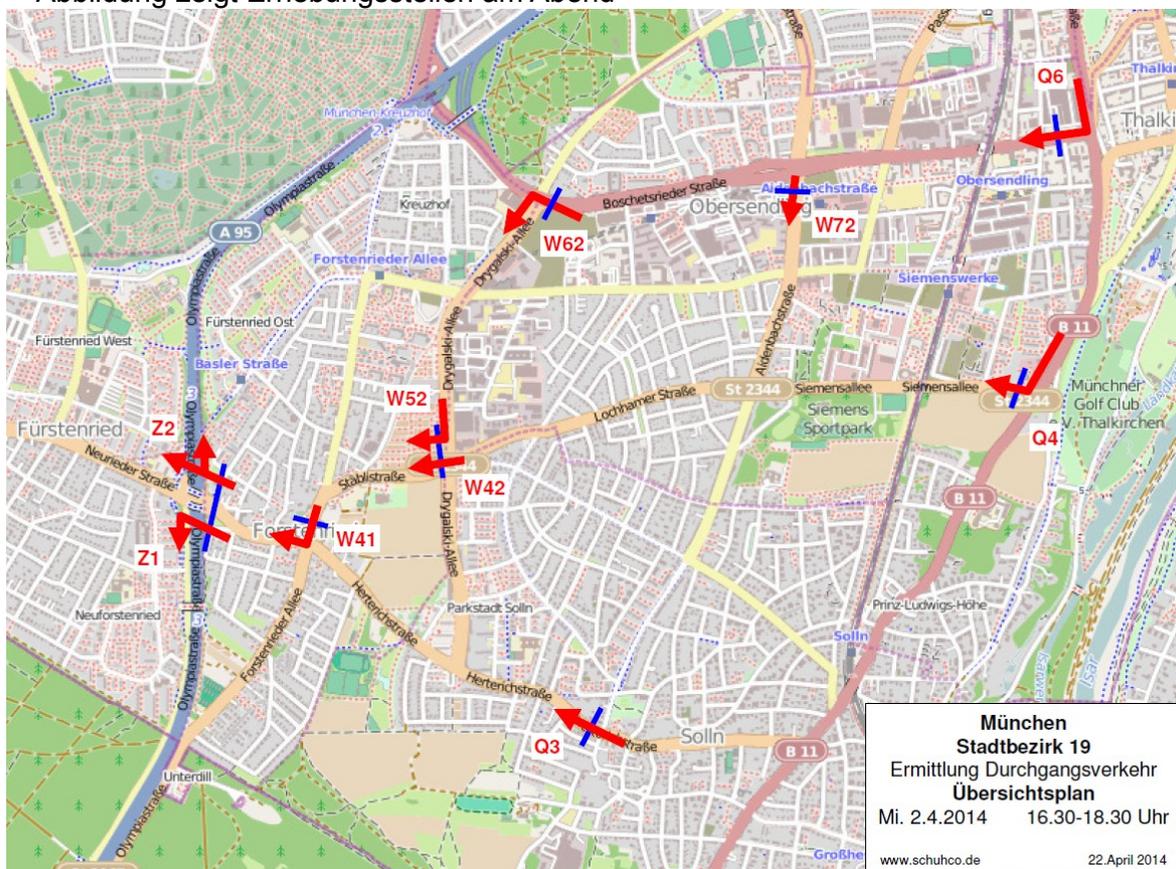
Den größten Anteil am Verkehr haben die einfließenden Verkehre, d.h. jene, die ihr Ziel im Stadtbezirk haben und somit nicht als Durchgangsverkehr gelten können (ca. 50 %, 770 Kfz). 259 Kfz bzw. knapp 17 % biegen weder bei der Zwischenstation am Knotenpunkt Liesl-Karlstadt-Straße/ Forstenrieder Allee/ Herterichstraße (W14) links ab noch fahren sie bei der Erhebungsstelle an der Herterichstraße (Z3) vorbei, d.h. sie finden ihr Ziel bereits vorher. Weitere 246 Kfz bzw. knapp 16 % biegen bei der Zwischenstation W14 links ab. Dies bedeutet, dass ein Drittel der Kraftfahrzeuge (505 Kfz bzw. knapp 33 %) bei einer Sperrung der Liesl-Karlstadt-Straße einen unverhältnismäßig großen Umweg zu ihrem Ziel in Kauf nehmen müssten.

Die Wegebeziehung Liesl-Karlstadt-Straße zur Herterichstraße (Q1/ Q2 zu Z3) stellt einen Sonderfall dar. Die Herterichstraße dient, zusammen mit der Wolfratshauser Straße (B11), als Verbindung zu den Nachbargemeinden (z.B. Pullach). Aufgrund der mangelnden Alternativrouten ergibt sich ein höherer Wert für Durchgangsverkehr als bei den anderen Erhebungsstellen.

Kombiniert man die Erhebungsstellen Q1 und Q2 zu Z3 und berechnet den Anteil für die Spitzenstunde, ergibt sich ein Anteil von 38 % Durchgangsverkehr in der Herterichstraße, der aber wegen der mangelnden Alternativrouten relativiert werden muss.

Eben dieser Mangel an Alternativen bzw. Ausweichmöglichkeiten erschwert eine erfolgreiche Verkehrsentslastung.

Abbildung zeigt Erhebungsstellen am Abend



Ergebnisse der Abenderhebung:

Erhebungsstelle Q3 Herterichstraße

Gesamt wurden 1.361 Kraftfahrzeuge erfasst, davon fielen 11 in die SV-Kategorie. Das Ergebnis verdeutlicht die Sonderstellung der Herterichstraße in ihrer Verbindungsfunktion und dem Mangel an Alternativrouten; 46 % der Kfz-Fahrten können als Durchgangsverkehr gewertet werden. Es liegt jedoch kein nennenswerter SV-Durchgangsverkehr vor.

Erhebungsstelle Q4 Siemensallee

Insgesamt wurden 719 Kraftfahrzeuge erfasst, davon fielen 11 in die SV-Kategorie. Es ist erkennbar, dass zwar die Wegebeziehungen Siemensallee zur Liesl-Karlstadt-Straße (Q4 zu Z2 und zu Z1) einen Durchgangsverkehr von 25 % aufweisen, aber kein Schwerverkehr beteiligt ist. Es ist aber auch zu beachten, dass 75 % der Fahrten ein Ziel im Stadtbezirk aufsuchen, nur 2 % fallen hiervon in die Kategorie Schwerverkehr. Daraus lässt sich vermuten, dass die Durchfahrtsperre für den Schwerverkehr in der Liesl-Karlstadt-Straße einen sehr hohen Befolgungsgrad hat.

Wie in den bereits dargestellten Ergebnissen ist auch hier zu erkennen, dass Z4 (komplementäres Ziel zu Quelle Q4) immer einen höheren Durchgangsverkehr-Wert hat als die anderen Erhebungsstellen in der Murnauer Straße bzw. der Boschetsrieder Straße (Z7, Z6 und Z5). Dieser erhöhte Wert zeigt sich bei der Siemensallee (Q4) noch deutlicher und

dies ist der Grund, warum diese Stelle als einer der beiden Befragungsorte für die Verkehrsbefragung ausgewählt wurde (der zweite Befragungsort war an der Liesl-Karlstadt-Straße).

Erhebungsstelle Q5

Zu der dazugehörigen Erhebungsstelle Z5 (schräg linksabbiegende Kraftfahrzeuge von der Boschetsrieder Straße in den Greinerberg) gibt es keine Erhebungsstelle Q5. Die Kraftfahrzeuge von Q5 sind in Q6 miterfasst.

Erhebungsstelle Q6 Boschetsrieder Straße

Insgesamt wurden 950 Kraftfahrzeuge erfasst, davon fielen 20 in die SV-Kategorie. Es zeigt sich, dass die Wegebeziehungen von der Boschetsrieder Straße zur Liesl-Karlstadt-Straße (Q6 zu Z2 und zu Z1) einen addierten Durchgangsverkehr von 1 % haben und kein Schwerverkehr beteiligt ist, das heißt, wie die Erhebung auch zeigt, dass 99 % der erfassten Kraftfahrzeuge entweder ein Ziel im Stadtbezirk anfahren oder auf der dafür vorgesehenen Hauptverkehrsstraße (Boschetsrieder Straße) bleiben, um den Stadtbezirk zu verlassen. Verkehrsberuhigende Maßnahmen sind hier nicht notwendig.

Erhebungsstelle Q7

Zu der dazugehörigen Erhebungsstelle Z7 (auf der Aidenbachstraße geradeaus fahrender, stadtbezirkverlassender Verkehr) gibt es keine Erhebungsstelle Q7.

Ergebnisse allgemein

Das Ergebnis der im Auftrag des Referates für Stadtplanung und Bauordnung durchgeführten Flussverfolgung zeigt, dass es keinen statistisch nachweisbaren Schwerverkehr als Durchgangsverkehr gibt. Beim Pkw gibt es Durchgangsverkehr. Dieser bewegt sich jedoch (alle außer Q4 bzw. Z4, Siemensallee) in einem statistisch unkritischen Rahmen. Eine Verkehrsberuhigung oder ein Verkehrskonzept, die sich alleine darauf begründen, sind unergiebig.

Es gibt im Durchgangsverkehr ein Verlagerungspotenzial von der Siemensallee (Q4 zu Z1 und Z2 mit 182 Kfz) auf die Boschetsrieder Straße (Q6 zu Z1 und Z2 mit 10 Kfz). So stellt sich die Frage für die Erhebungsstelle an der Siemensallee (Q4 bzw. Z4), mit welchen Mitteln das Primär- und Sekundärstraßennetz gestärkt bzw. gefördert werden kann, so dass die Routenwahl der Kfz-Nutzer für die Boschetsrieder Straße und somit gegen die Siemensallee spricht (gesetzt den Fall, das Ziel der Fahrt liegt südlich der Liesl-Karlstadt-Straße).

An der Erhebungsstelle an der Herterichstraße (Q3 bzw. Z3) zeigt sich deutlich die besondere Funktion und Stellung dieser Straße im Stadtbezirk als Erschließungs- und Verbindungsstrecke zu den Nachbargemeinden (z.B. Pullach) mit erheblichem Durchgangsverkehr.

Ein Umbau des Neurieder Kreisels (so dass der von der Neurieder Straße kommende Verkehr leichter auf die Autobahn abgeleitet werden kann und nur untergeordnet in die Liesl-Karlstadt-Straße eingefahren werden kann) ist gemäß den Ergebnissen der Flussverfolgung wenig ergiebig, da der Großteil der dort in den Stadtbezirk einfahrenden Kraftfahrzeuge ein Ziel im Stadtbezirk aufsucht und somit die Liesl-Karlstadt-Straße befahren muss.

2.2. Verkehrsbefragung

Um einen Einblick in die Beweggründe der Kfz-Nutzenden, die im 19. Stadtbezirk ein- und ausfahren, zu bekommen, wurde eine Verkehrsbefragung durchgeführt (siehe Anlage 2). Die Befragung fand am 23.07.2014 am Morgen (07:00 – 09:00 Uhr) und am Abend (16:30 – 18:30 Uhr) in der Liesl-Karlstadt-Straße und der Siemensallee statt. Es wurden bewusst die gleichen Zeitintervalle wie bei der Flussverfolgung gewählt.

Die Liesl-Karlstadt-Straße wurde als Befragungsort ausgewählt, da sie den Einfahrts- und Ausfahrtsbereich des Stadtbezirks im Westen darstellt. Die Siemensallee wurde ausgewählt, da hier bei der Flussverfolgung ein erhöhter Durchgangsverkehrswert (im Vergleich zu den anderen Erhebungsstellen) festgestellt wurde. Dies lässt sich aber mit der Lage der Erhebungsstelle erklären. Sie liegt nicht direkt an der Stadtbezirksgrenze wie die Liesl-Karlstadt-Straße. Bei hier erfassten Fahrzeugen besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit, dass das Ziel immer noch im Stadtbezirk liegt und somit kein echter Durchgangsverkehr ist.

Es wurden mindestens 20 % der Verkehrsteilnehmenden der Spitzenstunde befragt, um ein repräsentatives Ergebnis zu erhalten. Grundlage für die Spitzenstunde waren Verkehrszählungen (bei der Liesl-Karlstadt-Straße vom 14.11.2013 und bei der Siemensallee vom 25.03.2014).

Bei der Befragung wurden insgesamt 1.223 Fahrzeugführende befragt, von denen 1.180 Antworten ausgewertet werden konnten.

Fahrzweck

Fahrzweck – Gesamtverkehr

Unter dem Begriff „Gesamtverkehr“ wird hier die Gesamtheit aller ausgewerteten Fragebögen verstanden. Also alle Fragebögen der morgendlichen und der abendlichen Befragungsrunde der beiden Standorte.

Es zeigt sich, dass der größte Anteil Quell- und Zielverkehr ist (65 % aller Fahrten).

Die direkt angrenzenden Nachbargemeinden haben eine besondere Bedeutung für den Verkehr im 19. Stadtbezirk. Diese verursachen Durchgangsverkehr, da keine Alternativwegführung vorhanden ist und auch die Möglichkeiten auf den ÖPNV auszuweichen gering sind (vgl. Flussverfolgung: Ergebnisse zu Q3 bzw. Z3).

Der Durchgangsverkehr erreicht insgesamt einen Wert von 26 %. Betrachtet man aber die Lage des 19. Stadtbezirks im städtischen Gefüge, relativiert sich dieser Wert wieder, da ein Stadtbezirk am Stadtrand immer mehr Durchgangsverkehr hat als ein mittig gelegener Stadtbezirk.

Diese Beziehungen sind zwangsläufig, da die Fahrzeugführenden erst in den Stadtbezirk einfahren müssen, um dann wieder hinauszufahren. Daran sieht man, dass hier – mit Bezug ausschließlich auf den Kfz-Verkehr – im Prinzip eine Verbindung im Südwesten von München fehlt. Eine solche Verbindung wäre der Autobahn-Südring, der wohl für den 19. Stadtbezirk eine verkehrliche Erleichterung bedeuten würde, aber im gesamtstädtischen Vergleich nicht die erhoffte Wirkung bringt (siehe Autobahnring A 99 München-Süd Sachstandsbericht über Abschluss der Machbarkeitsstudie der Autobahndirektion Südbayern vom 28.07.2010 Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 04498 und Errichtung des Südringes von 02.12.2015 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03867).

Die Befragten wurden nach dem Zweck ihrer Fahrt gefragt. Da Zwischenstopps beim Ausgangsort und Zielort nicht berücksichtigt wurden, waren auch Mehrfachnennungen möglich. Der Hauptgrund für eine Fahrt ist die Arbeit (62 %), gefolgt von Freizeitunternehmung (15 %). Dann nehmen noch die Besorgungen und das Bringen und Holen (jeweils 7 %) einen höheren Stellenwert ein.

Der Wirtschaftsverkehr (z.B. Lieferungen oder sonstige Kundentermine) wurde in der Bürgerwerkstatt am 05.12.2015 kritisiert sowie in einigen Empfehlungen aus Bürgerversammlungen angesprochen. Der Wirtschaftsverkehr erreicht laut Befragung nur einen Wert von 2 %. Hierfür ein Konzept zu entwickeln, erscheint nicht ergiebig.

Fahrzweck – Durchgangsverkehr

Betrachtet man nur den Durchgangsverkehr, ergibt sich ein sehr ähnliches Bild. Der Hauptgrund für eine Fahrt ist die Arbeit (66 %), gefolgt von Freizeitunternehmung (16 %). Dann werden noch die Besorgungen, das Bringen und Holen sowie Behörde/ Arzt (jeweils 4 %) genannt.

Betrachtet man nun die Kombination Durchgangsverkehr und den Fahrzweck Arbeit, erkennt man, dass sehr starke Fahrbeziehungen zwischen dem Südwesten und dem Münchner Osten, dem Südwesten und Pullach, dem Westen und Pullach und ebenfalls dem Nordwesten und Pullach existieren (vgl. Anlage 2, Bericht zur Verkehrsbefragung, Seite 82, Anlage 9 und Seite 83ff, Anlage 10).

Es fällt auf, dass andere Verkehrsmittel als der eigene PKW (z.B. der ÖPNV) als nicht attraktiv genug für einen Umstieg empfunden werden. Betrachtet man nur die Fahrzeit, zeigt sich, dass der ÖPNV zwar langsamer als der PKW ist, aber die Zeitersparnis mit dem PKW (im Vergleich zum ÖPNV) mitunter bloß zehn Minuten beträgt.

Stichprobenartig wurden für diese vier Fahrbeziehungen für die Abendspitze Vergleiche zur Fahrzeit zwischen dem ÖPNV und dem PKW gemacht. Die nachstehende Tabelle stellt die Fahrzeiten gegenüber.

Südwesten (Pöcking) – München Ost (Berg am Laim)	
PKW	45 Minuten
ÖV	65 Minuten

Südwesten (Pöcking) – Pullach	
PKW	40 Minuten
ÖV	60 Minuten

Westen (Weßling) – Pullach	
PKW	40 Minuten
ÖV	50 Minuten

Nordwesten (Altomünster) – Pullach	
PKW	60 Minuten
ÖV	70 Minuten

Bei diesem Vergleich der Fahrzeiten fällt auf, dass der ÖPNV durchaus mit dem PKW im Wettbewerb stehen kann (natürlich abhängig vom Ausgangspunkt und Tageszeit). Die Wahl des Verkehrsmittels ist mitunter eine sehr persönliche und differenzierte Entscheidung.

Alternativrouten

Die Fahrzeugführenden wurden gefragt, ob sie einen anderen Weg hätten fahren können, als den, den sie am Tag der Befragung gewählt hatten.

In der Morgenspitze der Liesl-Karlstadt-Straße sagten 75 % aus, sie hätten keine Alternativroute nehmen können; für 25 % gäbe es eine Alternativroute. Ein ähnlicher Trend lässt sich auch für die Abendspitze erkennen. 62 % können keine andere Route als über die Liesl-Karlstadt-Straße nehmen, 35 % meinen, sie hätten eine andere Wegeführung finden können und 3 % machten keine Angabe.

Gerade an der Liesl-Karlstadt-Straße, einer der verkehrlichen Brennpunkte des 19. Stadtbezirks, zeigt dieses Ergebnis, dass eine Ableitung am Neurieder Kreisel auf die Autobahn A95 oder gar Sperrung der Liesl-Karlstadt-Straße nicht die gewünschte Entlastung für den Stadtbezirk bringen würde. Der Kfz-Verkehr würde zwar anders fließen, jedoch immer noch seine Quelle bzw. Ziel im Stadtbezirk haben.

In der Siemensallee ist das Ja/ Nein-Verhältnis ausgeglichener, da die Siemensallee, im Vergleich zur Liesl-Karlstadt-Straße, mehr Ausweichmöglichkeiten auf andere Straßen hat.

Alternatives Verkehrsmittel

Die Verkehrsteilnehmenden wurden gefragt, ob sie ein anderes Verkehrsmittel hätten nehmen können. Falls ja, sollten sie angeben welches bzw. welche (Mehrfachnennungen waren möglich).

Bei der Aufschlüsselung nach Befragungsort und -zeit erkennt man, dass in der Liesl-Karlstadt-Straße Befragte öfters angeben, kein anderes Verkehrsmittel benutzen zu können als die in der Siemensallee Befragten. Falls ein anderes Verkehrsmittel wahrgenommen wird, rangiert das schienengebundene Verkehrsmittel auf Platz eins.

Besetzungsgrad

Bei jedem Fahrzeug vermerkte der Befragende die Anzahl der Insassen. Hierbei wurde nicht unterschieden, ob es sich um erwachsene Mitfahrende oder Kinder handelt. Beim Besetzungsgrad fällt auf, dass es selbst unter verschiedenen Voraussetzungen (Befragungsort bzw. -zeit) keine großen Unterschiede gibt. Er schwankt zwischen 1,26 und 1,38 und beträgt im Durchschnitt 1,33 Personen/ Fahrzeug. Man kann also folgern, dass Ort und Zeit nicht die Entscheidungskriterien für den Besetzungsgrad sind, eher noch der Fahrzweck.

2.3. Fazit und Schlussfolgerung aus der Flussverfolgung und der Verkehrsbefragung

Die beiden Erhebungen wurden durchgeführt, um die Menge des Durchgangsverkehrs und die Gründe dafür zu ermitteln. Hierbei stellte sich heraus, dass der Durchgangsverkehr geringer war, als es die Wahrnehmung der Bevölkerung vermuten ließ. Der Verkehr fließt, bis auf wenige Stellen, auf den ausgewiesenen Hauptverkehrsstraßen. Auf der Liesl-Karlstadt-Straße kommt es zu einem hohen Verkehrsaufkommen, dieses behindert Fahrradfahrende und ist auch für zu Fußgehende unattraktiv. Hier besteht deutlicher Handlungsbedarf zur Verbesserung. Dies wird so auch von den Bürgerinnen und Bürgern empfunden und spiegelt sich in den gestellten Empfehlungen der Bürgerversammlungen, den Stadtratsanträgen und den Meldungen auf der Bürgerwerkstatt wider. Mit der Verbesserung für den Radverkehr soll eine Verbesserung für zu Fuß Gehende einhergehen.

Des Weiteren zeigen die Ergebnisse, dass der Schwerlastverkehr im Vergleich zum gesamten Stadtgebiet eine durchschnittliche Größenordnung darstellt. Der größte Anteil des Durchgangsverkehrs, der sich aber ebenfalls im durchschnittlichen Bereich bewegt, findet sich auf der Herterichstraße.

Der Hauptgrund für eine Fahrt in bzw. aus den 19. Stadtbezirk ist die Arbeit. Die schienengebundenen Verkehrsmittel sind die meistgenannten Alternativen zum PKW. Die Fahrzeugführenden sind sich ihrer Alternativen bewusst und dennoch findet kein Umsteigen statt, da ein Umstieg auf schienengebundene Verkehrsmittel als nicht attraktiv empfunden wird. Dies bedeutet einen klaren Auftrag, den ÖPNV attraktiver zu gestalten und zu bewerben, beispielsweise könnten durch Mobilitätsmanagement entsprechende Anreize geschaffen werden.

2.4. Mobilitätsmanagement als Baustein

Hierzu nimmt das Kreisverwaltungsreferat wie folgt Stellung:
Maßnahmen des Mobilitätsmanagements können zu einer Reduktion des Quell-Zielverkehrs bzw. zu einer Verlagerung auf den Umweltverbund beitragen. Der Kreisverwaltungs-

ausschuss hat daher am 25.07.2017 ein umfangreiches Mobilitätsmanagement-Konzept für den Münchner Norden, das einen flächendeckenden und integrierten Ansatz verfolgt, auf den Weg gebracht (vgl. Vorlagen-Nr.14-20 / V 09211). Mit mehreren Maßnahmenpaketen für verschiedene Zielgruppen soll dort eine Verkehrsverlagerung von 5% des motorisierten Individualverkehrs auf die Verkehrsmittel des Umweltverbunds erreicht werden. Die Zielerreichung soll nach drei Jahren Umsetzung mittels einer wissenschaftlichen Evaluation überprüft werden.

Auch für den 19. Stadtbezirk und die Umlandgemeinden ist grundsätzlich ein analog konzipiertes und an die lokalen Besonderheiten angepasstes Mobilitätsmanagement-Konzept möglich. Es wird jedoch empfohlen, zunächst die Ergebnisse des Ansatzes im Münchner Norden abzuwarten. Diese werden jedoch frühestens im Jahr 2021 vorliegen.

Einige Maßnahmen des Mobilitätsmanagementprogramms „München – Gscheid Mobil“ werden im Folgenden beispielhaft erklärt:

- Direkt- und Dialogmarketing zur Förderung der Nutzung des Umweltverbunds für alle Haushalte
- Betriebliches Mobilitätsmanagement für alle Betriebe mit mehr als 100 Mitarbeitern
- Mobilitätsmanagement an Kindertagesstätten und Schulen zur Reduktion des Bring- und Holverkehrs.

2.4.1. Direkt- und Dialogmarketing

Mit der Neubürgerberatung bestehen mittlerweile einige Jahre Projekterfahrung im Direkt- und Dialogmarketing zur Förderung nachhaltiger Mobilität. Dabei werden die Privathaushalte systematisch und flächendeckend persönlich angeschrieben und bekommen eine Grundlageninformation über alle zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote vor Ort. Im weiteren Verlauf besteht für interessierte Bürgerinnen und Bürger die Gelegenheit, sich individuell zusätzlich benötigte Informationen zu bestellen, z.B. zum Thema Barrierefreiheit für Behinderte oder zum Thema Nachtlinien für Studentinnen und Studenten. Auf Wunsch wird eine persönliche telefonische Mobilitätsberatung angeboten, die letztlich erfahrungsgemäß ausschlaggebend für die spätere Verhaltensänderung, den Kauf eines ÖPNV-Abos oder einer Car Sharing Mitgliedschaft ist.

Eine Evaluation ergab, dass Neubürgerinnen und Neubürger mit Beratungsangebot im Vergleich zu Neubürgerinnen und Neubürgern ohne Beratungsangebot den ÖPNV zu 7,6 % häufiger und den Pkw zu 3,3 % weniger nutzen.

Nicht nur die Bedürfnisse oder die Lebenssituation ändern sich. Auch das Mobilitätsangebot befindet sich im ständigen Wandel. Beispiele hierfür sind die jährlichen Änderungen im Tarif und Fahrplanangebot im Öffentlichen Verkehr, neue Angebote beim Car Sharing und im Radverkehr oder auch Veränderungen beim Parkraummanagement.

2.4.2. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Seit dem Jahr 2005 bietet das Referat für Arbeit und Wirtschaft den Unternehmen aus der Landeshauptstadt München und dem Landkreis München das Förderprogramm „betriebliches Mobilitätsmanagement“ an. Das Programm hilft den Betrieben, den von ihnen ausgelösten Verkehr zu optimieren und gleichzeitig die lokale Verkehrssituation zu entlasten. Durch effiziente Beratung, ein Mobilitätskonzept und in der Praxis bewährte Maßnahmen

sparen die Unternehmen und ihre Beschäftigten zudem Geld.

Die Teilnahme an dem etwa zehn Monate dauernden Förderprogramm ist für die Betriebe **kostenlos**. Die Kosten werden vom Referat für Arbeit und Wirtschaft aus einem eigens für diesen Zweck bereit gestellten Budget getragen. Die Akquisition der Teilnehmerbetriebe spricht Firmen ab 100 Beschäftigten an.

2.4.3. Mobilitätsmanagement an Kindergärten und Schulen

Der Hol- und Bringverkehr mit dem PKW kann an Kindertagesstätten und Schulen um bis zu 20% reduziert werden, wenn Lehrern, Eltern und Kindern Unterstützung bei der persönlichen Mobilitätsplanung und dem persönlichen Mobilitätsverhalten gewährt wird. Dies geschieht durch vielfältige Maßnahmen, die auf die lokalen Gegebenheiten und die Entwicklungsstadien der Zielgruppen angepasst sind. Sie bestehen aus Information, Beratung, Organisationsunterstützung und Training, sowie spielerischem und kreativem Lernen. Eine bekannte Maßnahme ist der Bus mit Füßen, der im Rahmen von „München – Gscheid Mobil“ an zahlreichen Grundschulen mit großem Erfolg durchgeführt wird oder auch die Schultournee der Radlhauptstadt München, bei der Kinder sowohl ihre Fahrräder reparieren als auch wichtige Verkehrsregeln lernen. Entscheidend für den Erfolg ist die Kooperationsbereitschaft der jeweiligen Kindertagesstätten und Schulen.

2.5. ÖPNV-Verbesserungen

In der Verkehrsbefragung zeigte sich, dass viele die schienengebundenen Verkehrsmittel als Alternative zum PKW sehen. Das schienengebundene ÖV-Angebot ist oftmals mit dem Busfahrplan abgestimmt, so dass eine Umsteigebeziehung reibungslos klappen kann.

Im Stadtbezirk wird ein Teil der Tram Westtangente verlaufen. Diese Maßnahme wurde auch in der Bürgerwerkstatt diskutiert. Sie ist im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München verankert. Ein gewünschte Verlängerung der Tram Westtangente Richtung Süden kann momentan aus wirtschaftlichen Faktoren und Baukostengründen nicht verwirklicht werden, die Option dafür wird aber für die Zukunft offengehalten.

Bezüglich des Ausbaus des DB-Südrings für den Personenverkehr liegen bereits umfangreiche Untersuchungen vor. Allerdings wurden diese Planungen zugunsten der 2. Stammstrecke zunächst zurückgestellt. Der Regionalzughalt Poccistraße befindet sich derzeit in der Planung durch den Freistaat Bayern und die Deutsche Bahn AG.

Aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung ist eine Aufwertung der innerstädtischen Tangentialbeziehungen insbesondere mit dem Ziel, direkte Verbindungen zwischen den Schnellbahnknoten und den Stadtbezirken herzustellen, nach wie vor durch die Realisierung der im Nahverkehrsplan enthaltenen Tram Westtangente (Neuhausen – Laim – Obersendling) und der Tram Nordtangente (Neuhausen – Schwabing – Bogenhausen) sowie durch eine weitere Ertüchtigung der Metrobuslinien, die vor allem die tangentialen Verbindungen außerhalb der von S-, U-Bahn und Tram bedienten Routen befahren, vorgesehen. Auch die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2013 eingeführte Express-Buslinie X 30 (zwischen Ostbahnhof und Harras) stellt eine attraktive Tangentialverbindung im Münchner Süden dar. Darüber hinaus soll im Rahmen der anstehenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans auch der verkehrliche Nutzen einer Tram Südtangente untersucht werden.

2.6. Die Bürgerwerkstatt

Gemäß dem eingangs erwähnten Stadtratsauftrag hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung am Samstag, 5.12.2015, 10.00 – 14.15 Uhr im Bürgersaal in Fürstenried eine Bürgerwerkstatt organisiert (Anlage 3). Die Bürgerinnen und Bürger waren eingeladen, sich über den aktuellen Planungsstand und die Ergebnisse der Verkehrserhebungen (der Flussverfolgung und der Verkehrsbefragung) des Referates für Stadtplanung und Bauordnung zu informieren, Fragen zu stellen sowie Anregungen und Vorstellungen für das verkehrspolitische Gesamtkonzept zu äußern und zu entwickeln.

An der Bürgerwerkstatt nahmen über 100 interessierte Bürgerinnen und Bürger teil sowie Vertreterinnen und Vertreter des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 19, Stadträte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, des Baureferates sowie der MVG.

Etwa 50% der Bürgerinnen und Bürgern hatten sich bereits mit der Verkehrsentwicklung im Stadtbezirk beschäftigt, Anträge auf Bürgerversammlungen gestellt oder waren (und sind) in Bürgerinitiativen aktiv. Bis auf einige wenige kamen alle Teilnehmenden aus dem 19. Stadtbezirk. Fast 60% kamen aus dem Stadtteil Forstenried, etwa 20% aus Solln, die anderen Anwesenden aus Obersendling, Fürstenried und Thalkirchen.

Die Werkstatt bot Raum zur Diskussion mit der Verwaltung, aber auch untereinander. Die ca. 150 Anregungen wurden dokumentiert und im Anschluss an die Bürgerwerkstatt durch die Verwaltung und weitere beteiligte Dienststellen (z.B. die Polizei) intensiv auf ihre Eignung zur Erreichung einer verkehrlichen Entlastung des Stadtbezirks geprüft. Dieser Prüfungsvorgang benötigte mehrere Monate Zeit, da großer Wert auf eine ausführliche Beantwortung der Anregungen und qualitative Herangehensweise gelegt wurde. Eine ausführliche Behandlung der Anregungen findet sich in Anlage 4.

Diese vorgebrachten Ideen und Vorschläge betrafen auch viele Aspekte, die über verkehrskonzeptionelle Maßnahmen hinausgehen. Sie wurden deshalb hinsichtlich möglicher indirekter verkehrlicher Einflüsse geprüft und soweit dies nicht erfüllt war, aus der weiteren Betrachtung ausgeschlossen.

Es zeigte sich, dass bei den Ideen und Vorschlägen teilweise die gleichen Themen eingebracht wurde wie schon auf den Bürgerversammlungen und in den Bezirksausschuss- und Stadtratsanträgen.

Die in der Bürgerwerkstatt geäußerten Ideen und Vorschläge wurden im Nachgang in Themenblöcke zusammengefasst. Diese Blöcke wurden wiederum in Maßnahmen, die einen wirkungsvollen Beitrag zu einem verkehrspolitischen Gesamtkonzept beisteuern (verkehrlenkende, verkehrsberuhigende und bauliche Maßnahmen zur Entlastung in Bezug auf Durchgangs-/ Transitverkehr) und solche, die sonstige Themen (z.B. Grünflächen) betreffen, oder in anderem Zusammenhang bzw. im Rahmen anderer Projekte zu realisieren sind, untergliedert.

3. Erarbeitung eines verkehrspolitischen Gesamtkonzepts

Entsprechend dem Auftrag des Stadtrats aus der Vollversammlung vom 19.03.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11531) wurden nun auf der Basis der in Kapitel 2 dargestellten verkehrlichen Analyse sowie auf Basis der Bürgerwerkstatt Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im 19. Stadtbezirk geprüft und daraus Empfehlungen für ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept abgeleitet. Dabei wurden folgende Zielsetzungen zugrunde gelegt:

Das verkehrspolitische Gesamtkonzept achtet die Richtlinien und Leitgedanken der Landeshauptstadt München gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan (VEP). Die Belange von Menschen mit Behinderung werden deutlich formuliert. Dabei sind – soweit im Bestand möglich – die Forderung aus der DIN 18040-3 (Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum) umzusetzen, da dieses Regelwerk die Grundlage für die unterschiedlichen Behinderungen darstellt. Den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) sind ebenfalls Rechnung zu tragen.

Für die aus wirtschaftlichen und sozialen Gründen notwendige Gewährleistung einer stadtverträglichen Mobilität in München haben alle Maßnahmen zur Verkehrsverminderung und zur Verkehrsverlagerung auf umweltgerechte Verkehrsmittel höchste Priorität. Um die Belastungen aus dem Straßenverkehr so gering wie möglich zu halten, müssen der notwendige Kfz-Verkehr stadtverträglich organisiert (z.B. Straßen in Kategorien mit bestimmten Funktionen einteilen) und Alternativen zum PKW geboten werden (z.B. ÖV-Angebot, Fuß- und Radwege).

In Anlage 4 sind alle eingereichten Themen vollständig vorgestellt und behandelt. Dabei werden die Antworten in drei Kategorien aufgeteilt:

- Vorschlag zielführend, daher Aufnahme in das verkehrspolitische Gesamtkonzept und, falls nötig, Einleitung weiterführender Schritte zur Verwirklichung
- Vorschlag wird über ein anderes Projekt bearbeitet bzw. realisiert, daher für das verkehrspolitische Gesamtkonzept nicht erforderlich
- Vorschlag nicht realisierbar, daher abgelehnt (mit Begründung)

Die verwirklichtbaren Ideen und Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger, sowie die Stadtratsanträge und Empfehlungen aus den Bürgerversammlungen fließen alle in das verkehrspolitische Gesamtkonzept mit ein. Die Maßnahmen sind zu kategorisieren in Maßnahmen, die schnell umgesetzt werden können (und sollen), und andere, die eine gewisse Vorbereitungs- bzw. Planungszeit brauchen, um realisiert werden zu können.

Im Folgenden werden die Ideen und Vorschläge der Bürgerwerkstatt kurz vorgestellt und erläutert, welche Folgen zu erwarten sind.

3.1. Vorschlag im Rahmen dieses Konzeptes realisierbar

Dieses Kapitel widmet sich den Ideen und Vorschlägen aus der Bürgerwerkstatt, die im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzepts verwirklicht werden können. Im Anhang wird detailliert auf jeden Vorschlag eingegangen und wie dieser realisiert werden kann.

Das Folgende ist eine Zusammenfassung.

In Solln, genauer gesagt im Straßendreieck Herterichstraße/ Wolfratshauer Straße/ Wilhelm-Leibl-Straße, wird die Fahrbeziehung Herterichstraße/ Wolfratshauer Straße gern über die Wilhelm-Leibl-Straße abgekürzt. Dieser **Schleichverkehr** soll unterbunden werden. In der Vergangenheit wurde bereits die Lichtsignalanlage am Knotenpunkt Herterichstraße/ Wolfratshauer Straße ertüchtigt und es wurden einige bauliche Maßnahmen in der Wilhelm-Leibl-Straße durchgeführt, die zwar die Verkehrssicherheit erhöhten, aber offenbar nicht den Schleichverkehr verhindern.

Nach der Bürgerwerkstatt häuften sich im Lauf des Folgejahres 2016 die Beschwerden zum Thema Durchgangs- und Schleichverkehr und Verkehrssicherheit im oben beschriebenen Dreieck. Es fanden daraufhin mehrere Ortstermine und Besprechungen mit dem Bezirksausschuss, der Polizei und Vertretern des Kreisverwaltungsreferats statt, um eine Lösung über schnelle, einfache Maßnahmen (z.B. Parkverbote) zu finden. Es zeigte sich jedoch deutlich, dass die subjektive Wahrnehmung der Anwohnerschaft und die objektive der Verwaltung (und auch Polizei) divergieren. Auch wurde deutlich, dass Einzelmaßnahmen zum Beheben eines lokalen Missstandes immer auch einen Nachteil für andere Straßenzüge nach sich ziehen würden.

Aus diesem Grund wurde innerhalb der o.g. Abstimmungsrunden beschlossen, ein Verkehrsgutachten mit Verbesserungsvorschlägen zur Vermeidung von Durchgangs- und Schleichverkehr durch ein externes Ingenieurbüro erstellen zu lassen. Dieses Gutachten soll mit entsprechender Öffentlichkeitsbeteiligung in mehreren Stufen erstellt und begleitet werden. Eine entsprechende Beauftragung soll mit diesem Beschluss erfolgen. Die benötigten finanziellen Mittel in Höhe von voraussichtlich 70.000,00 € einschließlich Mehrwertsteuer (50.000 € Gutachten und 20.000 € Öffentlichkeitsbeteiligung) stehen im Referatsbudget 2018 zur Verfügung.

Ein **Durchfahrverbot für LKW** bzw. dessen Einhaltung ist intensiv gefordert worden. Aus diesem Grund wird das Kreisverwaltungsreferat prüfen, ob eine Wiederholungsbeschilderung (z.B. auf dem Mittelteiler) für die durch das Kreisverwaltungsreferat ohnehin ausgewiesenen Routen für den Schwerverkehr sinnvoll ist.

Zum Themenblock **Nahmobilität** wurden die meisten verwirklichtbaren Vorschläge gemacht.

Die eingebrachten Vorschläge waren vielfältig, und es zeigt sich, dass hier Verbesserungsmöglichkeiten bestehen.

Die Vorschläge reichen von einer deutlicheren Beschilderung und konsequenteren Freihaltung der Radwege von parkenden Fahrzeugen bis zu komplett neu angelegten Fuß- und Radwegeverbindungen, wie einem Fuß- und Radweg auf der alten Trasse der Verlängerung der Stäblistraße.

Die Verwirklichung des **Fuß- und Radwegs** auf den Flächen **der alten Trasse der Verlängerung der Stäblistraße** gestaltet sich aufgrund der damals abgeschlossenen Grundstücksverträge zum Durchstich schwieriger als ein Fuß- und Radweg auf dem alten Industriegleis. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung erachtet eine Fuß- und Radwegetrasse auf den Flächen des ehemals vorgesehenen Stäbli-Durchstichs als sinnvolle Ergänzung des Wegenetzes. Die Trassenführung muss auf die neuen Besitzverhältnisse abgestimmt werden. Hier muss mit den teilweise neuen Eigentümerinnen und Eigentümern verhandelt werden.

Die folgende Stellungnahme des Kommunalreferats verdeutlicht die komplizierte Situation: „In den 1960er Jahren waren mit notariellen Verträgen Flächen aus der Gemarkung Forstried an die Stadt abgetreten worden. Die Flächen waren nach dem Inhalt der Kaufverträge zum Ausbau der Stäblistraße vorgesehen. Das Planungsziel einer Verlängerung der Stäblistraße (ehemals: Vorhaben Neurieder Straße) wurde mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats der Landeshauptstadt München vom 09.04.2014 (Sitzungsvorlagen–Nr.: 08-14 / V 13085) endgültig aufgegeben. In Konsequenz hierzu wurden zudem der Aufstellungsbeschluss, wie auch der Billigungsbeschluss vom 16.07.2008 für Bebauungsplan Nr. 1739 (A), aufgehoben. Daher waren die Grundstücke an die Eigentümer zurück geben. Die Rückübertragungen sind [teilweise] vollzogen.

Zwischenzeitlich haben weitere Eigentümer bzw. Eigentümergemeinschaften die Rückabtretung von Flächen gefordert, die von ihnen bzw. ihren Rechtsvorgängern im Eigentum an die Stadt übereignet worden sind. Die Übertragungsgeschäfte erfolgten in den 1930er bis 1980er Jahren, waren teils entgeltlich, teils unentgeltlich. In den meisten Verträgen sind der Vertragszweck (Inanspruchnahme zum Ausbau der Neurieder Straße, später Stäblistraße) ebenso ausdrücklich geregelt, wie die Verpflichtung der Stadt zur Rückübertragung bei Aufgabe des Straßenbauvorhabens. Bei den Urkunden, in denen derartige Angabe fehlen, ergibt sich der Vertragszweck aus den Umständen und dem Gegenstand des Grundstücksgeschäfts; der Rückübertragungsanspruch folgt der Rechtsprechung zur Vertragsanpassung bei Wegfall der Geschäftsgrundlage (d. h. Aufgabe des Planungsvorhabens).

Die Rückgabe der Flächen an die vormaligen Eigentümer bzw. deren Rechtsnachfolge ist zwingend, da die Stadt bei gerichtlicher Geltendmachung der Ansprüche unterliegen würde.“

Bei einer Rückübertragung einzelner Grundstücke ist die Möglichkeit für eine Fuß- und Radwegeverbindung grundsätzlich noch gegeben, die Trassenführung muss jedoch auf die Grundbesitzverhältnisse hin angepasst werden und/ oder bedarf der Mitwirkung der Eigentümerinnen und Eigentümer. Eine gradlinige durchgehende Verbindung im Verlauf des ehemaligen geplanten Durchstichs der Stäblistraße ist unter gegenwärtigen Rahmenbedingungen allerdings nicht verwirklichtbar.

3.2. Vorschlag anderweitig realisierbar

Dieses Kapitel widmet sich den Ideen und Vorschlägen, die für ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept sinnvoll sind, aber im Rahmen anderer Projekte verwirklicht werden. Um Doppelaufträge zu vermeiden, werden diese Ideen und Vorschläge für das verkehrspolitische Gesamtkonzept nicht weiterverfolgt.

Es wurde eine Vielzahl an Vorschlägen gemacht, z.B. zum Erhalt von Grünflächen, zum Vorbehaltsnetz für den Wirtschaftsverkehr, zur Schulwegsicherheit, zu dezentralen Versorgungs- und Lieferkonzepten, zu Luft- und Lärmschutz, zum Ausbau des ÖPNVs, zu Lichtsignalanlagen, zu Geschwindigkeitsbeschränkungen, zu Parkverboten und -gebühren, zum Ausbau von Radwegenanlagen, zu Straßenbeleuchtung und Bike + Ride-Anlagen. In Anlage 4 wird dargestellt, wie diese Ideen und Vorschläge innerhalb von anderen Maßnahmen und Projekten realisiert werden.

3.3. Vorschlag nicht realisierbar

Dieses Kapitel ist in Anlage 4 ausführlicher dargestellt. Es widmet sich den Ideen und Vorschlägen, die für ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept nicht realisiert werden können. Es wurde eine Vielzahl an Vorschlägen gemacht, z.B. zu angeblich fehlenden Prognose- daten, zu Veränderungen in der Verkehrsführung und Straßenumbauten, zur Erweiterung von Car Sharing-Geschäftsgebieten, zur Abstufung der Staatsstraße 2344, zum Südring, zu Geschwindigkeitsbeschränkungen, zum Schwerverkehr, zum ÖPNV und zu P+R- Anlagen.

Die Ablehnungen dieser Ideen und Vorschläge sind in Anlage 4 begründet. Exemplarisch werden vier dieser abgelehnten Ideen und Vorschläge vorgestellt: zur Abstufung der Staatsstraße 2344, zu Geschwindigkeitsbeschränkungen, zum Schwerverkehr und zum ÖPNV.

Abstufung der Staatsstraße 2344:

Die Staatsstraße 2344 (neu) bildet auch ohne die verlängerte Stäblistraße eine durchgehende Netzstruktur übergeordneter Bundes- und Staatsstraßen. Sie beginnt an der B11, trifft im Knoten Liesl-Karlstadt-Straße/ Forstenrieder Allee auf die St 2065 und verknüpft sich im Knoten Forstenrieder Kreisel mit der St 2344 (alt) und der BAB A 95. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren (OBB) hat auf dieser Grundlage den bestehenden Straßenzug Siemensallee/ Lochhamer Straße/ Stäblistraße/ Forstenrieder Allee mit Wirkung vom 01.01.2009 zur Staatsstraße aufgestuft. Diese Aufstufung ist seit 21.03.2012 bestandskräftig. Eine gegen die Aufstufung gerichtete Klage wurde mit Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 07.06.2011 abgewiesen. Ein Antrag auf Zulassung der Berufung gegen dieses Urteil wurde mit Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21.03.2012 abgelehnt.

Die Entscheidung, ob das nun vorliegende verkehrspolitische Gesamtkonzept für diesen Stadtbezirk Auswirkungen auf die Klassifizierung des Straßenzuges als Staatsstraße hat, obliegt ausschließlich der OBB. Aufgrund des bestehenden Netzzusammenhangs sowie der Tatsache, dass der Straßenzug im VEP als Hauptverkehrsrouten im Sekundärnetz ausgewiesen wird, ist eine anderslautende Beurteilung durch die OBB allerdings als äußerst gering einzuschätzen.

Staatsstraßen sollen innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sein. Letzterer Gesichtspunkt ist nicht dergestalt zu interpretieren, dass auf Staatsstraßen tatsächlich der Durchgangsverkehr quantitativ überwiegen muss. Gerade in größeren Städten wie der Landeshauptstadt München wird der örtliche Verkehr auch und gerade auf höher qualifizierten Straßen dem überregionalen Verkehr deutlich überwiegen. Genauso wenig spielt die tatsächliche Verkehrsdichte des betroffenen Straßenzuges eine ausschlaggebende Rolle.

Maßgebliches Kriterium im Zusammenhang mit der Verkehrsbedeutung eines Straßenzuges ist daher der durch selbigen vermittelte Netzzusammenhang. Hierunter ist ein zusammenhängendes Netz übergeordneter Straßen zu verstehen, welches vorliegend gegeben ist. Entgegen der Auffassung der Vorschlagsmachenden haben Kreuzungen im Verlauf einer Staatsstraße keinerlei Einfluss auf diesen Netzzusammenhang, noch können sie einen solchen unterbrechen. Danach wäre die Existenz einer Staats- bzw. Bundesstraße in geschlossener Ortslage nicht denkbar.

Darüber hinaus sind auch der tatsächliche Ausbauzustand bzw. die Bauklasse für die Klassifizierung einer Straße nicht relevant.

Es gilt zudem zu beachten, dass bevor der Straßenzug Siemensallee/ Lochhamer Straße/ Stäblistraße/ Forstenrieder Allee zur Staatsstraße aufgestuft wurde, bereits seine Funktion als Teil des Sekundärnetzes gemäß VEP erfüllte. Die dann erfolgte Aufstufung änderte nichts an seiner Funktion. Mit dem verkehrspolitischen Gesamtkonzept sowie eines eventuell aktualisierten VEPs ändert sich abermals nichts an seiner Funktion.

Der Stadtrat hat sich bereits mehrfach mit der geschilderten Thematik befasst, zuletzt mit Beschluss des Bauausschusses vom 15.10.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12524). Die Entscheidung, ob ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept für diesen Stadtbezirk Auswirkungen auf die Klassifizierung des Straßenzuges als Staatsstraße hat, obliegt zu gegebener Zeit ausschließlich der OBB. Da sich eine Klassifizierung als Staatsstraße – wie dargestellt – vorrangig nach dem Netzzusammenhang und nicht nach der tatsächlichen Verkehrssituation beurteilt, ist die Wahrscheinlichkeit einer anderslautenden Beurteilung durch die OBB allerdings sehr gering einzustufen.

Geschwindigkeitsbeschränkungen:

Ein Vorschlag zielt darauf ab, dass in der Drygalski-Allee zwischen Stockmannstraße und Springerstraße die Geschwindigkeit auf 30 km/h gesetzt wird.

Tempo 30 Zonen können in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsverkehr vorgesehen werden. Die Zonen-Anordnung darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306 StVO) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen auch nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. Diese Bedingungen sind in der Drygalski-Allee nicht erfüllt.

Schwerverkehr:

Ein Vorschlag beinhaltet den Wunsch, dass die Lkw-Durchfahrtsperre auf den Straßenzug Stäblistraße/ Lochhamer Straße/ Siemensallee ausgeweitet wird.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Zur Sperre des Lkw-Durchgangsverkehrs ist zunächst die Festlegung eines Lkw-Vorrangnetzes im Umgriff der Lochhamer Straße nötig. Nachdem der Lkw-Umleitungsverkehr der Herterichstraße bereits über den Straßenzug Wolfratshäuser Straße/ Siemensallee/ Aidenbachstraße/ Boschetsrieder Straße verläuft, wäre in diesem Hauptstraßennetz der betroffene Lkw-Verkehr über 3,5 t, der nicht im Rahmen des Anliegerverkehrs in das in Rede stehende Gebiet um die Lochhamer Straße einfahren darf, wohl ebenso zu führen. Erkenntnisse über den tatsächlichen Lkw-Verkehr in der Lochhamer Straße, der sich dort im reinen Durchgangsverkehr bewegt, liegen dem Kreisverwaltungsreferat aber aktuell nicht vor.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Flussverfolgung hat für den Straßenzug Siemensallee/ Lochhamer Straße/ Stäblistraße einen Durchgangsverkehr von null Fahrzeugen der Kategorie Schwerverkehr erfasst. Andere erfasste Fahrzeuge der Kategorie Schwerverkehr fallen in den Bereich des Quell-/ Zielverkehrs, z.B. Lieferverkehr. Diese Art von Anliegerverkehr kann nicht verboten bzw. unterbunden werden.

Eine Ausweitung der Lkw-Durchfahrtsperre auf den Straßenzug Stäblistraße/ Lochhamer Straße/ Siemensallee ist daher nicht angezeigt.

ÖPNV:

Ein Vorschlag zielt auf eine Verbesserung des ÖPNV-Angebots ab, indem die Bayerische Oberlandbahn (BOB) auch an Werktagen am Bahnhof Solln hält.

Dazu wird auf den Beschluss „S-Bahn-Haltestelle Siemenswerke auch an Wochenenden und Feiertagen von Zügen der BOB anfahren“ (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 01339) verwiesen. Darin hat die zuständige Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) wie folgt Stellung genommen:

„Der Halt Siemenswerke erfährt in der Tat derzeit einen Bedeutungswandel durch die stetig wachsende Wohnbebauung im Umkreis der Haltestelle. Der Wunsch aus der Bürgerversammlung ist daher nachvollziehbar. Wir müssen jedoch darauf hinweisen, dass im Gegenzug der Halt in Solln am Wochenende ersatzlos entfallen müsste. Die Fahrplankonstruktion lässt die Bedienung von beiden Halten leider nicht zu.“

Daher verbleibt es bei der bisherigen Regelung.

In Anlage 4 finden sich zu allen abgelehnten Ideen und Vorschlägen die ausführliche Antworten mit Begründungen, warum diese Ideen und Vorschläge nicht verwirklicht werden können.

3.4. Fazit

Wie sich gezeigt hat, sind viele Vorschläge unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen derzeit nicht machbar, andere werden im Zuge bereits bestehender Projekte verwirklicht und daher, um Doppelaufträge zu vermeiden, nicht in das verkehrspolitische Gesamtkonzept aufgenommen. Nur wenige Vorschläge, hauptsächlich zum Thema Fuß- und Radverkehr, eignen sich für Maßnahmen, die im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes umgesetzt werden können.

Zudem gab es einige Vorschläge, die zwar realisiert werden konnten bzw. bald realisiert werden, aber nicht die erhoffte und erwartete verkehrliche Entlastung bringen werden. Somit werden folgende Maßnahmen zur Umsetzung im Rahmen eines verkehrspolitischen Gesamtkonzeptes vorgeschlagen:

- Auf dem ehemaligen Trassenbereich des Durchstichs Stäblistraße soll eine neue Rad- und Fußverbindung realisiert werden.
- Für die Vermeidung des Schleichverkehrs im Umgriff der Wolfratshauer Straße/ Herterichstraße/ Eberlestraße/ Wilhelm-Leibl-Straße soll eine Machbarkeitsstudie umsetzbare Verbesserungsvorschläge liefern.
- Eine Wiederholungsbeschilderung der LKW-Sperre am Mittelteiler der betroffenen Straßen westlich der Drygalski-Allee soll die LKW-Durchfahrtsperre verdeutlichen.
- Ein Hinweisschild mit „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“ in der Hofbrunnstraße ab der Emil-Dittler-Straße, wo beidseitig ein nicht benutzungspflichtiger Radweg abmarkiert ist, wird aufgestellt. Dies soll Abhilfe für das teilweise gefährden-

de Verhalten der KFZ-Nutzenden schaffen.

- Mehr Verkehrskontrollen in der Graubündener Straße und dabei ein besonderes Augenmerk auf parkende LKWs, die die Radwege blockieren, sollen durchgeführt werden.
- Das Baureferat wird gebeten, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat zu prüfen, ob die Wegeführung wie folgt, realisierbar ist.
Die Wegeführung für Radverkehr soll von der Stadtgrenze bzw. Maxhof/ Karl-Wieninger-Weg (Autobahnbrücke)/ Mindelheimer Straße/ Ketterstraße/ nördlich der Sportanlage/ Herterichstraße/ Begasweg/ S-Bahnhof Solln/ Friedastraße/ Anbindung an den Isartalbahnradweg führen.
- Ein Fußweg auf der „Zirkuswiese“ (Flurstück Nr. 496, Gemarkung Forstenried) entlang der Forstenrieder Allee soll baulich hergestellt werden.

4. Stadtratsanträge und BV-Empfehlungen

4.1. Stadtratsanträge

4.1.1. Planungsstopp für den Durchstich Stäblistraße

Die Stadtratsfraktion der GRÜNEN/ RL hat am 08.03.2013 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 04092 (Anlage 5) gestellt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 08-14 / A 04092 wie folgt Stellung:

Durch die Vollversammlung des Stadtrates am 19.03.2013 i.S. „Verlängerung der Stäblistraße – Planfeststellungsverfahren“ (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11531) wurde beschlossen, gegen den ablehnenden Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 07.03.2013 mangels Aussicht auf Erfolg keine Rechtsmittel einzulegen. In der Vollversammlung des Stadtrates am 09.04.2014 (Verlängerung der Stäblistraße zwischen Forstenrieder Allee und Anschlussstelle BAB A 95/ München-Fürstenried, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13085) wurde die Einstellung der Bauleitplanung, die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses (Beschluss der Vollversammlung vom 03.06.1992) und die Aufhebung des Billigungsbeschlusses (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.07.2008) zur Verlängerung der Stäblistraße beschlossen.

Damit hat sich der Antragspunkt „Der Stadtrat möge beschließen: Die Stadtverwaltung stellt die Planungen für den Durchstich der Stäblistraße ein“ erledigt, da ihm bereits voll entsprochen wurde.

Mit dem weiteren Antragspunkt, die Stadtverwaltung solle „zukünftig verkehrliche Verbesserungen für alle Verkehrsteilnehmer, den Schutz der Anwohner und eine attraktive Gestaltung des Straßenraumes“ anstreben, wurde die Stadtverwaltung mit Beschluss der Vollversammlung am 19.03.2013 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 11531) beauftragt. Dieser Punkt wird zusammen mit anderen offenen Anträgen und Empfehlungen im Rahmen der

Erstellung eines „Gesamtverkehrskonzeptes“ für den 19. Stadtbezirk in dieser Beschlussvorlage behandelt.

Leider konnte der ursprünglich gesetzte Termin nicht eingehalten werden, da für die Prüfung zunächst das multimodale Verkehrsmodell hinsichtlich des Wegfalls der Verlängerung der Stäblistraße aktualisiert werden musste. Zudem hat sich in ersten Abstimmungsgesprächen mit dem Bezirksausschuss des 19. Stadtbezirks Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln ergeben, dass für die verkehrliche Analyse als Grundlage zur Prüfung von Maßnahmen eine zusätzliche Flussverfolgung und eine Verkehrsbefragung unterstützend herangezogen werden musste. Diese Erhebungen und deren Auswertungen finden sich in Kapitel 2 dieser Beschlussvorlage.

Die Ergebnisse der beiden Erhebungen wurden mit dem Bezirksausschuss des 19. Stadtbezirks besprochen. Außerdem erfolgte eine enge Abstimmung zu der in der Vollversammlung des Stadtrates am 19.03.2013 i.S. „Verlängerung der Stäblistraße – Planfeststellungsverfahren“ geforderten Bürgerwerkstatt, damit gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern ein Gesamtkonzept erarbeitet werden kann.

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04092 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ ROSA LISTE vom 08.03.2013 wird entsprochen.

4.1.2. Sofortmaßnahmen nach Aus für Planfeststellung Stäblistraße ergreifen

Die Stadtratsfraktion der FW hat am 11.03.2013 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 04095 (Anlage 6) gestellt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 08-14 / A 04095 wie folgt Stellung:

Zu Antragspunkt 1:

Durch die Vollversammlung des Stadtrates am 19.03.2013 i.S. „Verlängerung der Stäblistraße – Planfeststellungsverfahren“ wurde beschlossen, dass gegen den ablehnenden Bescheid der Regierung von Oberbayern vom 07.03.2013 mangels Aussicht auf Erfolg keine Rechtsmittel einzulegen seien. In der Vollversammlung des Stadtrates am 09.04.2014 wurde die Einstellung der Bauleitplanung, die Aufhebung des Aufstellungsbeschlusses (Beschluss der Vollversammlung vom 03.06.1992) und die Aufhebung des Billigungsbeschlusses (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.07.2008) zur Verlängerung der Stäblistraße beschlossen (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13085). Somit sind alle Planungen für einen Durchstich an der Stäblistraße eingestellt worden.

Zu Antragspunkt 2a:

Dieser Antragspunkt entspricht dem Antrag Nr. 08-14 / A 04092 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ ROSA LISTE vom 08.03.2013 (siehe Kapitel 4.1.1). Somit wird gemäß den Ausführungen zum Antragspunkt der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ RL auch diesem Punkt entsprochen.

Zu Antragspunkt 2b:

Die Thematik des Neurieder Kreisels ist ein Baustein, der im verkehrspolitischen Gesamt-

konzept betrachtet wurde. Hierzu gab es bei der Bürgerwerkstatt und bei Bürgerversammlungen Meldungen. Damit wird dem Antragspunkt entsprochen.

Zu Antragspunkt 3:

Diesem Anliegen aus dem Antrag Nr. 08-14 / A 03948 ist bereits im Wesentlichen entsprochen. Gemäß dem Antrag Nr. 08-14 / A 03948, dem Stadtrat mitzuteilen, wie mit der Veränderungssperre für das Grundstück an der Stäblistraße verfahren wurde, erfolgte hierzu ein gesondertes Antwortschreiben am 11.09.2013. Hierbei wurde durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mitgeteilt, dass der Antrag auf Vorbescheid vom Dezember 2012, der ursprünglich negativ verbeschieden wurde, mit Vorbescheid vom 11.06.2013 nunmehr überwiegend positiv beantwortet werden konnte.

Zu Antragspunkt 4:

Der Antrag Nr. 08-14 / A 03695 wurde federführend beim Baureferat behandelt. Gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates am 19.03.2013 i.S. „Verlängerung der Stäblistraße – Planfeststellungsverfahren“ wurde das Baureferat beauftragt, den „Bescheid der Regierung von Oberbayern vertieft zu überprüfen und dem Stadtrat einen Vorschlag zum weiteren Vorgehen zu unterbreiten“. Im Rahmen dieser Überprüfung erfolgte nach Aussage des Baureferates auch die abschließende Bearbeitung dieses Antrages (siehe Beschluss des Bauausschusses am 15.10.2013, „Verlängerung der Stäblistraße“ Planfeststellungsverfahren, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 12524).

Dem Antrag Nr. 08-14 / A 04095 der FW vom 11.03.2013 wird entsprochen.

4.1.3. Durchstich Stäblistraße – wenigstens als Rad- und Fußwegeverbindung

Die Stadtratsfraktion der SPD hat am 06.08.2014 den anliegenden Antrag Nr. 14-20 / A 00163 (Anlage 7) gestellt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 00163 der SPD vom 06.08.2014 kann nur nach Maßgabe des Vortrags der Referentin entsprochen werden, d.h es muss mit den jetzigen Eigentümerinnen und Eigentümer neu verhandelt werden (siehe Kapitel 3.1).

4.2. Empfehlungen aus Bürgerversammlungen

4.2.1. Verkehrsberuhigende und -reduzierende Maßnahmen im Bereich des Straßenzuges Stäblistr., Lochhamer Str. und Siemensallee

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 19.04.2012 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 (Anlage 8) beschlossen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Verlängerung der Stäblistraße war seit Jahrzehnten ein Projekt, mit dem man sich unter anderem Entlastung für die Liesl-Karlstadt-Straße erhofft hatte und die Lücke im Hauptstraßennetz des VEP schließen wollte.

Die Regierung von Oberbayern als Planfeststellungsbehörde hat mit Bescheid vom 07.03.2013 den Antrag der Landeshauptstadt München vom 28.09.2009 auf Planfeststel-

lung für die Verlängerung der Stäblistraße im Zuge der Staatsstraße 2344 abgelehnt. Die Landeshauptstadt München hat das Vorhaben einer Verlängerung der Stäblistraße mit Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 09.04.2014 (Sitzungsvorlagen-Nr.: 08-14 / V 13085) abgeschlossen.

Diese Empfehlung der Bürgerversammlung stammt noch aus dem Jahr 2012, zu einer Zeit also, in der die Verlängerung der Stäblistraße noch anvisiert wurde. Diese Maßnahme wird nun nicht verwirklicht, stattdessen erfolgte der Auftrag des Stadtrats ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept zu entwickeln, um den 19. Stadtbezirk mittels verkehrslenkender, verkehrsberuhigender und baulicher Art zu entlasten. Dieses verkehrspolitische Gesamtkonzept wird in dieser Beschlussvorlage durchgeführt.

Somit kann der Empfehlung entsprochen werden.

4.2.2. Verkehrslenkende Maßnahmen am Neurieder Kreisel

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01764 (Anlage 9) beschlossen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Zur Reduzierung des Verkehrs wird seit Langem in der Neurieder Straße vor dem „Neurieder Kreisel“ eine Neuordnung der Fahrspuren gefordert. Dieses setzt allerdings eine bauliche Aufweitung des Straßenprofils der Neurieder Straße im westlichen Knoteneingangsbereich (Schaffung einer Rechtsabbiegespur zur BAB A 95 in Richtung Garmisch) voraus [damit der Knotenpunkt noch verkehrssicher abgewickelt werden kann].

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Ein Umbau des Knotenpunkts bzw. eine Neuordnung der Fahrspuren ist nicht zielführend, da bereits die Verkehrszählung vom 13.11.2013 zeigte, dass die meisten Fahrzeugführenden schon jetzt von der Neurieder Straße auf die BAB A 95 abbiegen. Die Flussverfolgung sowie die Verkehrsbefragung zeigten zusätzlich, dass der große Anteil der Verkehre Quell- und Zielverkehr ist, der mangels Alternativen die Liesl-Karlstadt-Straße befahren muss. Eine Umstrukturierung des Knotenpunkts verhindert nicht die Fahrt in bzw. aus dem Stadtbezirk. Diese Fahrten würden lediglich verlagert werden. Eine solche Verkehrsverlagerung ist zu vermeiden, da sie nicht nachhaltig und den anderen Bewohnerinnen und Bewohnern einer Großstadt wie München gegenüber nicht fair ist.

Eine weitere Entlastung für die Liesl-Karlstadt-Straße ist zu erwarten, wenn die Oberfläche des Luise-Kiesselbach-Platzes abschließend hergestellt und für den Verkehr Ende 2017 freigegeben wird.

Der Empfehlung kann nicht entsprochen werden.

4.2.3. Realisierung einer umfassenden Tempo-30 Höchstgeschwindigkeitszone für den gesamten Straßenbereich in Forstenried

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried

– Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01765 (Anlage 10) beschlossen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Tempo 30 Zonen können in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf vorgesehen werden. Die Zonen-Anordnung darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306 StVO) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen auch nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. In Gewerbegebieten kommen solche Regelungen grundsätzlich nicht in Betracht.

Nach diesen Vorgaben ist eine umfassende Tempo-30-Höchstgeschwindigkeit für den gesamten Straßenbereich in Forstenried nicht realisierbar.

Der Empfehlung kann nicht entsprochen werden.

4.2.4. Auf der Trasse des Durchstiches der Stäblistraße für Fuß- und Radfahrerweg anlegen

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01769 (Anlage 11) beschlossen.

Diese Empfehlung entspricht Kapitel 3.1 und kann nur nach Maßgabe des Vortrags der Referentin entsprochen werden, d.h es wird eine Neuverhandlung mit den jetzigen Eigentümerinnen und Eigentümer über einen Grundstückserwerb stattfinden.

4.2.5. Verkehrsableitung in Wohngebiete

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01770 (Anlage 12) beschlossen.

Gegenüber dem heutigen Zustand sind keine Änderungen der momentanen Fahrbeziehungen vorgesehen, also auch keine Verkehrsableitung in Wohngebiete.

Der Empfehlung kann entsprochen werden.

4.2.6. Verkehrsentlastungskonzept Forstenried

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01771 (Anlage 13) beschlossen.

Im Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 12.01.2011 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 05731) zur sofortigen Verkehrsberuhigung für ganz Forsten-

ried ist dargelegt, dass „eine wirkungsvolle Verkehrsberuhigung des eigentlichen Ortskerns Forstenried nur durch den Bau der Verlängerung der Stäblistraße sowie darauf aufbauender Maßnahmen (z.B. Umgestaltungsmaßnahmen der Forstenrieder Allee und der Liesl-Karlstadt-Straße im Bereich des Ortskerns) möglich ist. Aufgrund der laufenden gesetzlichen Planungsverfahren ist deshalb eine umfassende Neugestaltung des eigentlichen Ortskerns erst nach Abschluss der Verfahren sinnvoll.“

Wegen der Planungen zur Verlängerung der Stäblistraße kam es bei dem Vorhaben zur Verkehrsberuhigung in Forstenried zur Verzögerungen. Nachdem die Verlängerung der Stäblistraße nicht verwirklicht wird, folgte 2013 der Auftrag des Stadtrats ein verkehrspolitisches Gesamtkonzept für den 19. Stadtbezirk, und nicht nur Forstenried, zu erstellen. Dieses verkehrspolitische Gesamtkonzept wird in dieser Beschlussvorlage durchgeführt (s.o. Ausführungen zu Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327).

Der Empfehlung kann entsprochen werden.

4.2.7. Ausbau/ Weiterführung der Aidenbachstraße bis zur Herterichstraße

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01774 (Anlage 14) beschlossen.

Die Aidenbachstraße führt vom Ratzingerplatz im Norden zur Plattlinger Straße im Süden. Am Knotenpunkt Aidenbachstraße/ Hofbrunnstraße/ Plattlinger Straße wird die Aidenbachstraße zur Plattlinger Straße. Diese Empfehlung fordert, die Aidenbachstraße bis zur Herterichstraße auszubauen. Damit ist wohl die Plattlinger Straße gemeint.

Momentan ist die Durchfahrt von der Herterichstraße zum Ratzingerplatz unter Berücksichtigung der Einbahnregelung in Richtung Norden gegeben. In Fahrtrichtung Süden ist die Einbahnstraße ab Begasweg zu beachten, die die Weiterfahrt zur Herterichstraße verbietet.

Ein Ausbau der Plattlinger Straße zwischen Begasweg und Herterichstraße würde die Aufhebung der Einbahnregelung bedeuten und mehr Verkehr in ein Wohngebiet locken. Dies ist kontraproduktiv, wenn Durchgangsverkehr vermieden werden soll.

Wer vom Ratzingerplatz zur Herterichstraße will, hat die Möglichkeit über die besser geeignete Drygalski-Allee oder die Wolfratshäuser Straße zu fahren. Beide Straßen sind Teil des Hauptverkehrsstraßennetzes und auch für diese Aufgabe, Aufnahme von Verkehr, um Wohngebiete zu schützen und zu entlasten, vorgesehen.

Beschwerden im Wohngebiet um die Plattlinger Straße zwischen Hofbrunnstraße und Herterichstraße liegen nicht vor, d.h. durch den Ausbau und das Anlocken von Verkehr in ein heute verkehrsrühiges Gebiet würde ein neuer Brennpunkt kreierte.

Der Empfehlung kann nicht entsprochen werden.

4.2.8. Ziffer 2: Einrichtung nachhaltiger verkehrsberuhigender , -reduzierender, -lenkender Maßnahmen

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried

– Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01780 (Anlage 15) beschlossen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:
zu A)

Hier wird eine Geschwindigkeitsreduzierung auf Tempo 30 für die im Flächennutzungsplan dargestellten Teilabschnitte gefordert, die durch ein reines Wohngebiet führen. Tempo 30 Zonen können in Wohngebieten und Gebieten mit hoher Fußgänger- und Fahrradverkehrsdichte sowie hohem Querungsbedarf vorgesehen werden. Die Zonen-Anordnung darf sich nicht auf Straßen des überörtlichen Verkehrs oder auf weitere Vorfahrtstraßen (Zeichen 306 StVO) erstrecken. Sie darf nur Straßen ohne Lichtzeichen geregelte Kreuzungen oder Einmündungen, Fahrstreifenbegrenzungen, Leitlinien und benutzungspflichtige Radwege umfassen. Zonen-Geschwindigkeitsbeschränkungen kommen auch nur dort in Betracht, wo der Durchgangsverkehr von geringer Bedeutung ist. In Gewerbegebieten kommen solche Regelungen grundsätzlich nicht in Betracht.

Nach diesen Vorgaben ist eine umfassende Tempo-30-Höchstgeschwindigkeit für den Straßenbereich entlang der Lochhamer Straße nicht realisierbar.

Zu B)

Des Weiteren wird eine permanente Geschwindigkeitsüberwachung gefordert. Die kommunale Verkehrsüberwachung (KVÜ), Sachgebiet fließender Verkehr, setzt zur Überwachung der Geschwindigkeit in den Tempo 30 Zonen und Strecken fünf Geschwindigkeitsmessfahrzeuge ein. Die Fahrzeuge werden in zwei Schichten eingesetzt, einer Frühschicht und einer Spätschicht, um eine möglichst flächendeckende Überwachung im Stadtgebiet sicher zu stellen. Hierbei umfasst das Stadtgebiet 25 Stadtbezirke mit mittlerweile an die 660 Straßen, die durch die Messfahrzeuge angefahren werden, um sie zu überwachen. Eine lückenlose Überwachung aller Tempo 30 Zonen und Strecken (wie der Straßenzug Stäblistraße/ Lochhamer Straße/ Siemensallee) im Stadtbezirk 19 kann durch die kommunale Verkehrsüberwachung aufgrund der Gesamtanzahl der zu überwachenden Straßen im Stadtgebiet nicht sicher gestellt werden.

Die Messfahrzeuge werden im Schwerpunkt an Örtlichkeiten eingesetzt, an denen verkehrsschwächere Teilnehmer am Straßenverkehr teilnehmen. Dieses bedeutet, dass verstärkt Bereiche mit Schulen, Kindertageseinrichtungen, Altenheimen, Behinderteneinrichtungen, Sportanlagen und Spielplätzen von der KVÜ angefahren werden. Daraus ergibt sich, dass im 19. Stadtbezirk 47 Straßen im derzeitigen Messprogramm sind.

Der Empfehlung kann nicht entsprochen werden.

4.2.9. Ziffer 3: Sperrung des Schwerlastverkehrs über 7,5 t in der Lochhamer Straße

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01781 (Anlage 16) beschlossen.

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Zur Unterbindung des Lkw-Verkehrs über 7,5 t in der Lochhamer Straße steht das Kreisverwaltungsreferat auf dem Standpunkt, dass eine Unterbindung allein mit verkehrsbe-

schränkenden oder verkehrsordnenden Maßnahmen erfahrungsgemäß nicht erfolgversprechend ist. Da generell der Anliegerverkehr von einer Sperre ausgenommen werden muss und eine beweissichere Trennung von reinem Anliegerverkehr und durchfahrenden Lastkraftwagen wegen der Länge der Straße nicht möglich ist, kann eine derartige Sperre ohne permanente polizeiliche Überwachung nicht zu dem gewünschten Ergebnis führen. Derzeit besteht eine Wegweisung für den Lkw-Verkehr von der Siemensallee kommend am Beginn der Lochhamer Straße rechtsweisend in die Aidenbachstraße (nach Norden) abzubiegen.

Der Empfehlung kann nicht entsprochen werden.

4.2.10. Ziffer 4: Endlich die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01308 und Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 bearbeiten und beantworten

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.04.2013 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785 (Anlage 17) beschlossen.

Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01308 beantragt die Abstufung der Staatsstraße 2344 und wurde bereits mit Beschluss des Bauausschusses vom 15.10.2013 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 12524) geschäftsordnungsgemäß bearbeitet, blieb jedoch nach einem Antrag der SPD und GRÜNEN weiterhin offen.

Das Baureferat nimmt wie folgt Stellung:

Die Staatsstraße 2344 (neu) bildet auch ohne die verlängerte Stäblistraße eine durchgehende Netzstruktur übergeordneter Bundes- und Staatsstraßen. Sie beginnt an der B11, trifft im Knoten Liesl-Karlstadt-Straße/ Forstenrieder Allee auf die St 2065 und verknüpft sich im Knoten Neurieder Kreisel mit der St 2344 (alt) und der BAB A 95. Die Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Inneren (OBB) hat auf dieser Grundlage den bestehenden Straßenzug Siemensallee/ Lochhamer Straße/ Stäblistraße/ Forstenrieder Allee mit Wirkung vom 01.01.2009 zur Staatsstraße aufgestuft. Diese Aufstufung ist seit 21.03.2012 bestandskräftig. Die gegen die Aufstufung gerichtete Klage wurde mit Urteil des Bayerischen Verwaltungsgerichts München vom 07.06.2011 abgewiesen. Ein Antrag auf Zulassung der Berufung gegen dieses Urteil wurde mit Beschluss des Bayerischen Verwaltungsgerichtshofes vom 21.03.2012 abgelehnt.

Die Entscheidung über eine Abstufung der Staatsstraße obliegt allein der OBB. Auf mehrmalige Nachfrage des Baureferats hat die OBB mitgeteilt, dass aus ihrer Sicht die Klassifizierung als Staatsstraße auch nach Ablehnung des Planfeststellungsverfahrens zum Durchstich der Stäblistraße zutreffend ist. Diese entspreche der tatsächlichen Verkehrsbedeutung und berücksichtige die Bedeutung des Straßenzuges hinsichtlich seiner Lage innerhalb des überörtlichen Verkehrsnetzes sowie der dadurch vermittelten räumlichen Verkehrsbeziehungen.

Staatsstraßen sollen innerhalb des Staatsgebietes zusammen mit den Bundesfernstraßen ein Verkehrsnetz bilden und dem Durchgangsverkehr zu dienen bestimmt sein. Letzterer Gesichtspunkt ist nicht dergestalt zu interpretieren, dass auf Staatsstraßen tatsächlich der Durchgangsverkehr quantitativ überwiegen muss. Gerade in größeren Städten wie der Landeshauptstadt München wird der örtliche Verkehr auch und gerade auf höher qualifizierten Straßen den überregionalen Verkehr deutlich überwiegen. Selbst bei dem Auto-

bahnring um München wird davon ausgegangen, dass der örtliche und regionale Verkehr gegenüber dem überregionalen bzw. Fernverkehr zahlenmäßig weit im Vordergrund steht. Genauso wenig spielt die tatsächliche Verkehrsdichte des betroffenen Straßenzuges eine ausschlaggebende Rolle.

Maßgebliches Kriterium im Zusammenhang mit der Verkehrsbedeutung eines Straßenzuges ist daher der durch selbigen vermittelte Netzzusammenhang. Hierunter ist ein zusammenhängendes Netz übergeordneter Straßen zu verstehen, welches vorliegend gegeben ist. Entgegen der Auffassung der Antragsteller haben Kreuzungen im Verlauf einer Staatsstraße keinerlei Einfluss auf diesen Netzzusammenhang, noch können sie einen solchen unterbrechen. Danach wäre die Existenz einer Staats- bzw. Bundesstraße in geschlossener Ortslage nicht denkbar.

Darüber hinaus sind auch der tatsächliche Ausbauzustand bzw. die Bauklasse für die Klassifizierung einer Straße nicht relevant. Diese Auffassung hat auch die Regierung von Oberbayern bestätigt.

Die Entscheidung, ob das nun vorliegende verkehrspolitische Gesamtkonzept für diesen Stadtbezirk Auswirkungen auf die Klassifizierung des Straßenzuges als Staatsstraße hat, obliegt ausschließlich der OBB. Aufgrund des bestehenden Netzzusammenhangs sowie der Tatsache, dass der Straßenzug im VEP als Hauptverkehrsrouten im Sekundärnetz ausgewiesen wird, ist eine anderslautende Beurteilung durch die OBB allerdings als äußerst gering einzuschätzen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Sollte diese Straße abgestuft werden, muss sie immer noch ihrer Funktion gemäß VEP nachkommen. Das Hauptverkehrsstraßennetz, wie es im VEP der Landeshauptstadt München zu erkennen ist, durchzieht das Münchner Stadtgebiet relativ gleichmäßig. Der Straßenzug der Staatsstraße 2344 (Stäblistraße/ Lochhamer Straße/ Siemensallee) ist Teil des Hauptstraßennetzes und fällt dabei in die Kategorie Sekundärnetz. Eine Straße im Sekundärnetz ist eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion. Sie von dieser Funktion zu entbinden, würde eine Lücke im Geflecht der Hauptverkehrsstraßen bedeuten.

Bevor der Straßenzug der Staatsstraße 2344 zur Staatsstraße aufgestuft wurde, erfüllte er bereits seine Funktion als Teil des Sekundärnetzes gemäß VEP. Die dann erfolgte Aufstufung änderte nichts an seiner Funktion. Mit dem verkehrspolitischen Gesamtkonzept sowie eines eventuell aktualisierten VEPs ändert sich abermals nichts an seiner Funktion.

Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 wird mit dieser vorliegenden Beschlussvorlage geschäftsordnungsgemäß behandelt. Ebenfalls sind hierfür die Ausführungen zur Empfehlung Nr. 08-14 / E 1771 zu beachten.

Die gestellten Fragen der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785 zu bearbeiten und zu beantworten ist somit entsprochen worden.

4.2.11. Flächensicherung für einen Fuß- und Radweg zw. Liesl-Karlstadt-Str. und Forstenrieder Allee

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 07.04.2014 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 02183 (Anlage 18) beschlossen.

Für den gewünschten Anger an der Forstenrieder Allee sind die Grundstücke mit der Flurnummer 23 und 24, Gemarkung Forstenried, gemeint. Diese Grundstücke befinden sich momentan im städtischen Grundbesitz, da der Voreigentümer nicht ermittelt werden konnte. Das Kommunalreferat kann nur auf Anträge bzw. die konkrete Geltendmachung von Ansprüchen auf Rückübertragung von Flächen reagieren; solche Anträge liegen für diese Flurstücke nicht vor. Somit steht zum jetzigen Zeitpunkt einer Verwirklichung eines Angers nichts im Wege.

Diese Empfehlung entspricht Kapitel 3.1 und wird nur nach Maßgabe des Vortrags der Referentin entsprochen werden, d.h es wird eine Neuverhandlung mit den jetzigen Eigentümerinnen und Eigentümer über einen Grundstückserwerb stattfinden. Die Planung für den gewünschten Anger kann in die Planung für den Fuß- und Radweg integriert werden.

4.2.12. Abstufung der Staatsstraße 2344 zwischen Neurieder Kreisel und Wolfratshauer Straße

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 07.04.2014 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 02184 (Anlage 19) beschlossen.

Diese Empfehlung beantragt die Abstufung der Staatsstraße 2344 und entspricht den Ausführungen zu Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785.

Der Empfehlung kann nicht entsprochen werden.

4.2.13. Verkehrliches Gesamtkonzept für den 19. Stadtbezirk

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 07.04.2014 die anliegende Empfehlung Nr. 08-14 / E 02187 (Anlage 20) beschlossen.

In dieser Empfehlung ist die Rede von der Empfehlung Nr. 08-14 / E 01781, hierbei handelt es sich um einen Tippfehler der Antragstellerin, gemeint ist Empfehlung Nr. 08-14 / E 01782.

zu 1)

Die im Stadtratsauftrag vom 19.03.2013 angegebenen Richtung von Südost nach Nordwest wurde bei der Grundlagenermittlung nicht beachtet. Hierbei wurde der gesamte Stadtbezirk betrachtet, da dies aus fachlicher Sicht die beste Vorgehensweise war. Zur Beurteilung von Verkehrsaufkommen werden vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung Verkehrszählungen ausschließlich anhand wissenschaftlich anerkannter Methoden durchgeführt, um eine einheitliche und gleichbleibende Qualität der gewonnenen Daten sicherzustellen, sowie ableitbare Aussagen zu generieren. Erhoben wird der werktägliche (Normal-)Verkehr. Die Verkehrserhebungen werden in der Regel an Knotenpunkten und Querschnitten an jeweils typischen, repräsentativen Werktagen (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) außerhalb von Ferien-, Feier- und Brückentagen

durchgeführt. Baustellen, Großereignisse oder andere Faktoren, die das normale werktägliche Verkehrsgeschehen beeinflussen, werden bei den Erhebungen daher vermieden. Die Ergebnisse dieser Zählungen bilden den durchschnittlichen werktäglichen Verkehr ab. Gezählt wird in 2 mal 4 Stunden Blöcken (von 6.00 – 10.00 Uhr und von 15.00 – 19.00 Uhr) mit anschließender Hochrechnung der Werte auf den Tagesverkehr (24 Stundenwert). Aus den Zählblöcken lassen sich die jeweiligen Verkehrsspitzen (Morgen- und Abendspitze) ableiten, die zur Bemessung der Verkehrsstärke für den Querschnitt herangezogen werden.

An jedem Knotenarm sind grundsätzlich sämtliche vorhandenen Fahrbeziehungen getrennt nach den Verkehrsarten (Pkw und Schwerverkehr) aufzunehmen. Sollten an dem Zählknoten Fahrzeuge z.B. verkehrswidrig abbiegen, werden diese Fahrzeuge ebenfalls erfasst.

Verkehrszahlen können zur Verfügung gestellt werden.

Zu 2)

Dieser Teil der Empfehlung beantragt die Abstufung der Staatsstraße 2344 und entspricht den Ausführungen zu Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785.

Zu 3)

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Nach den einschlägigen Bestimmungen der Straßenverkehrsordnung können Geschwindigkeitsbeschränkungen, die unter der innerorts geltenden Höchstgeschwindigkeit liegen, als Einzelmaßnahme nur angeordnet werden, wenn Unfalluntersuchungen ergeben haben, dass häufig geschwindigkeitsbedingte Unfälle aufgetreten sind oder aufgrund unangemessener Geschwindigkeiten häufig gefährliche Verkehrssituationen festgestellt werden. Zur Klärung dieser Frage werden vom Kreisverwaltungsreferat immer die Erkenntnisse der Polizei herangezogen. Diesbezügliche Anhaltspunkte für einen Handlungsbedarf liegen dem Kreisverwaltungsreferat aber nicht vor.

Es wurde auch geprüft, ob die Lochhamer Straße in die Tempo 30 Zonenregelung aufgenommen werden kann. Nachdem in dieser Straße wegen der Verkehrsbedeutung keine „Rechts-vor-links“-Regelung eingeführt werden kann und in Höhe Rohrauerstraße auch eine Lichtsignalanlage besteht, muss die Einbeziehung der Lochhamer Straße in die Tempo 30 Zone ausscheiden.

Zu 4)

Das Kreisverwaltungsreferat nimmt wie folgt Stellung:

Zur Sperre des Lkw-Durchgangsverkehrs ist zunächst die Festlegung eines Lkw-Vorrangnetzes im Umgriff der Lochhamer Straße nötig. Nachdem der Lkw-Umleitungsverkehr der Herterichstraße bereits über den Straßenzug Wolfratshäuser Straße/ Siemensallee/ Aidenbachstraße/ Boschetsrieder Straße verläuft, wäre in diesem Hauptstraßennetz der betroffene Lkw-Verkehr über 3,5 t, der nicht im Rahmen des Anliegerverkehrs in das in Rede stehende Gebiet um die Lochhamer Straße einfahren darf, wohl ebenso zu führen. Erkenntnisse über den tatsächlichen Lkw-Verkehr in der Lochhamer Straße, der sich dort im reinen Durchgangsverkehr bewegt, liegen dem Kreisverwaltungsreferat aber aktuell nicht vor.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Flussverfolgung hat für den Straßenzug Siemensallee/ Lochhamer Straße/ Stäblistraße einen Durchgangsverkehr von null Fahrzeugen der Kategorie Schwerverkehr erfasst. Andere erfasste Fahrzeuge der Kategorie Schwerverkehr fallen in den Bereich des Quell-/ Zielverkehrs, z.B. Lieferverkehr. Diese Art von Anliegerverkehr kann schlecht verboten bzw. unterbunden werden.

Zu 5)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt wie folgt Stellung:

Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01779 beantragt die Abstufung der Staatsstraße 2344 und wurde bereits mit Beschluss des Bauausschusses vom 15.10.2013 (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 12524) geschäftsordnungsgemäß bearbeitet, blieb jedoch nach einem Antrag der SPD und GRÜNEN weiterhin offen. Diese Empfehlung beantragt die Abstufung der Staatsstraße 2344 und entspricht den Ausführungen zu Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785. Die vom Stadtrat geforderte und von vielen Bürgerinnen und Bürgern gewünschte Bürgerwerkstatt hat am 05.12.2015 stattgefunden. Die dazugehörigen Ideen und Vorschläge wurden in Gänze evaluiert und in dieser vorliegenden Beschlussvorlage dargestellt.

Der Empfehlung kann nicht entsprochen werden.

4.2.14. Verkehrsberuhigung durch verkehrspolitisches Gesamtkonzept und Bürgerworkshops für den 19. Stadtbezirk

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 07.05.2015 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 00437 (Anlage 21) beschlossen.

Diese Empfehlung beinhaltet drei Anträge von drei Bürgern. Der erste Antrag wurde bereits zur Bürgerversammlung am 07.04.2014 gestellt und wurde mit der Stellungnahme zur Empfehlung Nr. 08-14 / E 02187 beantwortet. Der zweite Antrag, der sich hinter E 00437 verbirgt, wurde bereits ausgeführt. Hier handelte es sich um die Bitte nach Akteneinsicht. Diese fand am 25.09.2015 statt. Der dritte Antrag ist neu. Hierzu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Jegliche Planung, die in der Landeshauptstadt München stattfindet, berücksichtigt das prognostizierte Bevölkerungswachstum, so auch die Verkehrsplanung. Hierbei werden selbstverständlich alle – auch die sogenannten schwachen Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer wie zu Fuß Gehende oder Radfahrende – beachtet und auf deren Bedürfnisse eingegangen.

Die in dieser Empfehlung erwähnten Verkehrszählungen im April und Juni 2014 fanden nicht statt. Es handelte sich hierbei um eine Flussverfolgung im April 2014 und eine Verkehrsbefragung im Juli 2014. Mittels einer Verkehrszählung hätte man die gewonnenen Daten nicht erheben können (siehe dazu die Kapitel 2.1 und 2.2, sowie die Anlagen 1 und 2).

zu 1)

Die Schritte zu einer entsprechenden Planung können dieser Beschlussvorlage zum verkehrspolitischen Gesamtkonzept entnommen werden.

zu 2)

Eine zweite Bürgerwerkstatt wird als nicht zielführend erachtet, da die interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit hatten, sich im Vorfeld über die Ergebnisse der Flussverfolgung und der Verkehrsbefragung zu informieren und dann bei der Bürgerwerkstatt am 05.12.2015 Fragen zu stellen. Diese Möglichkeit wurde von vielen Bürgerinnen und Bürger wahrgenommen. Eine zweite Bürgerwerkstatt wird zudem abgelehnt, da bei der bereits stattgefundenen keine wesentlichen neuen Erkenntnisse oder Belange gewonnen wurden. Eine zweite Bürgerwerkstatt wäre demnach nicht zielführend.

Sollten interessierte Bürgerinnen und Bürger dennoch einen neuen Belang anmerken wollen, haben sie die Möglichkeit, sich über die üblichen Beteiligungsforen, z.B. Bürgerversammlungen oder ihren Bezirksausschuss direkt anzusprechen, einzubringen.

Der Empfehlung kann hinsichtlich Antrag 1 nicht entsprochen werden.

Der Empfehlung kann hinsichtlich Antrag 2 entsprochen werden.

Der Empfehlung kann hinsichtlich Antrag 3 nicht entsprochen werden.

4.2.15. Ziffer 2: Planung und Realisierung einer Grünzone zwischen den Ortsteilen Forstenried und Fürstenried mit Fußgänger- und Fahrradwegen auf der für den sogenannten Stäbli-Durchstich vorgesehenen Trasse

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 07.05.2015 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 00446 (Anlage 22) beschlossen.

Diese Empfehlung entspricht Kapitel 3.1 und wird nur nach Maßgabe des Vortrags der Referentin entsprochen werden, d.h es wird eine Neuverhandlung mit den jetzigen Eigentümerinnen und Eigentümer über einen Grundstückserwerb stattfinden.

4.2.16. Fahrradtrasse Stäblistraße

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 12.05.2016 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 00960 (Anlage 23) beschlossen.

Diese Empfehlung entspricht Kapitel 3.1 und wird nur nach Maßgabe des Vortrags der Referentin entsprochen werden, d.h es wird eine Neuverhandlung mit den jetzigen Eigentümerinnen und Eigentümer über einen Grundstückserwerb stattfinden.

4.2.17. Öffentliche Anhörung und Diskussion des für den Stadtbezirk entwickelten Verkehrskonzeptes vor der Beschlussfassung im Stadtrat

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.05.2017 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 01469 (Anlage 24) beschlossen.

Diese Empfehlung entspricht Kapitel 4.2.14, Antrag 2. Im Zuge der Anhörung des Bezirksausschusses zu dieser Beschlussvorlage wird der Entwurf dieser Beschlussvorlage aus-

nahmsweise vorab veröffentlicht, so dass sich interessierte Bürgerinnen und Bürger bereits im Vorfeld der BA-Sitzung informieren können (Anlage 25, Auszüge aus BA-Sitzungsprotokollen). So besteht die Möglichkeit, die Anregungen und Wünsche der Öffentlichkeit in der Diskussion des Bezirksausschusses einzubringen.

Der Empfehlung kann nicht entsprochen werden.

4.2.18. Angemessene Berücksichtigung der künftigen Entwicklung des Fahrradverkehrs im Zuge der Beratungen zur Verkehrsplanung

Die Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat am 11.05.2017 die anliegende Empfehlung Nr. 14-20 / E 01522 (Anlage 26) beschlossen.

Das Radwegekonzept in München basiert auf dem Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) des Referats für Stadtplanung und Bauordnung (2002) sowie auf dem darauf aufbauenden Realisierungsnetz Radverbindungen in München des Baureferats (2005). Die grundsätzliche Strategie der Radverkehrsförderung wird im Grundsatzbeschluss zur Förderung des Radverkehrs in München beschrieben. Im Zuge der aktuellen Entwicklungen im Radverkehr, der deutlichen Radverkehrszunahme in München sowie der geänderten Ansprüche an die Radverkehrsinfrastruktur wird dieser Grundsatzbeschluss im Herbst 2017 fortgeschrieben. Im Rahmen dieser Fortschreibung wird beabsichtigt, die neuen Herausforderungen der Radverkehrsförderung darzustellen, Ziele zu definieren sowie eine Überprüfung des bestehenden Radwegekonzepts des VEP-R herbeizuführen und zu aktualisieren.

Zu den aktuellen Entwicklungen und Herausforderungen zählen auch technische Neuerungen im Radverkehr wie z.B. Pedelecs und E-Bikes. Dieser Bereich ist als Querschnittsthema zu bewerten, das nicht nur die Radwegeplanung, sondern auch andere Förderbereiche wie z.B. das Fahrradabstellen betrifft. Daher wird dieses Thema stets integriert mitgedacht und ist in den aktuellen und anstehenden Fortschreibungen und Beschlüssen, z.B. auch zum Thema Radschnellverbindungen, enthalten.

Der Empfehlung kann entsprochen werden.

5. Gesamtfazit und weiteres Vorgehen

Der Auftrag des Stadtrats fordert eine verkehrliche Entlastung für den 19. Stadtbezirk über verkehrsberuhigende bzw. -lenkende Maßnahmen. Ein besonderes Augenmerk gilt hierbei dem Durchgangsverkehr.

Die Ergebnisse der Flussverfolgung und der Verkehrsbefragung zeigen, dass der größte Verkehrsanteil auf Quell- und Zielverkehre fällt, der auf die Arbeit, d.h. das Pendeln, zurückzuführen ist. Durchgangsverkehr spielt eine hier untergeordnete Rolle. Dabei fällt auf, dass die Anbindung an die Nachbargemeinden im Süden des Stadtbezirks, v.a. über die Herterichstraße, mit einer Umgehungsstraße Entlastung bringen würde. Jedoch wurden Überlegungen zum Autobahn-Südring abgelehnt, da dieser im gesamtstädtischen Vergleich nicht den erhofften Vorteil bringt (siehe Autobahnring A 99 München-Süd Sach-

standsbericht über Abschluss der Machbarkeitsstudie der Autobahndirektion Südbayern vom 28.07.2010 Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 04498 und Errichtung des Südringes von 02.12.2015 Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 03867).

In der Verkehrsbefragung wird das schienengebundene Fortbewegungsmittel als Alternative zum PKW genannt. Dennoch findet kein Umsteigen statt. Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden gebeten, soweit dies im Rahmen der stadtweiten Aktivitäten des Mobilitätsmanagements unter der Dachmarke München - Gscheid mobil möglich ist, Anfragen von Unternehmen, Schulen und Kindergärten aus dem dem 19. Stadtbezirk prioritär zu behandeln. Eine lokal spezifische Informationskampagne bei den jeweiligen Institutionen bzw. ein zusätzliches Angebot von Maßnahmen ist jedoch im Rahmen der vorhandenen Ressourcen aktuell nicht darstellbar. Daher soll in eigener Zuständigkeit ein lokal angepasstes Konzept erarbeitet und dem Stadtrat zu Entscheidung vorgelegt werden.

Es wird eine Umsetzung aller nachfolgenden Maßnahmen empfohlen:

- Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat, beauftragt, eine Machbarkeitsstudie mit Vorzugstrasse für das Gebiet des ehemaligen Trassenbereichs des Durchstichs Stäblistraße zu erstellen, mit dem Ziel eine durchgängige Rad- und Fußverbindung zu ermöglichen.
Das Kommunalreferat wird gebeten entsprechende Erwerbsverhandlungen der zur Realisierung erforderlichen Grundstücke bzw. Grundstücksteile mit den jeweiligen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu führen. Die entsprechenden Grundstücke bzw. Grundstücksteile können erst detailliert benannt werden, wenn das Ergebnis der Machbarkeitsstudie vorliegt. Sollte ein Erwerb nicht möglich sein, ist eine Nutzung des Grundstücks über eine Dienstbarkeit anzustreben.
Sollte eine durchgängige Rad- und Fußverbindung auf dem ehemaligen Trassenbereich des Durchstichs Stäblistraße nicht realisierbar sein, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat, gebeten, eine Ausweichroute für den Rad- und Fußverkehr zu planen, die über die Bauweberstraße verläuft und den Umbau des Zufahrtsbereichs des alten Tram-Tunnels unter der BAB A 95 beinhaltet.
- Für die Vermeidung des Schleichverkehrs im Umgriff der Wolfratshauer Straße/ Herterichstraße/ Eberlestraße ist vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung umgehend nach Beschlussfassung eine Machbarkeitsstudie zu vergeben, die mit begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung umsetzbare Verbesserungsvorschläge erarbeiten soll.
- Das Kreisverwaltungsreferat wird mit Beschlussfassung gebeten zu überprüfen, ob eine Wiederholungsbeschilderung der LKW-Sperren am Mittelteiler der betroffenen Straßen westlich der Drygalski-Allee möglich ist, um die LKW-Durchfahrtsperre weiter zu verdeutlichen.
- Das Kreisverwaltungsreferat wird mit Beschlussfassung gebeten zu überprüfen, ob das Anbringen eines Hinweisschilds mit „Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt“

in der Hofbrunnstraße ab der Emil-Dittler-Straße, wo beidseitig ein nicht benutzungspflichtiger Radweg abmarkiert ist, Abhilfe für das teilweise gefährdende Verhalten der KFZ-Nutzenden schaffen kann.

- Das Kreisverwaltungsreferat wird mit Beschlussfassung gebeten, die Polizei um mehr Verkehrskontrollen in der Graubündener Straße zu bitten und dabei ein besonderes Augenmerk auf parkende LKWs zu haben, die die Radwege blockieren.
- Das Baureferat wird mit Beschlussfassung gebeten, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat zu prüfen, ob die Wegeführung wie folgt, realisierbar ist. Die Wegeführung für Radverkehr soll von der Stadtgrenze bzw. Maxhof/ Karl-Wieninger-Weg (Autobahnbrücke)/ Mindelheimer Straße/ Ketterstraße/ nördlich der Sportanlage/ Herterichstraße/ Begasweg/ S-Bahnhof Solln/ Friedastraße/ Anbindung an den Isartalbahnradweg führen.
- Das Kommunalreferat wird um Grundstückserwerb innerhalb der Straßenbegrenzungslinien entlang der bestehenden Fahrbahn der Forstenrieder Allee an der „Zirkuswiese“ (Flurstück Nr. 496, Gemarkung Forstenried) gebeten, als Voraussetzung für die bauliche Herstellung eines durchgängigen Fußwegs.
- Das Baureferat wird mit Beschlussfassung gebeten, den Fußweg auf der „Zirkuswiese“ (Flurstück Nr. 496, Gemarkung Forstenried) entlang der Forstenrieder Allee, zwischen Falkenhorstweg und Pentenriederweg, baulich herzustellen.
- Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden mit dieser Beschlussvorlage gebeten, Anfragen von Unternehmen, Schulen sowie Kinderbetreuungseinrichtungen aus dem 19. Stadtbezirk prioritär zu behandeln.
- Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden mit dieser Beschlussvorlage beauftragt, aufbauend auf den Evaluations-Ergebnissen des Mobilitätsmanagement-Konzepts für den Münchner Norden, ein lokal angepasstes Konzept für den 19. Stadtbezirk und die Umlandgemeinden zu erstellen und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.

6. Vergabe von Beratungs- und/oder Gutachterleistungen

Bei der unter Ziffer 5 beschriebenen Machbarkeitsstudie zur Vermeidung des Schleichverkehrs im Umgriff der Wolfratshauer Straße/Herterichstraße/ Eberlestraße sowie der begleitenden Öffentlichkeitsbeteiligung handelt es sich um Vergaben, die auch Gutachter- und/oder Beratungsleistungen zum Gegenstand haben. Da der geschätzte Auftragswert insgesamt die Wertgrenze der Geschäftsordnung des Stadtrats der Landeshauptstadt München übersteigt, ist eine Vergabeermächtigung durch den Stadtrat erforderlich.

Aufgrund der Beschlüsse des Verwaltungs- und Personalausschusses vom

16.01.2013 und der Vollversammlung vom 23.01.2013 über die Zuständigkeit von Ausschüssen bei Vergabeverfahren ist die Vorlage wegen der dezentralen Ressourcenverantwortung und der Sachbezogenheit im zuständigen Fachausschuss vor Einleitung des Vergabeverfahrens zu behandeln.

In den Vergabeunterlagen wird der geschätzte Auftragswert als Hinweis an die Bieterinnen und Bieter genannt. Dieser Hinweis ist vergaberechtlich zulässig und wegen der begrenzten Haushaltsmittel gerechtfertigt. Da der geschätzte Auftragswert bekannt gemacht wird, kann die Behandlung der Auftragssumme in öffentlicher Sitzung erfolgen.

Die zu vergebenden Leistungen unterliegen der Verfügung des Herrn Oberbürgermeisters vom 22.08.2008. Ihre Vergabe kann nur im Einvernehmen mit der Vergabestelle 1 erfolgen. Die Vergabeunterlagen werden in enger Abstimmung mit der Vergabestelle 1 erstellt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren nach Erteilung des Einvernehmens durch die Vergabestelle 1 auf eigenen Wunsch selbst durch.

Die beiden Aufgaben bilden jeweils ein Los und werden zu einem gemeinsamen Vergabeverfahren zusammengefasst. Über den Zuschlag für jedes Los wird gesondert entschieden. Es kann ein Angebot sowohl für nur ein Los als auch für beide Lose abgegeben werden.

Der geschätzte Auftragswert liegt unterhalb des Schwellenwertes von 209.000 € (ohne MwSt.), der zu einer EU-weiten Ausschreibung verpflichten würde. Es ist daher ein nationales Vergabeverfahren durchzuführen.

Die Leistungen werden im Rahmen einer Beschränkten Ausschreibung gemäß § 3 Abs. 4 Buchstabe b) der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen Teil A – VOL/A in Auftrag gegeben.

Es liegt eine ausreichende Marktkennis vor.

Es werden mindestens fünf Unternehmen aufgefordert, für die Bearbeitung der Aufgabe ein Angebot abzugeben. Diese Unternehmen sind nach den Kriterien Fachkunde, Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit für die Auftragsbearbeitung geeignet.

Zur inhaltlichen Wertung der Angebote müssen die Bietenden mit dem Angebot ein Konzept über die Vorgehensweise einreichen. Die Beurteilung der Wirtschaftlichkeit der Angebote erfolgt nach einem Punktesystem. Dabei werden folgenden Zuschlagskriterien zugrunde gelegt:

Preis	30 %
Qualität des Grobkonzeptes zur Umsetzung / Bearbeitung der ausgeschriebenen Aufgabe	70 %
-Darstellung der einzelnen Bearbeitungsschritte (35 %)	
-Darstellung der methodischen Auftragsbearbeitung (35 %)	

Die einzelnen Kriterien werden dabei mittels einer Nutzwertanalyse zueinander in das Verhältnis gesetzt.

Eine erneute Befassung des Stadtrates ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.

7. Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Die Finanzierung für die Erstellung des Gutachtens für das Verkehrspolitische Gesamtkonzept für den 19 Stadtbezirk in Höhe von 50.000 € und der Öffentlichkeitsbeteiligung in Höhe von 20.000 € erfolgt aus dem laufenden Budget der Hauptabteilung I des Referats für Stadtplanung und Bauordnung bei der Produktleistung „Verkehrsplanung“ (PL 38512100400).

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, dem Referat für Gesundheit und Umwelt, dem Referat für Arbeit und Wirtschaft, dem Kommunalreferat, dem Behindertenbeirat und hinsichtlich der vergaberechtlichen Aussagen mit der Vergabestelle 1 abgestimmt.

Die Stadtkämmerei hat einen Abdruck der Beschlussvorlage erhalten.

8. Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Vorlage zugestimmt / nicht zugestimmt / folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage [<ANLAGE>](#)).

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 19 Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Der Korreferentenin, Frau Stadträtin Rieke und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Von den Ausführungen zu den Erläuterungen für den 19. Stadtbezirk wird Kenntnis genommen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, den Straßenzug Stäblistraße/ Forstenrieder Allee/ Liesl-Karlstadt-Straße als Hauptverkehrsroute in der Sekundärnetz des aktualisierten Verkehrsentwicklungsplans aufzunehmen.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Fläche des Stäbli-Durchstichs im Flächennutzungsplan als Grünverbindung darzustellen.
4. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat, beauftragt, eine Machbarkeitsstudie mit Vorzugstrasse für das Gebiet des ehemaligen Trassenbereichs des Durchstichs Stäblistraße zu erstellen, mit dem Ziel eine durchgängige Rad- und Fußverbindung zu ermöglichen.
Das Kommunalreferat wird gebeten entsprechende Erwerbsverhandlungen der zur Realisierung erforderlichen Grundstücke bzw. Grundstücksteile mit den jeweiligen Grundstückseigentümerinnen und -eigentümern zu führen. Die entsprechenden Grundstücke bzw. Grundstücksteile können erst detailliert benannt werden, wenn das Ergebnis der Machbarkeitsstudie vorliegt. Sollte ein Erwerb nicht möglich sein, ist eine Nutzung des Grundstücks über eine Dienstbarkeit anzustreben.
Sollte eine durchgängige Rad- und Fußverbindung auf dem ehemaligen Trassenbereich des Durchstichs Stäblistraße nicht realisierbar sein, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat gebeten, eine Ausweichroute für den Rad- und Fußverkehr zu planen, die über die Bauweberstraße verläuft und den Umbau des Zufahrtsbereichs des alten Tram-Tunnels unter der BAB A 95 beinhaltet.
5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, eine Machbarkeitsstudie mit begleitender Öffentlichkeitsbeteiligung zu Verbesserungsvorschlägen zur Vermeidung des Schleichverkehrs im Umgriff der Wolfratshauer Straße/ Herterichstraße/ Eberlestraße zu vergeben. Die Finanzierung erfolgt aus dem laufenden Referatsbudget 2018.
Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung führt das Vergabeverfahren zu den in dieser Vorlage unter Ziffer 6. genannten Bedingungen durch und erteilt den Zuschlag auf das wirtschaftlichste Angebot.
Eine erneute Befassung des Stadtrates ist erforderlich, falls das wirtschaftlichste Angebot den geschätzten Auftragswert um mehr als 20 % übersteigen sollte.
6. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten zu überprüfen, ob eine Wiederholungsbeschilderung der LKW-Sperren am Mittelteiler der betroffenen Straßen westlich Drygal-ski-Allee möglich ist, um die Sperrbeschilderung weiter zu verdeutlichen.
7. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten zu überprüfen, ob das Anbringen eines Hinweisschilds in der Hofbrunnstraße ab der Emil-Dittler-Straße, wo beidseitig ein nicht benutzungspflichtiger Radweg abmarkiert ist, Abhilfe für das teilweise gefähr-

dende Verhalten der KFZ-Nutzenden schaffen kann.

8. Das Kreisverwaltungsreferat wird gebeten, die Polizei um mehr Verkehrskontrollen in der Graubündener Straße zu bitten und dabei ein besonderes Augenmerk auf parkende LKWs zu haben, die die Radwege blockieren.
9. Das Baureferat wird gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat gebeten zu überprüfen, wie der Teilabschnitt der Herterichstraße, zwischen der Waterloostraße und der Eberlestraße, bezüglich der Radroutenführung optimiert werden könnte.
10. Das Baureferat wird gebeten, gemeinsam mit dem Kreisverwaltungsreferat zu prüfen, ob die Wegeführung wie folgt, realisierbar ist.
Die Wegeführung für Radverkehr soll von der Stadtgrenze bzw. Maxhof/ Karl-Wieninger-Weg (Autobahnbrücke)/ Mindelheimer Straße/ Ketterstraße/ nördlich der Sportanlage/ Herterichstraße/ Begasweg/ S-Bahnhof Solln/ Friedastraße/ Anbindung an den Isartalbahnradweg führen.
11. Das Kommunalreferat wird um Grundstückserwerb innerhalb der Straßenbegrenzungslinien entlang der bestehenden Fahrbahn der Forstenrieder Allee an der „Zirkuswiese“ (Flurstück Nr. 496, Gemarkung Forstenried) gebeten, als Voraussetzung für die bauliche Herstellung eines durchgängigen Fußwegs.
12. Das Baureferat wird gebeten, den Fußweg auf der „Zirkuswiese“ (Flurstück Nr. 496, Gemarkung Forstenried) entlang der Forstenrieder Allee, zwischen Falkenhorstweg und Pentenriederweg, baulich herzustellen.
13. Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden mit dieser Beschlussvorlage gebeten, Anfragen von Unternehmen, Schulen sowie Kinderbetreuungseinrichtungen aus dem 19. Stadtbezirk, die das Mobilitätsmanagement betreffen, prioritär zu behandeln.
14. Das Kreisverwaltungsreferat und das Referat für Arbeit und Wirtschaft werden mit dieser Beschlussvorlage beauftragt, aufbauend auf den Evaluations-Ergebnissen des Mobilitätsmanagement-Konzepts für den Münchner Norden, ein lokal angepasstes Konzept für den 19. Stadtbezirk und die Umlandgemeinden zu erstellen und dem Stadtrat zur Entscheidung vorzulegen.
15. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04092 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/ ROSA LISTE vom 08.03.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Der Antrag Nr. 08-14 / A 04095 der FW vom 11.03.2013 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
17. Der Antrag Nr. 14-20 / A 00163 der Stadtratsfraktion der SPD vom 06.08.2014 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
18. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01327 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 19.04.2012 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01764 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes

Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

20. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01765 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
21. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01769 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
22. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01770 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
23. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01771 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
24. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01774 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
25. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01780 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
26. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01781 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
27. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 01785 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.04.2013 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
28. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 02183 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 07.04.2014 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
29. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 02184 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 07.04.2014 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
30. Die Empfehlung Nr. 08-14 / E 02187 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 07.04.2014 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
31. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00437 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 07.05.2015 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.

32. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00446 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 07.05.2015 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
33. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 00960 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 12.05.2016 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
34. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01469 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.05.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
35. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 01522 der Bürgerversammlung des 19. Stadtbezirkes Thalkirchen – Obersendling – Forstenried – Fürstenried – Solln am 11.05.2017 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
36. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (2x)
3. An den Bezirksausschuss 19
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
8. An das Referat für Bildung und Sport
9. An die Stadtwerke München GmbH
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 2
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/01-BVK
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3