

**BEZIRKSAUSSCHUSS DES 16. STADTBEZIRKES  
DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN  
RAMERSDORF-PERLACH**



**Interfraktionell erstellter Fragenkatalog zu TOP 5.1.1 vom 04.12.2012**

Verkehrlicher Grundsatzbeschluss für den Münchener Südosten

a) Verkehrlicher Grundsatzbeschluss

b) Bebauungsplan Nr. 57ce, 57cd, 1060f Wilhelm-Hoegner-Straße  
(Beendigung des Planungsverfahrens)

c) Anträge und Empfehlungen;

Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 10541; Beschlussentwurf für die Sitzung des Ausschusses für  
Stadtplanung und Bauordnung vom 05.12.2012 (VB);

Zuleitung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 26.10.2012 mit der Bitte um Stellungnahme

*Hinweise:*

*Der Fragenkatalog berücksichtigt die bei Thomas Kauer als Schriftführer im UA Verkehr bis 26.11.2012, 23:00 Uhr eingegangenen Fragen. Die Fragen sind im Originalwortlaut wiedergegeben. Eventuelle sinngemäße Überschneidungen sind in eckigen Klammern vermerkt, die Fragen jedoch nicht vermengt.*

**Inhalt:**

A. Strukturelle Annahmen .....	2
B. Analysefragen .....	2
C. Südanbindung Perlach (alle Varianten).....	2
D. „Münchener Lösung“ (Verbindungsstraße zwischen der Unterhachinger Straße und der Unterbiburger Straße südlich der Nabburger Straße).....	4
E. Weidener Straße .....	4
F. Höhenfreimachung der Bahnübergänge und Verlegung der Unterhachinger Straße bzw. Fasangartenstraße .....	5
G. Hanns-Seidel-Platz (auch Fritz-Erler-Straße, Thomas-Dehler-Straße).....	6
H. Hochäckerstraße / Bebauungsplan 2045.....	7
I. Autobahnkopf Ramersdorf / Mittlerer Ring .....	8
J. Carl-Wery-Straße .....	8
K. Löwenbräu-Gelände .....	8
L. Wilhelm-Hoegner-Straße .....	9
M. Weitere Fragen.....	9

## **A. Strukturelle Annahmen**

1. Unberücksichtigt oder wenigstens nicht in ihren verkehrlichen Konsequenzen quantifiziert ist die dauerhaft stattfindende kleinteilige Nachverdichtung, die insbesondere die Gartenstadt-siedlungen in Ramersdorf und Waldperlach betrifft. Warum wurde diese nicht berücksichtigt? Liegt belastbares Zahlenmaterial vor, das diesen stetigen Zuzug in den vergangenen Jahren darstellt und mittelfristig prognostiziert?
2. Fraglich erscheinen die Annahmen bezüglich der Entwicklungen in den Umlandgemeinden. So ist beispielsweise in Putzbrunn Wohnbebauung in der Nähe der Äußeren Hauptstraße vorgesehen und Neubiberg entwickelt entlang der S-Bahn. Wurden die im verkehrlichen Grundsatzbeschluss genannten und hinsichtlich ihres künftigen Bewohnerwachstums bewerteten Gemeinden im Rahmen der Erstellung des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses zu ihren geplanten Siedlungsentwicklung befragt oder woher stammen die dargestellten Annahmen?
3. Wie kommt es zu der Annahme einer konstanten Zahl an Arbeitsplätzen? Werden es bei den aktuellen Gewerbeflächenvermarktungsbemühungen (Initiative Neuperlach Süd) und großen Gewerbeneubauten (Carl-Wery-Straße, Hanns-Seidel-Platz, ggf. auch Arnold-Sommerfeld-Straße) nicht eher mehr? *[ähnlich Ziff. 4]*
4. Da festgestellt wurde, dass die Einwohner mehr werden, nicht aber die Arbeitsplätze, was kann man tun um entweder den ÖPNV zu verbessern oder/und neue Arbeitsplätze in Wohnortnähe zu schaffen?
5. Eine intensivere Nutzung des Gewerbegebiets Perlach, entweder durch höhere Auslastung heute leer stehender Gewerbeobjekte oder durch Nachverdichtungen und Umwandlungen zur Wohnnutzung (derzeit schon sichtbar an den Bauvorhaben in der Unterbibberger Straße) ist unberücksichtigt, warum? Bestehen derartige Überlegungen im Referat für Stadtplanung und Bauordnung?

## **B. Analysefragen**

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

## **C. Südanbindung Perlach (alle Varianten)**

7. Wie aussichtsreich ist es, dass Neubiberg doch dem West-Abschnitt SAP zustimmen wird? Für Neubiberg wäre doch die in ihrem Gutachten Planfall 4 genannte Variante sinnvoll?
8. Wieso kann man sich der Entlastung, die eine SAP West bringen soll, nicht sicher sein?
9. Ist die gesamt SAP wirklich so super (=überall Entlastung) wenn seit VEP aber Maßnahmen gestrichen wurden, wie z. B. Unterhachinger Straße und Höhenfreimachung (wegen fehlendem 2-gleisigem Ausbau)? In welchem Zusammenhang stehen das Nicht-Kommen der Unterführung Wilhelm-Hoegner-Straße und die SAP?
10. Mit welchen 1-3 (abgestuft) Lösungen außer der SAP „schlägt man am meisten Fliegen mit einer Klappe“? Wovon profitiert die Mehrheit?

11. Welche Auswirkung hat die Planung hinsichtlich Berücksichtigung des neu hinzugekommenen Hochwasserschutzes? [ähnlich Ziff. 12; vgl. auch Ziff. 35]
12. Welche der beiden Baumaßnahmen /Planfälle („West-SAP“ oder „Münchner Lösung, Anm. d. Red.) wäre hinsichtlich des Hochwasserschutzes unbedenklicher?
13. Welcher Eingriff in die Natur wird als schwerwiegender betrachtet, Westabschnitt oder Parallelverbindung zur Nabburger Straße?
14. Das Raumordnungsverfahren zur Südanbindung stammt aus dem Jahr 1994. Der BA 16-Antrag aus dem Jahr 2006 wurde noch nicht umfassend beantwortet bzw. bearbeitet. Die Fragestellung lautete: Hat ein Raumordnungsverfahren, welches mittlerweile 18 Jahre zurückliegt, heute überhaupt noch Gültigkeit, da sich viele Aspekte geändert haben?
15. Würde das bestehende Raumordnungsverfahren, welches für den Gesamtausbau der SAP durchgeführt wurde, auch für die „abgespeckte“ Variante gelten oder müsste dieses angepasst werden? [ähnlich Ziff. 16]
16. Wie plant das Referat für Stadtplanung und Bauordnung das Planfeststellungsverfahren für die SAP anzugehen? Strebt man ein gesplittetes Verfahren für den West- bzw. Ostteil an?
17. Warum wurde bislang das Landesamt für Denkmalschutz in die Planungen der SAP, ob als Stummel oder als Vollausbau, noch nicht eingebunden? Dies scheint hinsichtlich der dort vermuteten Funde aus dem Zeitraum ca. 2.000 vor Christus notwendig.
18. Sind die Grundstücksbesitzverhältnisse in Bezug auf Westanbindung hinreichend geklärt, insbesondere die Verbindung zum Gewerbegebiet Bayerwaldstraße?
19. Wie hoch werden die Kosten für den Bau nur für eine Westanbindung (Stummel bis Gewerbegebiet und Bundeswehr) veranschlagt?
20. Wie lange würde es bis zur Fertigstellung der Westanbindung circa dauern?
21. Warum wurde bei den Untersuchungen und Zählungen (Planfälle) nicht ein Wegfall der Hauptzufahrt zur Bundeswehr im Kerngebiet Vivamus berücksichtigt?
22. Warum besteht die LHM nicht insbesondere bei der Kostenaufteilung für eine derartige Untersuchung? Ein Wegfall der Zufahrt würde eine erhebliche Verkehrsreduzierung im gesamten Bereich Unterbiberg bewirken!
23. Würde ein bereits realisierter Westabschnitt das Planverfahren für einen weiteren Ausbau bis zur Carl-Wery-Straße (Gesamtausbau SAP) begünstigen bzw. vereinfachen?
24. Welche Maßnahmen gedenkt man zu ergreifen, um im Zuge der West-SAP eine neue Nord-Süd-Schleichverbindung über Bayerwaldstraße, Weidener Straße, Unterbibberger Straße, Sebastian-Bauer-Straße / Schneckestraße .... zu verhindern? [vgl. auch Ziff. 37]

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

25. Welches Planungs-/Genehmigungsverfahren wäre für die Münchner Lösung anzuwenden?
26. Wie hoch werden die Kosten für den Anschluss parallel zur Nabburger Straße in das Gewerbegebiet Naila-/Bayerwaldstraße veranschlagt?
27. Wie verhält sich die Münchner Lösung hinsichtlich ihrer Kosten und ihres Planungs- und Genehmigungsaufwands zu einer lärmschutzgerechten, ggf. verkehrsbeschränkten Wilhelm-Hoegner-Straße bzw. zur West-SAP. *[ähnlich Ziff. 28]*
28. Gibt es einen Kostenvergleich Westabschnitt SAP mit dieser Alternativlösung?
29. Mit welchem Zeithorizont ist angesichts der vielen Bedenken, der erforderlichen Gutachten und des Bebauungsplanverfahrens zu rechnen? *[ähnlich Ziff. 30]*
30. Wie lange würde es bis zur Fertigstellung der Parallele zur Nabburger Straße ca. dauern?
31. Bedeutet die Festlegung als Rückfallebene mit Blick auf die Münchner Lösung, dass die LH München auch weiterhin alles unterlässt, um das stadteigene Grundstück einer Verwertung (Wohnbebauung) zuzuführen?
32. Wurden mit der/dem Eigentümer/in der für die Münchner Lösung benötigten Fläche westlich des Hachinger Bachs bereits Sondierungsgespräche geführt bzw. Grundstückskaufverhandlungen initiiert? Wenn ja, mit welchem Ergebnis?
33. Kann man die „Münchner Lösung“ nicht weiter südlich machen, ganz an der Stadtgrenze, von der Unterhachinger Straße, am südlichen Rand des SOBV, über den Hachinger Bach, am Waldrand vorbei auf die Unterbiberger Straße? Dort wäre weniger Natur betroffen (könnte auch für Stadt-Umlandbahn tauglich sein). Wie viele Bewohner wären dann von Lärm betroffen?
34. Gibt es auch Zahlen zu den Auswirkungen (z. B. auf die Weidener Straße) dieser Variante?
35. Das Überschwemmungsgebiet entlang des Hachinger Bachs, das sowohl die West-SAP als auch die Münchner Lösung tangieren würde, ist wasserrechtlich aktuell vorläufig gesichert, dies gilt für einen Zeitraum von maximal 5+2 Jahren. Ein Gutachten zur Sicherung von Retentionsflächen auf den Gebieten der Oberliegergemeinden wird derzeit erarbeitet. Besteht Aussicht, dass die vorläufige Sicherung und ihre Konsequenzen für Bauvorhaben wieder aufgehoben werden?

#### **E. Weidener Straße**

36. Verkehrsordnende Maßnahmen in der Weidener Straße werden auf Seite 42 des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses in Aussicht gestellt. Um welche handelt es sich? Nach den Erfahrungen des BA 16 wurden bisher alle beantragten Maßnahmen abgelehnt.
37. Seite 26 des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses führt aus, dass eine Realisierung der West-SAP eine Entlastung der Weidener Straße um etwa 20% brächte (= 1.100 Fahrzeuge bei derzeit 5.500 Fahrzeugen/24h lt. Beschlussentwurf). Im Gutachten zur SAP wird für die West-SAP wiederum angenommen, dass etwa 3.300 Fahrzeuge über die südliche Erschließung ins Gewerbegebiet einfahren. Wie ist die Diskrepanz von 2.200 Fahrzeugen zu erklä-

ren, wenn man berücksichtigt, dass die Weidener Straße für potenzielle Nutzer der West-SAP heute die schnellste Verbindung ins Gewerbegebiet darstellt? Indiziert das nicht eben den Nord-Süd-Schleichverkehr über die Unterbibinger Straße? [vgl. auch Ziff. 24]

38. Die dargestellten Zahlen zur Verkehrsbelastung in der Weidener Straße beinhalten bedauerlicherweise keine Aussagen zu Verkehrsspitzen zur morgendlichen und abendlichen HVZ sowie zum Schwerverkehrsanteil. Auch zur Lastrichtung des Verkehrs in Abhängigkeit von der Tageszeit werden keine Aussagen getroffen. Warum nicht? Liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung derartige Zahlen nicht vor? Wenn nein, warum wurden sie im Rahmen der Vorbereitung des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses nicht erhoben?
39. Von der Bürgerschaft mehrfach moniert wurde der Schleich- und Durchfahrtsverkehr, der rund um das Gewerbegebiet Perlach existiert. Warum wurde dieser Verdacht nicht näher untersucht, beispielsweise mittels einer Flußverfolgung, wie sie das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in der Ramersdorfer Mustersiedlung durchgeführt hat? Kann das Referat für Stadtplanung und Bauordnung den Verdacht eines hohen Anteils an Durchfahrtsverkehr am Gesamtaufkommen in der Weidener Straße widerlegen?
40. Welche zusätzlichen Maßnahmen (Verkehrsberuhigung, Schließung für den Durchgangsverkehr, Hinweisschilder etc.) sind für die Weidener Straße geplant, um die Akzeptanz einer südlicheren Anbindung des Gewerbegebiets (egal ob mittels Münchner Lösung oder West-SAP) für die aus der Innenstadt kommenden Fahrzeugführer zu gewährleisten? Insbesondere dann, wenn die Verlegung der Unterhachinger Straße erst nachgeordnet erfolgen soll?

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

41. Welches Verfahren (Bebauungsplan, Planfeststellungsverfahren etc.) ist für die im verkehrlichen Grundsatzbeschluss dargestellte Verlegung der Unterhachinger Straße notwendig? Mit welcher Verfahrensdauer ist zu rechnen?
42. Sind die für die dargestellte neue Straßenführung benötigten Flächen im Eigentum der LH München? Wenn nein, wurden hier bereits Sondierungsgespräche mit den Eigentümer geführt?
43. Wie muss man sich im Falle einer verlegten Unterhachinger Straße die Knotengestaltung an folgenden Punkten vorstellen?
  - Unterhachinger Straße (alt) / Unterhachinger Straße (neu) im Süden
  - Unterhachinger Straße (neu) / Fasangartenstraße
  - Unterhachinger Straße (alt) / Unterhachinger Straße (neu) / Fasangartenstraße im Norden
44. Die Schließung des Bahnübergangs an der Forschungsbrauerei (*Unterhachinger Straße, Anm. d. Red.*) inklusive einer Verschwenkung der Unterhachinger Straße (ohne direkten Anschluss an die Weidener Straße) wäre optimal für eine Beruhigung der Weidener Straße. Wenn nur eine Unterführung des Bahnübergangs angestrebt wird, steht ja für den Zugang zum Gewerbegebiet nichts im Wege. Die Vorteile nur einer Höhenfreimachung, wie in 8.4. beschrieben, wird nicht so gesehen. Würde diese Lösung schon so gut sein, dass man sich die „Münchner Lösung“ sparen könnte? Wie sieht der Vergleich Kosten, Nutzen, Naturverträglichkeit aus?

45. Die Verlegung Unterhachinger Straße samt Bahnübergang wird im südlichen Abschnitt nicht weiter verfolgt. Dagegen ist die Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße (zusammen mit der Auflassung des Bahnübergangs Fasangartenstraße II) als 2. Stufe nach Westabschnitt der SAP weiterhin vorgesehen. Hierzu müssen dann im Bereich der neuen Querung der Bahnlinie München Giesing – Kreuzstraße Teile der Kleingartenanlage verlagert werden. Unter 10.2 wird ausgeführt, dass zur Höhenfreimachung des Bahnübergangs der Unterhachinger Straße und Fasangartenstraße nach wie vor Diskussionsbedarf besteht. Zu diesem Thema soll im weiteren Verlauf eine Öffentlichkeitsveranstaltung unter Beteiligung des Bezirksausschusses 16 Ramersdorf-Perlach und interessierten Bürgerinnen und Bürgern mithilfe externer Moderation stattfinden. Wann kann mit dem Beginn dieser als 2. Stufe genannten Maßnahme gerechnet werden? Die Öffentlichkeitsveranstaltung unter Beteiligung des BA 16 wird ausdrücklich begrüßt.
46. Verkehrsleitende Maßnahmen an der Autobahnanschlussstelle Neubiberg, die die Bündelung von Verkehr auf dem Primärstraßennetz (Autobahn) zum Ziel hatten, wurden vom BA 16 am 09.06.2010 beantragt. Die Antwort des Planungsreferats lautete seinerzeit, man wolle dem Verkehrskonzept nicht vorgreifen. Nun ist von Verkehrslenkung an dieser Stelle keine Rede mehr, warum? Sprüche die im Verkehrskonzept dargestellte, bereits eingetretene Verlagerung von Verkehr auf die BAB 8 im Interesse der Perlacher Anwohner nicht für eine verstärkte Nutzung dieser Ableitungsmöglichkeit durch verkehrslenkende Maßnahmen.
47. Auf Seite 40 des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses wird ausgeführt, dass entgegen früherer Annahmen keine Notwendigkeit zur Verkehrsberuhigung in der Unterbibberger Straße und Auflassung des dortigen Bahnübergangs besteht. Warum? Was hat sich geändert?

### **G. Hanns-Seidel-Platz (auch Fritz-Erler-Straße, Thomas-Dehler-Straße)**

48. Wie sinnig ist es unter stadt- und verkehrsplanerischen Gesichtspunkten, die Wohnbebauung des Hanns-Seidel-Platzes genau an die Straße (Fritz-Erler-Straße) zu situieren, die künftig mehr Verkehr aufnehmen soll? [*ähnlich Ziff. 49*]
49. In der ganzen Vorlage steht nicht, dass auf der Ost-Seite des Hanns-Seidel-Platzes, das ist also westlich der Fritz-Erler-Straße, auch Wohnbebauung geplant ist. Wurde das berücksichtigt bei der Betrachtung der Fritz-Erler-Straße?
50. Wie kommt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu der Einschätzung, dass im Planfall 1 (Rückbau der Thomas-Dehler-Straße und Tempo 30) auf der Thomas-Dehler-Straße Tempo 30 angeordnet werden wird? Ist dies mit der zuständigen Abteilung des Kreisverwaltungsreferats abgestimmt? Die Erfahrung des BA 16 zeigt nämlich, dass derartige Einzelfallbeschränkungen seitens des KVR häufig abgelehnt werden.
51. Unter 10.2 wird ausgeführt, dass zu einer möglichen Verkehrsreduzierung in der Thomas-Dehler-Straße im Bereich des Hanns-Seidel-Platzes und der daraus folgenden Verkehrsverlagerung auf die Fritz-Erler-Straße das weitere Vorgehen mit der Öffentlichkeit diskutiert werden soll. Hierzu soll im weiteren Verlauf eine Öffentlichkeitsveranstaltung unter Beteiligung des Bezirksausschusses 16 Ramersdorf-Perlach und interessierten Bürgerinnen und Bürgern mithilfe externer Moderation stattfinden. Der ÖPNV soll ja wohl weiterhin die Thomas-Dehler-Straße nutzen - wäre da nicht die Anbindung des PEP an den Hanns-Seidel-Platz über das Sperrengeschoss der U-Bahn die bessere Lösung? Dieses Sperrengeschoss könnte auch entsprechend dem Stachus-Untergeschoss attraktiv für Einzelhandelsgeschäfte gestaltet werden.

## H. Hochäckerstraße / Bebauungsplan 2045

52. Die Angaben zur prognostizierten Verkehrsbelastung in der umgebauten Schmidbauerstraße, die in der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Schmidbauerstraße präsentiert wurden, widersprechen denen, die im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan 2045 gemacht wurden. Unter Berücksichtigung zusätzlicher Maßnahmen wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Bebauungsplan 1960h eine Reduzierung auf 4.500 Fahrzeuge/24h (Planfall 2025) für plausibel erachtet, in der Öffentlichkeitsphase zum Bebauungsplan 2045 sprach man von lediglich 3.800 Fahrzeugen/24h. Im verkehrlichen Grundsatzbeschluss wird nun auf die geplanten Maßnahmen zur Beruhigung der Schmidbauerstraße verwiesen. Welche Reduzierung auf welche Zahl von Fahrzeugen/24h also wird angestrebt?
53. In der Präsentation des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vom 14.04.2010 im BA 16 (S.19) heißt es mit Blick auf den Pfanzeltplatz und seine Entlastung: „flankierende Maßnahmen am Pfanzeltplatz könnten die Entlastungswirkung erhöhen“. Von diesen flankierenden Maßnahmen ist im verkehrlichen Grundsatzbeschluss im Zusammenhang mit Erschließungsvarianten für das Gewerbegebiet Perlach-Süd nichts mehr zu lesen. Warum nicht? Werden diese flankierenden Maßnahmen weiter angestrebt? Wenn ja, um welche handelt es sich? Ist der Eindruck zutreffend, dass es sich hinsichtlich der Entlastung des Pfanzeltplatzes durch eine West-SAP angesichts der Bebauung der Hochäckerstraße um ein Nullsummenspiel handelt und selbst im Falle einer (West-)SAP-Realisierung die Belastung des Pfanzeltplatzes unverändert bleibt?
54. Unter 9.5 „Rückbau der BAB A 8 Ost nördlich der Anschlussstelle Neubiberg“ wird ausgeführt, dass ein Rückbau der BAB A 8 Ost nicht weiter verfolgt werden soll. Neben den negativen verkehrlichen Auswirkungen auf die Verkehrsbelastung im Straßennetz im Münchner Südosten stehen auch rechtliche Gründe entgegen. Zu den rechtlichen Gründen wird aus einer Stellungnahme der Obersten Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern zitiert: „... Die BAB A 8 hat seit der Inbetriebnahme entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung die Eigenschaft einer Bundesautobahn. ...Die Abstufung einer Bundesautobahn zur Bundesstraße sieht das Gesetz nicht vor.... Da eine Änderung der Verkehrsbedeutung der BAB A 8, die eine Abstufung zu einer Straße nach Landesrecht rechtfertigen würde, nicht gegeben ist, ist eine Veranlassung, wie von Ihnen vorgeschlagen, nicht geboten.“ Unter dieser Ziffer wird auch aus einer Stellungnahme der ABDSB zur Einrichtung eines zusätzlichen Anschlusses an die BAB A 8 Ost zitiert: „Für die Planung und den Bau neuer Anschlussstellen an Bundesautobahnen ist die Zustimmung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) als Baulastträger für die Bundesfernstraßen erforderlich. Das BMVBS entscheidet darüber nach den Kriterien „Fernverkehrswirksamkeit, Wirtschaftlichkeit und Verkehrssicherheit. Angesichts der unmittelbaren Nähe der Fasangartenstraße und Hochäckerstraße zu den beiden bestehenden Anschlussstellen Neubiberg und München-Perlach werden diese Kriterien nach unserer Einschätzung nicht erfüllt.“ Stehen die Ausführungen unter 9.5 nicht im Widerspruch zum letzten Absatz der Ziffer 9.4? Danach soll der Anschluss Hochäckerstraße unter Einschaltung der ABDSB weitergehend umfassend untersucht werden.

## **I. Autobahnkopf Ramersdorf / Mittlerer Ring**

55. Zur Verhinderung der festgestellten Überstauungen am Mittleren Ring in den Knotenpunktbereichen zwischen Rosenheimer Straße/BAB A8 und Ottobrunner Straße hat das KVR die Signalsteuerung der Ampeln am Autobahnende in Ramersdorf ohne bauliche Anpassungen oder Änderungen von Spurzuweisungen vorgenommen. Unter Zugrundelegen der bestehenden Verkehrsbelastung sind damit die Möglichkeiten steuernder Maßnahmen ausgeschöpft. Nach unserer Wahrnehmung sind die Überstauungen während der Hauptverkehrszeiten weiterhin vorhanden – welche weiteren Handlungsoptionen bestehen? 2006 war im Verkehrskonzept für den Münchner Osten (Sitzungsvorlagen Nr. 02-08/V 07213) 3.2 Ziff. 25 noch von einem leistungssteigernden Umbau des Autobahnendes der A 8 in München-Ramersdorf die Rede. *[ähnlich Ziff. 56, 57]*
56. Im Verkehrskonzept von 2006 war die Rede von einem leistungssteigernden Umbau des Autobahnkopfs Ramersdorf. Warum wurde dieser nicht weiterverfolgt?
57. Seite 43 des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses führt aus: „Unter Zugrundelegen der bestehenden Verkehrsbelastung sind damit die Möglichkeiten steuernder Maßnahmen ausgeschöpft.“ Welche Perspektive beinhaltet diese Aussage bei weiter steigenden Verkehrsmengen?
58. Wie bewertet das Referat für Stadtplanung und Bauordnung die geplante Einrichtung einer neuen Fußgängerampel an der Chiemgaustraße auf Höhe der Langbürgener Straße mit Blick auf den ohnehin schon problematischen Verkehrsfluss am Autobahnkopf Ramersdorf.

## **J. Carl-Wery-Straße**

59. Hält die LHM noch an der Absicht fest, an der Carl-Wery-Straße einen Bau-/Gartenmarkt zu etablieren?
60. Warum wird ein im Zuge des aktuellen Bebauungsplanverfahrens zur Wohn- und Gewerbebebauung an der Carl-Wery-Straße genannter vierspuriger Ausbau der Carl-Wery-Straße im verkehrlichen Grundsatzbeschluss nicht behandelt?

## **K. Löwenbräu-Gelände**

61. Wäre das Löwenbräu-Gelände für eine Wohnnutzung auch ohne (West-)SAP vorstellbar?
62. Welche Zahl von Wohnungen ist auf dem Löwenbräu-Gelände zu kalkulieren?
63. Würde eine Wohnbebauung auf dem Löwenbräu-Gelände entlang einer West-SAP einen späteren Vollausbau der SAP nicht verhindern, da dann die Argumentation einer wesentlichen Funktionsänderung der Straße (Lärmschutz analog zur Wilhelm-Hoegner-Straße) greifen würde?
64. Wurden auch Flächen westlich der Unterhachinger Straße perspektivisch betrachtet (Wohnbebauung)?



## **L. Wilhelm-Hoegner-Straße**

65. Wie groß fiele der Unterschied zwischen dem PF VEP und dem PF 1 hinsichtlich der Wilhelm-Hoegner-Straße aus, wenn man von einer rückgebauten, verkehrsbeschränkten Wilhelm-Hoegner-Straße ausginge?

## **M. Weitere Fragen**

66. Warum wurden dem Bezirksausschuss die Ergebnisse des auf Seite 10 des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses genannten Open Scale-Projekts noch nicht dargestellt bzw. wann ist geplant, dies zu tun?

67. Wäre nicht eine Fuß- und Radfahrerunterführung an der Neubiberger Straße sinnvoll?  
*[ähnlich Ziff. 68]*

68. Inwieweit ist eine Öffnung des Bahnübergangs Neubiberger Straße für ÖPNV-Erschließungen (Bus) vorstellbar?

69. Wurde die bereits einmal im Rahmen eines Bürgerversammlungsantrags vorgeschlagene Verbindung der Neubiberger Straße mit der Hofer Straße geprüft? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, warum ist diese Prüfung nicht dargelegt? Welches Ergebnis hatte sie?

70. Ist es richtig, dass es erst einen Auftrag (=Stadtratsbeschluss) geben muss, bevor Kosten ermittelt werden?

71. Warum kann die Hofangerstraße nicht Tempo 30 Zone werden?

72. Nach Nr. 3.2 Ziff. 26 des Verkehrskonzeptes für den Münchner Osten 2006 (Sitzungsvorlagen Nr. 02- 08/V 07213) sollte mit Inbetriebnahme der Untertunnelung des Mittleren Ringes Ost eine Linksabbiegemöglichkeit vom Innsbrucker Ring in die Bad-Schachener-Straße geschaffen werden. Im vorliegenden Entwurf des verkehrlichen Grundsatzbeschlusses für den Münchner Südosten fehlen Aussagen zu der vom BA 16 bereits öfters geforderten Einrichtung einer Linksabbiegespur völlig. Welche Gründe sind hierfür maßgebend?  
*[ähnlich Ziff. 73]*

73. Eine Linksabbiege-Möglichkeit vom Mittleren Ring auf die Bad-Schachener-Straße bzw. Heinrich-Wieland-Straße ist im Verkehrskonzept nicht genannt/untersucht? Warum nicht?

74. Liegen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung Daten zur Verkehrsbelastung in der Winninger Straße vor?

75. In einem Antwortschreiben des Referats für Stadtplanung und Bauordnung gegenüber dem BA 16 vom 22.02.2012 wird eine Verkehrszählung dahingehend beschrieben, dass sie für ein größeres Bauvorhaben durchgeführt wurde. Im verkehrlichen Grundsatzbeschluss wird nicht aufgelöst, für welches Bauvorhaben. Daher stellt sich die Frage, für welches Bauvorhaben die Verkehrszählung durchgeführt wurde, welchen Umgriff sie hat und welches Ergebnis sie zu Tage brachte?

76. Wurde mit Blick auf die Schwerverkehrsbelastung in den Zufahrtsstraßen zum Gewerbegebiet Perlach-Süd die offenbar ohnehin geplante Verlagerung des Wertstoffhofs vertieft geprüft? Wenn nein, warum nicht?