



Landeshauptstadt München, Direktorium  
[Friedenstraße 40, 81660 München](mailto:mail@kauerthomas.de)

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung**  
**HA I Stadtentwicklungsplanung**  
**Recht, Verwaltung, Regionales (RVR)**  
**Recht und Verwaltung**  
**Arbeitsfeld: Vergaben / Verträge**  
**PLAN-HAI-11-4**

**Vorsitzender**  
**Thomas Kauer**

**Privat:**  
E-Mail: [mail@kauerthomas.de](mailto:mail@kauerthomas.de)  
Telefon: (089) 20 31 89 41

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

Ihr Schreiben vom  
4.3.2016

Ihr Zeichen  
14-20 / V 5446

München, 18.4.2016

Unser Zeichen  
4.1.1/14.4.2016

**Siedlungs-, Verkehrs- und Freiraumentwicklung im Hachinger Tal**  
**Interkommunale Aktivierung der Entwicklungspotenziale**  
**Sitzungsvorlagen Nr. 14-20/ V 05446**  
**Beschlussentwurf für die Sitzung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung**  
**Anhörung des BA 16**

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Vorberatung in seinem Unterausschuss Mobilität und Umwelt sowie in seinem Unterausschuss Bauvorhaben, Stadtplanung und Bürgerbeteiligung hat der Bezirksausschuss 16 in seiner Sitzung am 14.4.2016 folgende Stellungnahme beschlossen:

Die dargestellte Münchner Lösung löst zusammen mit der vorgeschlagenen Höhenfreimachung der beiden Bahnübergänge und der beabsichtigten Straßenführung die Besorgnis aus, dass es durch die Attraktivität der neuen Erschließungsstraße zu einer erheblichen Verkehrszunahme kommen könnte.

Es sei zu vermuten, dass ein Teil des bisherigen Verkehrsaufkommens aus einem überörtlichen „Durchgangs- und Schleichverkehr“ bestehe, der von Neuperlach Süd bzw. Neuperlach Zentrum durch die angrenzenden Wohngebiete, in Richtung Autobahn / Unterhaching bzw. zurück, fließe. Untersuchungen hierzu wurden zwar vom Bezirksausschuss 16 angeregt, liegen aber bisher nicht vor.

Die geplante Höhenfreimachung der Bahnübergänge Fasangartenstraße und Unterhachinger Straße wird zwar überwiegend befürwortet, jedoch müsse hier ein zusätzliches Konzept für den Radverkehr (ggf. durch ein Offenhalten der bisherigen direkten Verbindung an der Unterhachinger Straße und einen Radwegeausbau) erarbeitet werden. Ebenso für notwendig erachtet wird ein Ausbau der ÖPNV Anbindung.

Zur Beschlussvorlage selbst nimmt das Gremium im Einzelnen wie folgt Stellung:

### 1. Zu Ziffer 3.2 (2. Absatz) der Beschlussvorlage:

- a) Aus dem vorliegenden Gutachten ergibt sich die Aussage, dass die „Münchner Lösung“ keine messbaren Auswirkungen im regionalen und überregionalen Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt München habe.

Sofern diese Aussage zutreffen sollte, bleibt allerdings die vom Bezirksausschuss 16 bereits häufig gestellte Frage offen, welchen Anteil denn der Durchfahrts- und Schleichverkehr durch das Gewerbegebiet bereits heute ausmache. Eine Antwort auf diese Frage wäre deshalb essentiell, um zusätzliche Potenziale einer Verkehrsentlastung für nachgelagerte Wohnstraßen zu identifizieren und möglicherweise zu heben.

Der Bezirksausschuss bittet deshalb darum, diesen Anteil am Verkehrsaufkommen mittels eines Verkehrsflußgutachtens zu identifizieren und ggf. dann weiter zu untersuchen, wie dieser Durchfahrtsverkehr durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (wie sie in Anlage 3 S.11 des Vössing-Gutachtens genannt sind) zum Schutz der Menschen, die in Neuperlach Süd, im Dorfkern Perlach und in den daran angrenzenden Wohngebieten leben, unterbunden bzw. minimiert werden kann.

- b) Die Tatsache, dass der Großteil der Arbeitsplätze und der angefahrenen Firmen sowie eine aufkommensstarke Schule (Jules Verne Campus) im Gewerbegebiet Perlach-Süd nördlich der Winninger Straße liegt, lässt erwarten, dass mindestens der Abfahrtsverkehr von dort im Fall der „Münchner Lösung“ nicht die Route über die Bayerwaldstraße (in südlicher Richtung) – Unterbibberger Straße nimmt, sondern – wie heute gewohnt – durch die Weidener Straße oder – künftig deutlich stärker – durch die Winninger Straße abkürzt, um in Richtung Unterhachinger Straße zu gelangen.
- Insofern sind hier Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Einbahnregelungen, Ausweisung einer Anliegerstraße, Durchfahrtsbeschränkungen), wie sie in Anlage 3 S.11 (Vössing-Gutachten) genannt werden, nochmals intensiv zu prüfen

### 2. Zu Ziffer 3.3 der Beschlussvorlage

- a) Inwiefern ist auch mit einer Verkehrszunahme in der nördlichen Unterhachinger Straße zu rechnen bzw., wenn damit nicht gerechnet wird, woraus resultiert die prospektierte Zunahme des Verkehrs in der südlichen Unterhachinger Straße?
- Wenn man die Mehrung des Verkehrs im südlichen Teil der Unterhachinger Straße auf einen gesteigerten Zufluss aus der Ost-West-Achse (Fasangartenstraße) ableitet, wohin will dieser Verkehr nach den Erkenntnissen des Planungsreferats dann, wenn man gleichzeitig – wie unter Ziff. 03.02.16 dargestellt – nicht von einer Zunahme des Durchfahrtsverkehrs durch das Gewerbegebiet über die „Münchner Lösung“ ausgeht?
- Die Frage stellt sich vor dem Hintergrund, weil beispielsweise die Gemeinde Unterhaching über die Münchner Straße oder auch die BAB 8 über die A995 im Bereich der Fasangartenstraße wesentlich schneller erreichbar wäre und deshalb eigentlich kein Grund bestünde über die Unterhachinger Straße (Süd) zu fahren.
- b) Wie soll die Querung der Bahnlinie künftig für Fußgänger und Radfahrer erfolgen?
- Sollen für sie im Bereich der heutigen Bahnübergänge Querungslösungen geschaffen werden oder soll ihnen eine Querung auch nur im Bereich der zusammengeführten Unterführung gewährt werden?
- Der Bezirksausschuss spricht sich an dieser Stelle für eigene Unterführungsbauwerke im Bereich der heutigen Bahnübergänge aus, um das etablierte Wegenetz für Radfahrer und Fußgänger nicht zu stören.

### 3. Zu Ziffer 3.4 der Beschlussvorlage

Die Aussagen zur Verbesserung der Radwegeverbindung entlang der Unterhachinger Straße sind nicht nachvollziehbar, da das kartierte Überschwemmungsgebiet östlich der Unterhachinger Straße endet und die Unterhachinger Straße selbst deutlich außerhalb des Überschwemmungsgebiets liegt.

Insofern wäre sowohl östlich als insbesondere auch westlich, der Zubau eines Radwegs auch unter Berücksichtigung des Hochwasserschutzes wohl problemlos möglich.

### 4. Zu Ziffer 4 der Beschlussvorlage und allgemeine Anmerkungen

- a) Im Hinblick auf alle weiteren Maßnahmen rät der Bezirksausschuss dringend an, frühestmöglich Kontakt mit den jeweiligen Grundstückseigentümern aufzunehmen, um die Nutzbarkeit der durchgehend nicht-städtischen Flächen festzustellen.
- b) Der Bezirksausschuss regt die Beauftragung eines Lärmgutachtens an, das für den Fall der „Münchner Lösung“ und der in der Vorlage vorgeschlagenen Verkehrsführung die Lärmbelastungsveränderungen (positiv und negativ) sowohl für die direkt im Anschluss verlaufenden Straßen als auch für die im weiteren Umfeld verlaufenden Straße darstellt.
- c) Der Bezirksausschuss regt an, in Zusammenarbeit mit der HA II des Planungsreferats auch die Möglichkeiten einer Straßenführung über das Bebauungsplangebiet 57ch (Mössner-Gelände) zu untersuchen, die dort bereits einmal vorgesehen war, allerdings nie realisiert wurde. Dies böte sich an, da hier der Grundstückseigentümer ohnehin nach einer Überplanung des Grundstücks strebt und sich Immissionsschutz bei der Überplanung von Gebieten regelmäßig besser realisieren lässt als im Bestand.

Zu vorgelegten Beschlussvorlage hat die Fraktion von DaCG/ÖDP im Bezirksausschuss 16 den beiliegenden Antrag „Münchner Lösung weitergedacht“ eingebracht. Diesen haben die Unterausschüsse mit Bezug auf die vorliegende Anhörung ebenfalls beraten.

Im Hinblick auf die darin angestellten Überlegungen für eine mögliche Einbahnstraßen-Regelung, wird beantragt, ggf. auch unter Einschaltung eines Verkehrsgutachters, zu prüfen, ob sich nicht durch eine Einbahnregelung auf beiden, nach Realisierung der „Münchner Lösung“ dann vorhandenen Zufahrtsstraßen zum Gewerbegebiet und einer intelligenten eventuellen zusätzlichen Einbahnstraßenregelung innerhalb des Gewerbegebietes Vorteile ergeben könnten.

Diese Vorteile könnten zum einen in der kleineren Dimensionierung der zu bauenden Straße, einem geringeren Flächenverbrauch, einem schonenderen Eingriff in die Landschaft, einer Lärminderung der Anwohnerinnen und Anwohner und nicht zuletzt auch darin liegen, dass die Benutzung der beiden Zufahrtsstraßen für den Durchgangs- und Schleichverkehr zunehmend unattraktiv gemacht oder erschwert würde.

Mit freundlichen Grüßen



Thomas Kauer  
Vorsitzender des BA 16  
– Ramersdorf-Perlach –

Anlage

1 Antrag der Fraktion DaCG/ÖDP im BA 16