


Eilt	Sofort	<input type="checkbox"/>	
Direktion			
19. APR. 2023			
AZ:			
ZK	Zw	R	Wv. Abt. Vg. Unt.

Landeshauptstadt
München
**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstraße 28b, 80331 München

**Stadtplanung - Verwaltung Bezirk
Ost (Stadtbezirk 13 und 16)
PLAN-HAII-31V**

An den Vorsitzenden des
Bezirksausschusses 16
Herrn Thomas Kauer
BA-Geschäftsstelle Ost
Friedenstr. 40
81660 München

Blumenstraße 28b
80331 München
Telefon: [REDACTED]
Telefax: [REDACTED]
Dienstgebäude:
Blumenstr. 28 b
Zimmer: [REDACTED]
Sachbearbeitung:
[REDACTED]
plan.ha2-31v@muenchen.de

Ihr Schreiben vom
13.01.2023

Ihr Zeichen
6.5.2.1 / 10.01.2023

Unser Zeichen

Datum
12.04.2023

**Über den Bebauungsplan 2145 hinausdenken: Verkehrswegebeziehungen im Bereich
Otto-Hahn-Ring / Arnold-Sommerfeld-Straße qualitativ ordnen**

BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 03957 des Bezirksausschusses 16 - Ramersdorf-Perlach
vom 05.05.2022

Sehr geehrter Herr Kauer,

in Ihrer Rückmeldung zu unserer Stellungnahme vom 22.11.2022 zum o.g. Antrag monieren Sie, dass diese Stellungnahme nichtssagend, unbefriedigend und nicht überzeugend sei. Sie fordern, die Infrastruktur sowie die Bebauung auf benachbarten Grundstücksflächen mit in den Fokus des Bebauungsplans zu nehmen. Sie stellen hierzu noch explizit folgende Fragen:

- Was passiert mit dem Siemensgelände in der Zukunft?
- Wie verlaufen die Straßen zu dem geplanten Parkhaus?
- Welcher zusätzliche Verkehr ist zu erwarten?
- Wie werden die Verkehrswege gestaltet?
- Wann und wie werden die derzeit bestehenden, gefährlichen Verkehrsbereiche (Otto-Hahn-Ring/Arnold-Sommerfeld-Straße/Übergang zum Fuß- und Radweg im Gefilde) entschärft?

Des Weiteren führen Sie Ihre Sorgen zur infrastrukturellen Entwicklung im Planungsgebiet in Folge der Bebauung aus und weisen darauf hin, dass es in der Vergangenheit zu Problemen mit der Infrastruktur kam, wenn der Ausbau derselben nicht zeitgleich mit dem Bebauungsplan erfolgte. Zudem weisen Sie noch darauf hin, dass eigene Projekte der LHM oftmals eine längere Laufzeit haben. Zum Schluss fordern Sie eine erneute Prüfung der o.g. Punkte unter Beteiligung des Mobilitätsreferats sowie eine zeitnahe Information des BA über die entsprechenden Planungen.

Hierzu nehmen wir wie folgt Stellung:

U-Bahn Linien U1/U2/U7
Haltestelle Fraunhoferstraße
U-Bahn Linien U1/U2/U3/U6/U7
Haltestelle Sendlinger Tor

Straßenbahn Linien 16/17/18
Haltestelle Müllerstraße

Metrobus: Linie 52/62
Haltestelle Blumenstraße

www.muenchen.de

Was passiert mit dem Siemens Gelände in der Zukunft?

Derzeit sind uns für das südlich des Otto-Hahn-Rings liegende Siemensareal keine Entwicklungsabsichten bekannt.

Der Bebauungsplan Nr. 1457 für das südlich des Planungsgebiet angesiedelte Siemensareal setzt für das Gebiet ein Sondergebiet Forschung und Entwicklungszentrum für Elektrotechnik fest. Um sicherzustellen, dass die bestehende Nutzung des Siemensareals durch die heranrückende Nutzung nicht eingeschränkt wird, werden im Entwurf des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2145 für das Allgemeine Wohngebiet entsprechende Festsetzungen zum Schutz der Wohnbebauung, insbesondere zum Lärmschutz, getroffen. Die angrenzende Sondergebietsnutzung kann somit ohne Einschränkungen fortgeführt werden.

Wie verlaufen die Straßen zu dem geplanten Parkhaus?

Die Erschließung der geplanten Stellplatzanlage erfolgt über die Arnold-Sommerfeld-Str und den Otto-Hahn-Ring. Sie wird im Rahmen des Genehmigungsverfahrens sichergestellt und im Detail konkretisiert. Bereits im Vorfeld der geplanten Stellplatzverlagerung wurden im Zuge der Rahmenplanung die wesentlichen Anforderungen für die Erschließung der geplanten Stellplatzpalette untersucht und die Untersuchungen im weiteren Verlauf des Bebauungsplanverfahrens an die verkehrlichen Anforderungen angepasst.

Welcher zusätzliche Verkehr ist zu erwarten?

Wie in den Unterlagen zur Beteiligung der Träger und Behörden gemäß § 4 Abs. 2 Baugesetzbuch (BauGB) unter 4.9 dargestellt, resultiert aus dem geplanten Wohngebiet ein spezifisches Verkehrsaufkommen von zirka 3.900 – 4.000 Kfz-Fahrten/Tag. Der Prognoseplanfall sowie die Berechnung der Leistungsfähigkeit der umliegenden Knotenpunkte zeigt auf, dass für den Knotenpunkt Carl-Wery-Straße / Otto-Hahn-Ring eine befriedigende Leistungsfähigkeit erreicht wird.

Die vorfahrtgeregelte Einmündung Otto-Hahn-Ring / Tribulaunstraße hingegen ist in der Morgenspitze aufgrund der Verlagerung der Siemensstellplätze stark überlastet und muss signalisiert werden. Die Signalisierung verbessert die Leistungsfähigkeit. Eine verträgliche Verkehrsabwicklung im Prognoseplanfall mit Berücksichtigung des gegenständlichen Planungsvorhaben ist dementsprechend gewährleistet.

Wie werden die Verkehrswege gestaltet?

Wann und wie werden die derzeit bestehenden, gefährlichen Verkehrsbereiche (Otto-Hahn-Ring/Arnold-Sommerfeld-Straße/Übergang zum Fuß- und Radweg im Gefilde) entschärft?

Das Planungsgebiet wird für den Fuß- und Radverkehr in das bestehende Wegenetz eingebunden. Es werden zahlreiche neue fußläufige Wegeverbindungen entwickelt. Innerhalb der öffentlichen Grünfläche entsteht ein Netz von Wegeverbindungen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung. Die Ost-West-Verbindung, die von der Carl-Wery-Straße durch die öffentliche Grünfläche und über die geplante Signalisierung der Einmündung Otto-Hahn-Ring / Tribulaunstraße in Richtung Grünzug „Im Gefilde“ führt, stärkt durch die Führung abseits von Kfz-Verkehren und mit der geplanten Ampelanlage in der Tribulaunstraße die Verkehrssicherheit.

Durch die geplante Bebauung werden Umbau bzw. Anpassungen der verkehrlichen Erschließung im Bereich bereits vorhandener Verkehrsflächen Otto-Hahn-Ring (OHR) und Carl-Wery-Straße (CWS) mit Anpassungen an den Knotenpunkten OHR / CWS und OHR / Tribulaunstraße sowie Umbau der bestehenden Busspur im OHR erforderlich.

Die erforderlichen Aus- und Umbaumaßnahmen sowie der zeitliche Ablauf der Maßnahmen, die durch die Planung an der bestehenden verkehrlichen Infrastruktur verursacht wird, wird im Rahmen eines Erschließungsvertrages zwischen dem Investor und dem Baureferat geregelt. Grundlage hierfür sind ausführliche gutachterliche Verkehrsuntersuchungen, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat, dem Baureferat, der SWM und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens, die die Auswirkungen der Planung, die baulichen Entwicklungen der Umgebung, insbesondere die Verlagerung der Stellplätze und die Entwicklung des U-Bahnbetriebshofes, berücksichtigen.

Zur Vermeidung von Beschädigungen der neu gebauten, bzw. umgebauten verkehrlichen Infrastruktur erfolgen die Baumaßnahmen in der Regel im Anschluss an die Realisierung der Baugebiete. Die Entscheidung darüber, wer die Aus- bzw. Umbaumaßnahmen übernimmt, wird im Zuge der Verhandlungen zum Erschließungsvertrag zwischen dem Investor und dem Baureferat getroffen.

Mit freundlichen Grüßen

