

Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2138
„Lerchenauer Straße“
Ponkratzstraße (südlich), Lerchenstraße
(westlich), Müllritterstraße (westlich),
Drudhardstraße (westlich), Lerchenauer Straße
(östlich), Josef-Zintl-Straße (östlich)

Neubau der Verkehrsflächen U-1803, U-1804, U-1805, U-1806, U-1807, U-1808, U-1809, U-1810, U-1811, U-1812, U-1813, U-1814, U-1815 und U-1817
sowie Anpassung von Teilbereichen der
Lerchenauer Straße, Georg-Zech-Allee und
Lerchenstraße im 24. Stadtbezirk Feldmoching-
Hasenberg I

Verkehrsführung und Raumaufteilung

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 07646

Anlagen:

1. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2138
2. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 15.02.2023 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag des Referenten

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit nicht auf einen Stadtbezirk begrenzt ist.

Eine rechtzeitige Zuleitung der Sitzungsvorlage gemäß Ziffer 5.6.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die Arbeiten an der Beschlussvorlage noch nicht abgeschlossen waren. Der Investor WPL (Wohnpark Lerchenauer Feld GmbH) hat bereits die Straßenplanung an ein Ingenieurbüro vergeben.

Zeitgleich hat das Baureferat ein konkurrierendes Verfahren für die Gestaltung des öffentlichen Raumes durchgeführt und in dessen Rahmen auch einen Siegerentwurf ausgewählt. Um hier einen parallelen Planungsstand und einen zügigen Planungsfortschritt zu gewährleisten, sollte der Auftrag an das Baureferat, der in diesem Beschluss enthalten ist, möglichst zeitnah beschlossen werden.

1. Sachstand

Der Stadtrat hat am 25.05.2022 den Entwurf des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2138 – Lerchenauer Straße – gebilligt (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06358). Der Plan ist als Anlage 1 diesem Beschluss angefügt.

Zur Erschließung ist es u.a. notwendig, die öffentlichen Verkehrsflächen U-1803 bis U-1815 und U-1817 neu herzustellen sowie die angrenzenden Teilbereiche der Lerchenauer Straße, Georg-Zech-Allee und der Lerchenstraße anzupassen

Das Planungsgebiet wird in zwei Erschließungsabschnitte zwischen Investor (Wohnpark Lerchenauer Feld GmbH & Co. KG, im Folgenden auch „WPL“ genannt) und der Landeshauptstadt München aufgeteilt. Die Verpflichtung zur Übernahme der Maßnahmen durch die WPL erfolgte im städtebaulichen Vertrag, der am 19.05.2022 zwischen der Landeshauptstadt München und der WPL geschlossen wurde. Einzelheiten zur Planung und Ausführung werden zwischen Baureferat und WPL später in einem Erschließungsvertrag geregelt werden.

Die Aufteilung sieht folgendermaßen aus:

- Die LHM übernimmt gemäß städtebaulichem Vertrag vom 19.05.22 die Planung und Herstellung der Erschließungsstraßen U-1812, U-1813, U-1814, U-1815 sowie den Umbau des Teilbereiches in der Lerchenauer Straße sowie die Anpassungsmaßnahmen in der Georg-Zech-Allee, der Josef-Zintl-Straße und der Ludwig-Gramminger-Straße.
- Die WPL übernimmt gemäß städtebaulichem Vertrag vom 19.05.22 die Planung und Herstellung der Erschließungsstraßen U-1803, U-1804, U-1805 einschließlich des FW/RW, U-1806, U-1807, U-1808, U-1809, U-1810, U-1811 in Bezug auf FW/RW, U-1817 sowie die Dienstbarkeitsflächen und die Anpassungsmaßnahme in der Lerchenauer Straße im nördlichen Bereich (Anschluss Kreuzungsbereich U-1805 an die Lerchenauer Straße).

Als Ergebnis der Bedarfsableitung wurde die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung erstellt, die hiermit zur Genehmigung vorgelegt wird.

2. Mobilitätskonzept

Für das Bebauungsplangebiet wurde ein umfangreiches Mobilitätskonzept entwickelt, das direkte Auswirkungen auf den Straßenraum und damit auch auf die Inhalte dieser Beschlussvorlage hat. Das Mobilitätskonzept wurde im Billigungsbeschluss (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06358) dargestellt. In diesem Beschluss heißt es:

„Damit im neuen Quartier eine hohe Wohn- und Lebensqualität entstehen kann, wird ein entsprechendes Mobilitätsangebot geschaffen, das den Umweltverbund (ÖPNV, Fuß- und Radverkehr) grundlegend stärkt. Ziel ist ein Modal-Split-Anteil von 80% für den Umweltverbund. Das bedeutet, dass nur 20% der vom Gebiet ausgehenden Fahrten mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt und dadurch die Emissionen und die Verkehrsbelastungen für das Umfeld minimiert werden sollen.

*Hierfür soll zuallererst die umweltfreundliche Mobilität so attraktiv gestaltet werden, dass sich ein entsprechendes Mobilitätsverhalten der Bewohner*innenschaft einstellt. Wenn leistungsfähige attraktive Angebote für eine alternative Mobilität vorhanden sind, kann im Gegenzug die Nutzung des Kfz im Quartier angepasst werden.*

Das Gebiet befindet sich in einer Stadtrandlage, in der ein solch hoher Anteil des Umweltverbunds bislang nicht vorherrscht. Es gibt jedoch heute einerseits bereits einige günstige Rahmenbedingungen wie beispielsweise die Nähe zum U-/S-Bahn- und Regionalbahnhof Feldmoching. Andererseits gibt es vielfältige Gestaltungsmöglichkeiten im Rahmen der Neuplanung, die das bestehende Angebot ergänzen und letztendlich das Erreichen dieser Zielsetzung realistisch erscheinen lassen.

Die gewünschte Veränderung im Verkehrsverhalten kann nur im Zusammenspiel verschiedener Faktoren gelingen:

- gute städtebauliche Rahmenbedingungen - Stadt der kurzen Wege*
- gute ÖPNV-Anbindung*
- ergänzende alternative Mobilitätsangebote*
- Reduktion der Attraktivität des Kfz-Verkehrs einschließlich einer restriktiven Stellplatzpolitik“*

Die städtebaulichen Rahmenbedingungen wurden mit dem Bebauungsplan festgesetzt: Durch ein umfangreiches Angebot an Nahversorgung, Schulen, Kindertagesstätten und weiteren sozialen Einrichtungen sind die maßgeblichen Ziele für die zukünftigen Bewohner*innen im Gebiet erreichbar.

Die gute ÖPNV-Anbindung baut auf dem bestehenden U- und S-Bahnhaltepunkt Feldmoching nordöstlich des Gebiets auf und wird kurzfristig durch eine Anpassung des Busnetzes mit mehreren Haltestellen und Linien im Gebiet sowie entlang der Lerchenauer Straße ergänzt. Zudem ist die Tram Y-Nord im Nahverkehrsplan enthalten, die ihre vorläufige Endhaltestelle im Bebauungsplangebiet haben soll. Die Flächen für die Gleise, die Haltestelle und die erforderliche Wendeschleife werden durch den Bebauungsplan gesichert.

Ergänzende alternative Mobilitätsangebote werden in erster Linie auf Privatgrund geschaffen. Die Rahmenbedingungen wurden hierzu vertraglich zwischen der Landeshauptstadt München und der WPL geregelt. Hierzu gehören neben einer Erhöhung der herzustellenden Anzahl an Fahrradabstellplätzen gegenüber der Fahrradabstellplatzsatzung die Bereitstellung von Angeboten für Carsharing und fahrradbasierten Lasten- und Personentransporten sowie weitere flexible Optionen (z.B. Fahrradreparaturservice, Gemeinschaftslösungen für Lieferungen etc.). Für Wohnnutzung ist im Bebauungsplan ein Mobilitätsfaktor von 0,56 festgesetzt. Dadurch wird eine Obergrenze für Kfz-Stellplätze definiert. Es sind nur maximal 56% der nach Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München vorgesehenen Stellplätze zulässig. Diese Stellplätze werden zentralisiert in Quartiersgaragen untergebracht. Um diese Vorgaben zum Erreichen des Ziels von maximal 20% MIV-Anteil nicht durch ein Überangebot von Kfz-Stellplätzen zu konterkarieren, sollen Kfz-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum auf maximal 1 Stellplatz je 15 Wohneinheiten begrenzt werden. Diese Stellplätze werden jedoch nicht in ihrer Gesamtzahl als klassische Stellplätze für Besucher*innen zur Verfügung stehen. Vielmehr sind hier Flächen für Shared Mobility möglich, die Angebote auf Privatgrund ergänzen, sowie für Kurzpark- und Lieferzonen. Auch soll 1 Fahrradabstellplatz je 10 Wohneinheiten im Straßenraum realisiert werden. Die Begrenzung der Kfz-Stellplätze sowie die zentralisierte Verortung der privaten Kfz-Stellplätze in Quartiersgaragen kommt ebenso wie die Berücksichtigung von Baumpflanzungen entlang aller Straßen im Quartier der Versickerung, dem Rückhalt und der Verdunstung von Niederschlagswasser im Sinne der Schwammstadt zugute.

Aufgrund der gesetzten Vorgaben aus dem Mobilitätskonzept und mit der Maßgabe attraktive Straßenräume mit hoher Aufenthaltsqualität für die Menschen vor Ort zu schaffen, wurden die Straßenflächen dimensioniert und die nachfolgend beschriebenen Straßenraumaufteilungen erstellt.

Für detailliertere Ausführungen zu den hier aufgeführten Themen wird auf den Billigungsbeschluss des Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2138 „Lerchenauer Straße“ (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.05.2022, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 06358) verwiesen.

3. Projektbeschreibung

Das neue Stadtquartier wird mit dem übergeordneten innerstädtischen Straßennetz verbunden, indem es über die Planstraßen U-1805 und die U-1807 an die Lerchenauer Straße und über die U-1810 an die Lerchenstraße angeschlossen wird. Durch die mehrfach versetzte Straßenführung der Verbindung U-1807 / U-1810 und U-1805/ U-1806 wird gebietsfremdem Durchgangsverkehr entgegengewirkt.

Die Geh- und Radwege werden breit, komfortabel und barrierefrei ausgeführt. Insgesamt wird damit eine vielfältige, bequeme, und vor allem sichere Durchwegung des Quartiers für den Fuß- und Radverkehr geschaffen, die an das Wegenetz des Umfelds anknüpft.

Nachfolgend werden die einzelnen Straßenabschnitte beschrieben. Im jeweiligen Abschnitt sind zudem Abbildungen mit der Verortung der Straßen im Gebiet und dem entsprechenden Regelquerschnitt enthalten.

3.1 Öffentliche Verkehrsflächen mit MIV innerhalb des Planungsgebiets

Das gesamte neu geschaffene Verkehrsnetz innerhalb des Planungsgebiets wird für Tempo 30 ausgelegt. Der Radverkehr wird demnach im Mischverkehr geführt. In der U-1807 ist zwischen dem Knoten mit der Lerchenauer Straße und dem GB Erziehung zudem ein nicht benutzungspflichtiger Zweirichtungsradweg auf der Südseite vorgesehen, der einerseits die notwendigen Straßenquerungen für die Schüler*innen minimieren und andererseits eine bessere Verteilung des übergeordneten Radverkehrs im Gebiet sicherstellen soll.

Im öffentlichen Straßenraum sollen nicht nur Stellplätze für Kfz, sondern auch für Fahrräder geschaffen werden.

Es ist geplant, auf allen Hauptachsen durch das Gebiet Linienbusverkehr einzurichten. Eine Übersicht über die geplanten Buslinien ist nachfolgender Abbildung 1 zu entnehmen.

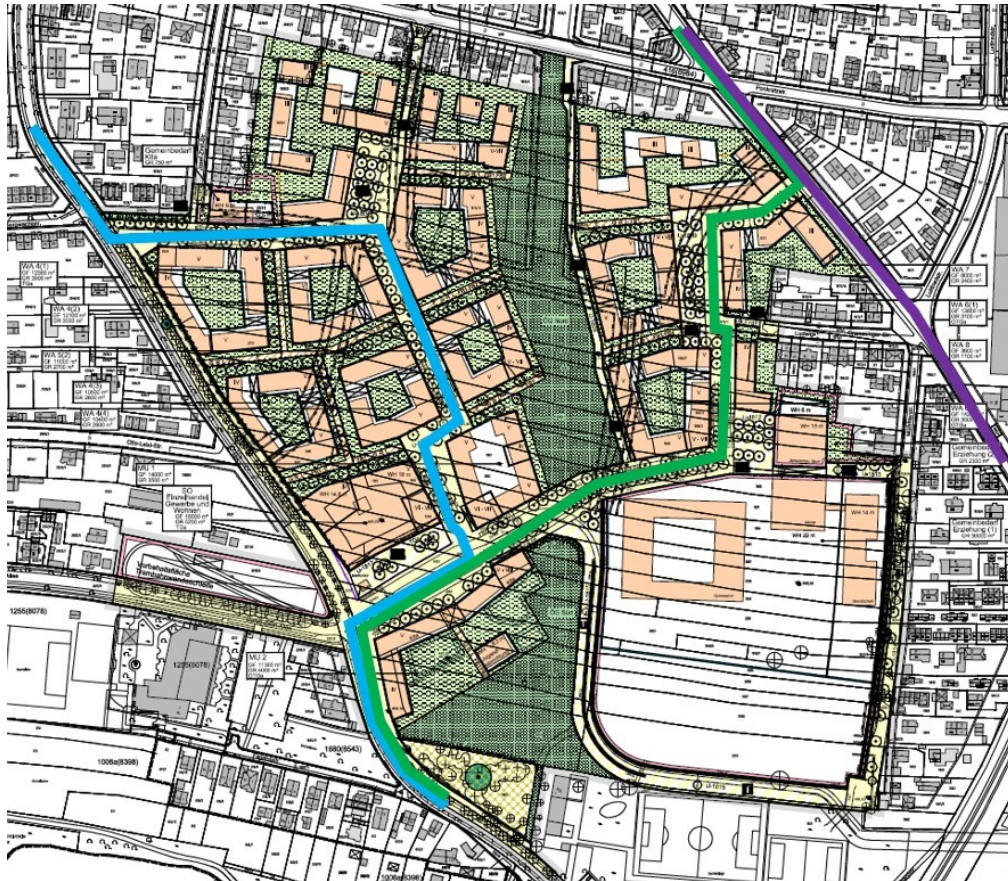


Abbildung 1: geplanter Verlauf des Linienbusverkehrs (©LHM)

U-1807

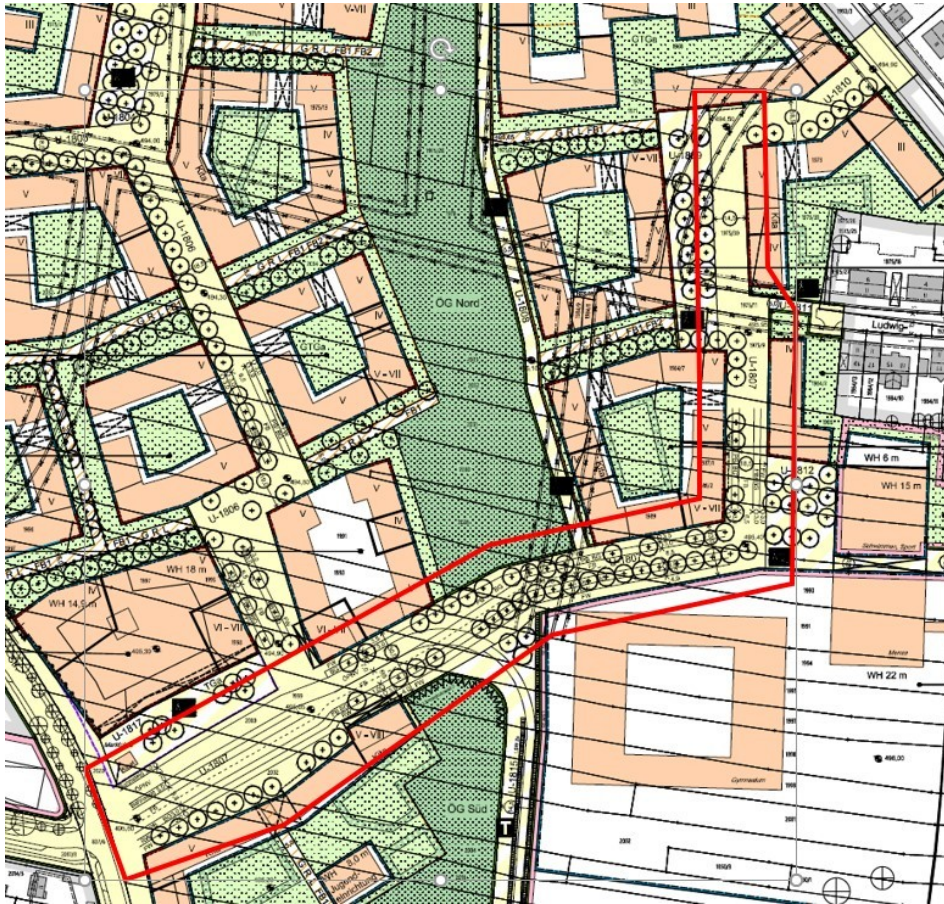


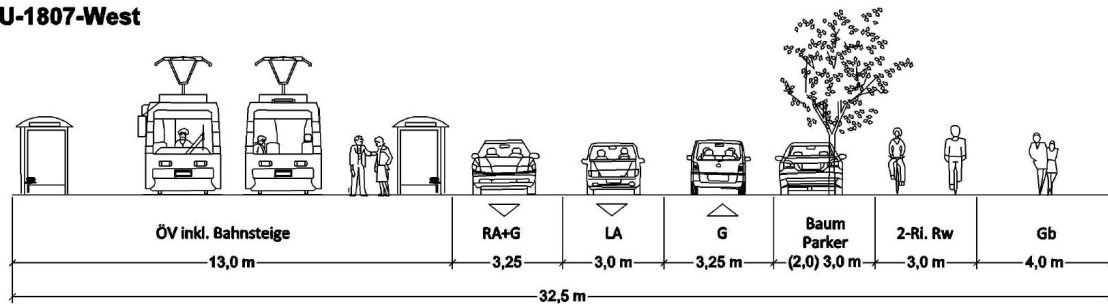
Abbildung 2: U-1807 im Bebauungsplan (©LHM)

Im Zuge der Herstellung wird eine ausreichend breite Fahrbahn mit einem dem Verkehrsaufkommen angemessenen Aufbau, einem bedarfsgerechten Geh- und Radweg sowie einer angemessenen Anzahl an Parkplätzen errichtet. Sowohl dem Geh- als auch dem Radweg wurde aufgrund des hohen Schülerverkehrs auf dieser Verbindung besondere Bedeutung beigemessen.

Die U-1807 verläuft innerhalb des Planungsgebietes im südlichen Bereich in Ost-West-Richtung und bildet von der Lerchenauer Straße kommend die Hauptzufahrt zum Bebauungsplangebiet. Sie hat in diesem Bereich einen Querschnitt von insgesamt 32,5m (vgl. Abbildung 3a). Hierbei entfallen 13m für die geplante ÖPNV-Trasse inkl. benötigter Bahnsteige (2x3m Bahnsteig und 7m Trassenbreite). An die südliche Bahnsteigkante schließen sich in südliche Richtung 9,50m Fahrbahn (RE+G Rechtsabbiegespur+Geradeaus / LA Linksabbiegespur / G Geradeaus), ein 3m breiter Park- bzw. Grünstreifen, ein 3m breiter Zweirichtungsradweg (nicht benutzungspflichtig) sowie ein 4m breiter Fußweg an. (Hinweis: Bei einem kombinierten Park- und Grünstreifen, wie er hier vorgesehen ist, werden die Grünanteile mit 3,0m Breite

ausgeführt, die Parkplätze mit 2,0m. Die Differenz von 1,0m Breite wird in diesem Bereich dem Gehweg zugeschlagen bzw. dient als Sicherheitsabstand zwischen Radweg und Parkstreifen.)

U-1807-West



Norden

Süden

Abbildung 3a: Querschnitt U-1807 West (©LHM)

Die festgesetzte öffentliche Verkehrsfläche in diesem Bereich hat die erforderliche Breite für die Schaffung zusätzlicher Abbiegespuren und damit einer verbesserten Knotenpunktgestaltung an die Lerchenauer Straße. So wird es auf der U-1807 im Kreuzungsbereich zur Lerchenauer Straße für den Verkehr, der aus dem Planungsgebiet fährt, eine separate Linksabbiegespur in die nach Süden verlaufende Lerchenauer Straße geben. Der Verkehr Richtung Georg-Zech-Allee und der nach rechts abbiegende Verkehr in die Lerchenauer Straße Richtung Norden teilen sich eine Fahrspur.

Sowohl der genannte Kreuzungsbereich als auch die Einfahrt zur Georg-Zech-Allee sind anzupassen (vgl. Abbildung 16). Bei der Georg-Zech-Allee muss der Straßenraum von Osten kommend auf einer Länge von ca. 50m den neuen Bedingungen angepasst werden. Aufgrund von steigenden Verkehrszahlen innerhalb dieses Straßenzuges aber auch aufgrund der Mehrbelastung des Kreuzungsbereiches (Verkehrszunahme aber auch mehr mögliche Abbiegebeziehungen inkl. ÖPNV Trasse und Signalisierung) durch das neue Planungsgebiet wird in der Georg-Zech-Allee ein zusätzlicher Linksabbiegestreifen zur Lerchenauer Straße in Richtung Ortskern Feldmoching (Norden) notwendig. Die notwendigen Anpassungen in der Georg-Zech-Allee werden in Kapitel 3.4 dargestellt.

Die Querschnittbreite der U-1807 von 32,5m bleibt bis auf Höhe der nach Norden abknickenden U-1806 bestehen. Nach Osten folgend verringert sich der Querschnitt der U-1807 von 32,5m bis ca. zum Beginn des GB ERZIEHUNG in der südöstlichen Ecke des Planungsgebietes auf 30m (3,5m (Nordseite) bzw. 4,0m (Südseite) Fußweg, 7,0m ÖPNV-Trasse, 6,5m Fahrbahn, beidseitig je 3m Baumgraben ggf. alternierend mit Parkbuchten, sowie 3,0m Zweirichtungsradschulter (Südseite, nicht benutzungspflichtig)) (vgl. Abbildung 3b).

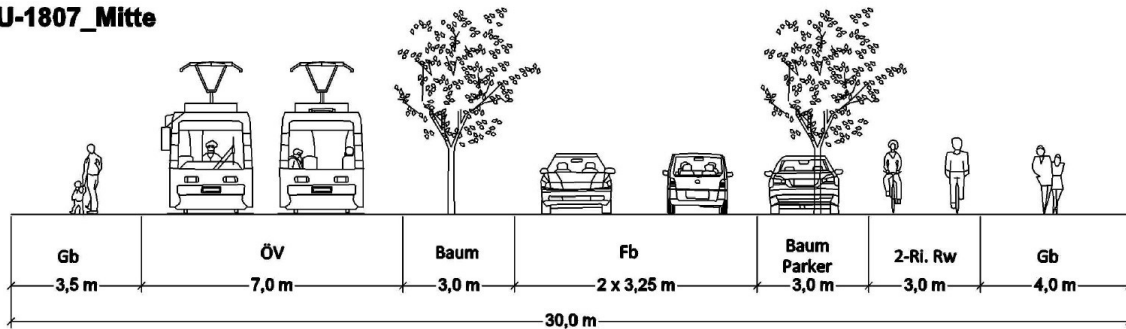
U-1807_Mitte**Norden****Süden**

Abbildung 3b: Querschnitt U-1807 Mitte (©LHM)

Die 6,50m Breite der Fahrbahn sind für den vorgesehenen Linienbusverkehr notwendig. Gleichzeitig ist diese Breite für die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr grundsätzlich zu vermeiden. Daher wird hier – wie auch bereits in Neufreimann (ehemalige Bayernkaserne) – an den Seiten der Fahrbahn jeweils ein 0,5m breiter gepflasterter Streifen vorgesehen. So bleibt eine für den Radverkehr sichere asphaltierte Breite von 5,50m bestehen. Gleichzeitig können Busse im Begegnungsfall auf die gepflasterten Streifen ausweichen. So wird den Anforderungen sowohl des Radverkehrs als auch des Linienbusverkehrs Rechnung getragen. Dies gilt für alle Straßen mit Busverkehr im Gebiet (vgl. Abbildung 1).

Durch die abbiegende ÖPNV-Trasse in Richtung Süden in den Grünzug verschmälert sich der Querschnitt der U-1807 ab dem GB ERZIEHUNG in Richtung Osten weiter auf 23m (von Nord nach Süd: 3,5m Fußweg, 3m Baumgraben, 6,5m Fahrbahn, 3m alternierend Parkbucht/Baumgraben, 3,0m Zweirichtungsradweg sowie 4m Fußweg), bevor die Straße einen Knick in Richtung Norden nimmt (vgl. Abbildung 3c).

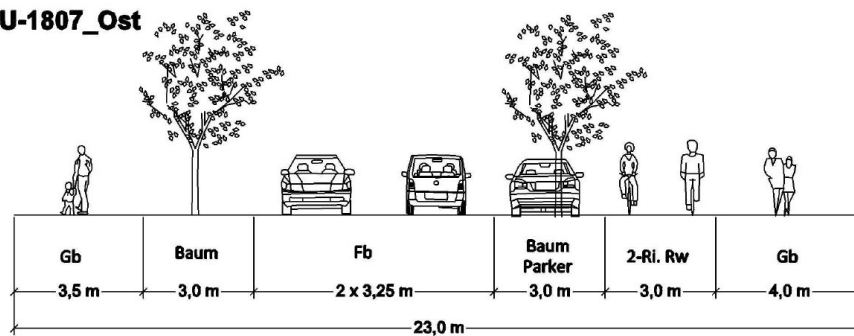
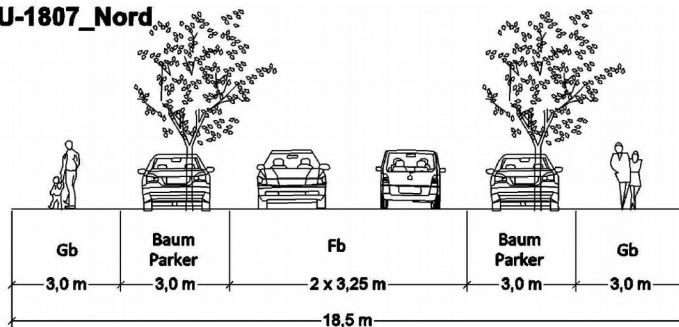
U-1807_Ost**Norden****Süden**

Abbildung 3c: Querschnitt U-1807 Ost (©LHM)

Dadurch, dass der Radverkehr ab/in diesem Bereich im Mischverkehr geführt wird, verschmälert sich der nach Norden verlaufende Stich der U-1807 nochmals auf einen Gesamtbreite von 18,5m (vgl. Abbildung 3d, von West nach Ost: 3,0m Fußweg, 3m alternierend Parkbucht/Baumgraben, 6,5m Fahrbahn, 3m alternierend Parkbucht/Baumgraben sowie 3m Fußweg).

U-1807_Nord



Westen

Osten

Abbildung 3d: Querschnitt U-1807 Nord (©LHM)

Im letzten Abschnitt der U-1807, welcher parallel zum Platz mit der U-Nummer 1809 liegt, hat die Straße nur noch einen 14,5m breiten Straßenraum. Aufgrund des angrenzenden Platzes, der mit Bäumen gesäumt sein wird, wurde hier auf einen separaten Gehweg verzichtet. Für die technische Ausstattung der Straße ist somit lediglich (von Ost nach West) 3m Fußweg, 3m alternierend Parkbucht/Baumgraben sowie 6,5m Fahrbahn notwendig. Die restlichen 2m auf der Westseite sind grundsätzlich für den ruhenden Verkehr vorgesehen und werden lediglich durch die Bushaltestelle, die an dem Platz zu liegen kommen soll, unterbrochen. Abhängig von der Gesamtbilanz der Parkbuchten im Gesamtgebiet – insbesondere in Hinblick auf Kurzzeitparkplätze/Lieferzonen und Flächen für Shared Mobility (s. Vorgaben unter Kapitel 2. Mobilitätskonzept) – können diese 2m auch in die Gestaltung des Platzes mit einbezogen oder für Begrünung genutzt werden.

U-1810

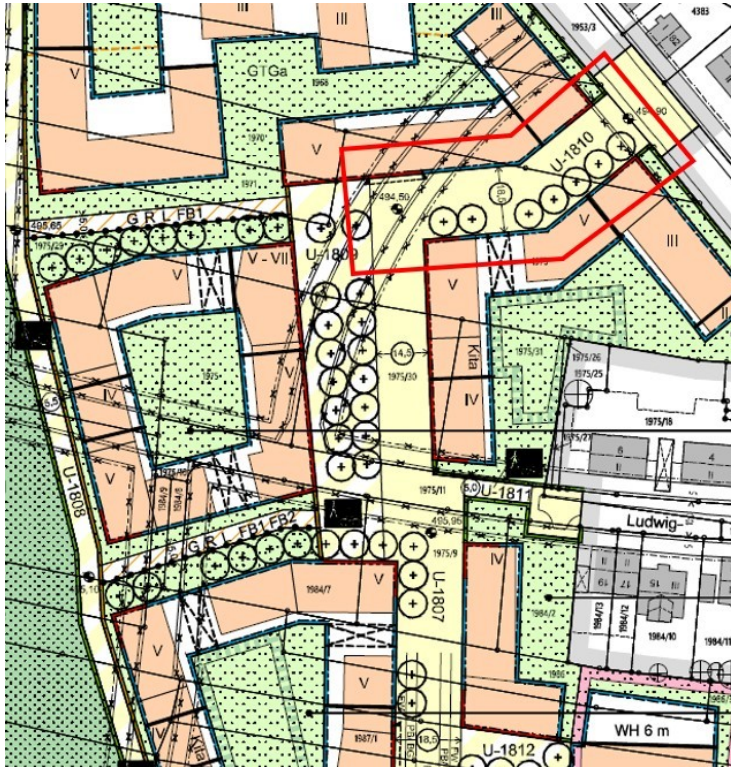


Abbildung 4: U-1810 im Bebauungsplan (©LHM)

Die U-1810 knüpft am nördlichen Ende der U-1807 an und verbindet das Planungsgebiet an der östlichen Kante mit der Lerchenstraße. Die genannte U-Straße weist mit 18,5m die gleiche Straßenraumteilung wie der gleich breite Straßenquerschnitt der bereits weiter oben beschriebene nördliche Stich der U-1807 (vgl. Abbildung 3d) auf.

Im Zuge der Erstellung der U-1810 wird auch der Kreuzungsbereich mit der Lerchenstraße angepasst werden. Hierfür bestehen jedoch keine gesonderten Anforderungen.

U-1805



Abbildung 5: U-1805 im Bebauungsplan (©LHM)

Die U-1805 schließt das Planungsgebiet im Nordwesten an die Lerchenauer Straße an und verläuft in Ost-West-Richtung. Ähnlich wie die U-1810 weist sie eine Querschnittsbreite von 18,5m (von Nord nach Süd: 3m Fußweg, 3m alternierend Parkbucht/Baumgraben, 6,5m Fahrbahn, 3m alternierend Parkbucht/Baumgraben sowie 3m Fußweg) auf.

Der Kreuzungsbereich der U-1805 mit der Lerchenauer Str. ist im Zuge der Straßenbauarbeiten ebenfalls anzupassen und eine Querungshilfe für den Fuß- und Radverkehr über die Lerchenauer Straße vorzusehen.

Weiter muss im südlichen Bereich der von Norden angrenzenden Josef-Zintl-Str. ein Wendehammer berücksichtigt werden.

In der nördlichen Sackgasse (zwischen U-1803 und U-1805) wird kein Linienbusverkehr stattfinden. Zur technischen Ausstattung der Straße ist (von Ost nach West) folgender Querschnitt notwendig: 3m Fußweg, 3m Parkbucht/Baumgraben sowie 5,5m Fahrbahn. Die restliche Breite kann in die Platzgestaltung miteinbezogen werden, sofern eine durchgehende, barrierefreie Fußwegeverbindung und eine ausreichende Begrünung sichergestellt wird.

U-1806

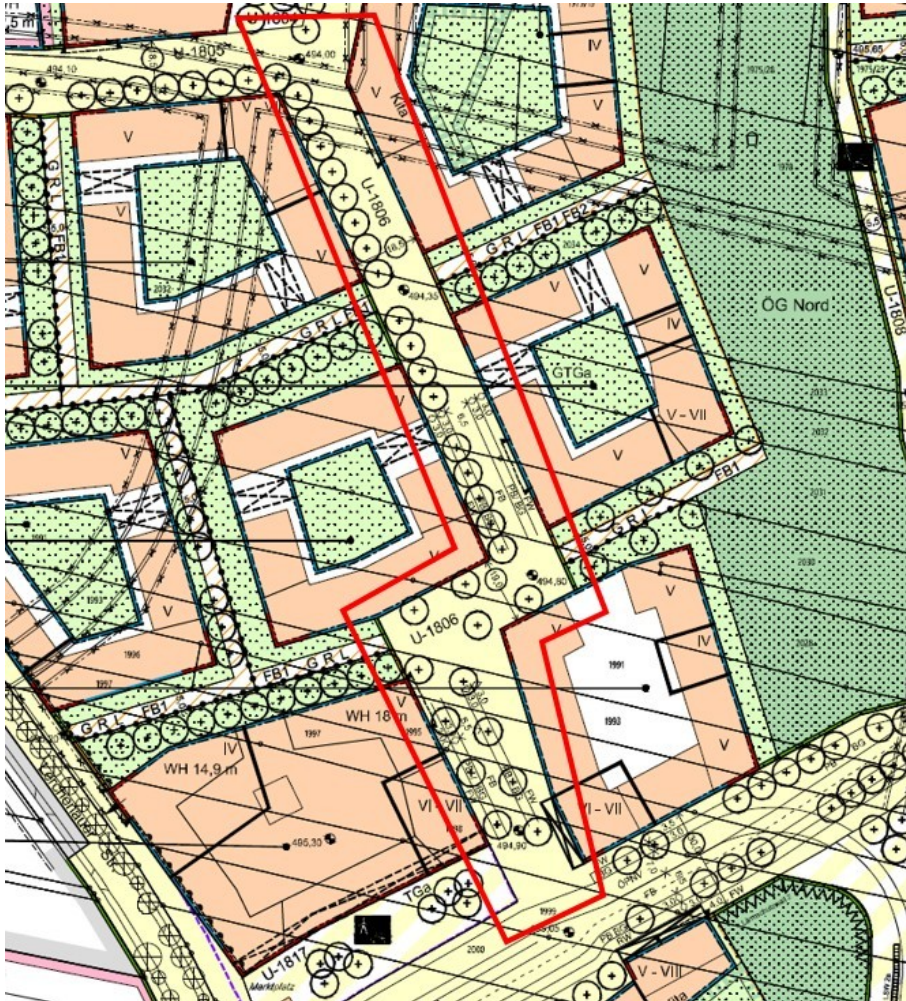


Abbildung 6: U-1806 im Bebauungsplan (©LHM)

Die U-1806 ist die Verbindungsstraße zu der nördlich verlaufenden U-1805 und der Hauptquartiersstraße U-1807 und hat eine Querschnittsbreite von 18,5m (bei gleicher Aufteilung wie U-1805).

U-1814

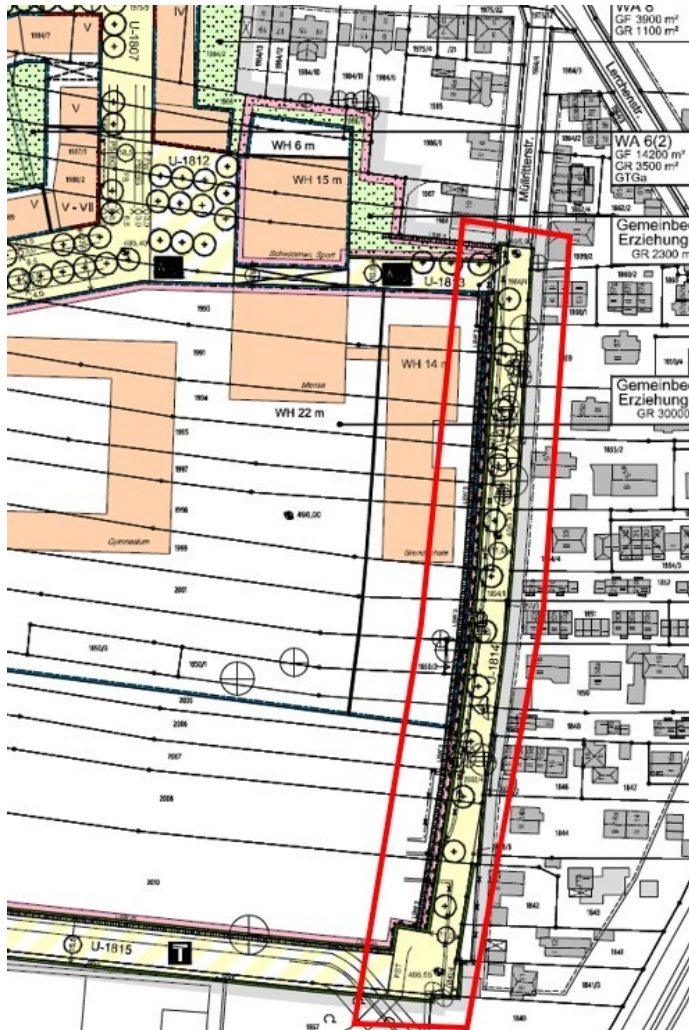
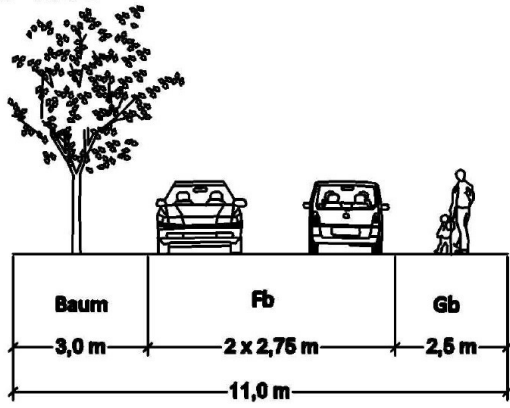


Abbildung 7: U-1814 im Bebauungsplan (©LHM)

Die Verlängerung der bestehenden Müllritterstraße (U-1814) in südliche Richtung dient vorrangig der Erschließung der östlich angrenzenden Baugrundstücke, deren dauerhafte Erschließung über die Drudhardstraße nicht gesichert ist (Eigentum der DB AG, mögliche Teilinanspruchnahme im Zuge der Höhenfreimachung des BÜ Lerchenstraße).

Hierbei weist der Straßenquerschnitt eine Breite von insgesamt 11,0m (von West nach Ost: 3,0m Baumgraben, 5,5m Fahrbahn, 2,5m Gehweg) auf, der am südlichen Ende in einem Wendehammer mündet. Derzeit ist noch nicht bekannt, ob es zur Müllritterstraße im nördlichen Bereich Eingänge zur Schule geben wird. Falls dies der Fall sein sollte, kann im nördlichen Bereich der Baumgraben zugunsten einer Gehbahn auf der Westseite entfallen.

U-1814



Westen

Osten

Abbildung 8: Querschnitt U-1814 (©LHM)

3.2 Öffentliche Verkehrsflächen ohne MIV innerhalb des Planungsgebiets

U-1803



Abbildung 9: U-1803 im Bebauungsplan (©LHM)

Die U-1803 ist eine reine Rad- und Fußwegverbindung von der Ponkratzstraße zur U-1805 und weist eine Breite von 5,0m auf. Mit Anschluss an die Ponkratzstraße gibt es eine Aufweitung der Verkehrsfläche.

Die Ponkratzstraße ist eine Wohnstraße mit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30km/h. Eine Querungsstelle als Fortführung der U-1803 wird daher aus momentaner Sicht nicht für notwendig erachtet. Die Situation wird jedoch seitens des Mobilitätsreferats nach Umsetzung des Bebauungsplangebiets weiter beobachtet, sodass hier bei Bedarf nachgesteuert werden kann.

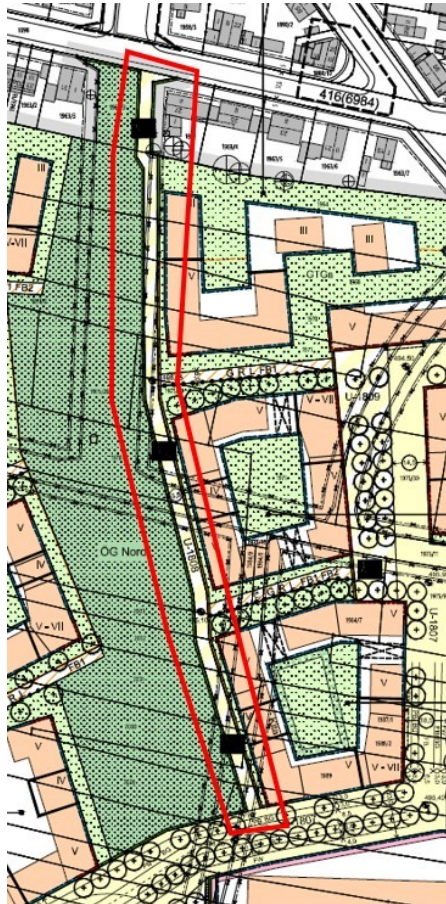
U-1808

Abbildung 10: U-1808 im Bebauungsplan (©LHM)

Die U-1808 ist in weiten Teilen eine 5,5m breite Fuß- und Radwegeverbindung entlang des Grünzuges, die für den örtlichen und Freizeitverkehr vorgesehen ist.

Weiter ist die U-1808 sowohl Bestandteil des Rettungswegenetzes innerhalb des Planungsgebietes als auch Zugangsweg zu den an der U-1808 befindlichen Hauseingängen.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit sowohl auf der Ponkratzstraße (nördlicher Anschluss der U-1808) als auch auf der U-1807 (südlicher Anschluss) liegt bei 30km/h. Eine Querungsstelle als Fortführung der U-1808 wird daher aus momentaner Sicht sowohl Richtung Norden als auch Richtung Süden nicht für notwendig erachtet. Die Situation wird jedoch seitens des Mobilitätsreferats nach Umsetzung des Bebauungsplangebiets weiter beobachtet, sodass hier bei Bedarf nachgesteuert werden kann.

U-1811



Abbildung 11: U-1811 im Bebauungsplan (©LHM)

Die U-1811 ist ein für den Fuß- und Radverkehr freigegebener Stich vom nördlichen Ende der U-1807 in Richtung Osten zur Ludwig-Gramminger-Straße mit einer Breite von 5m. Unter Umständen ist es erforderlich, dass die Abfallentsorgungsbetriebe hier mit ihren Fahrzeugen durchfahren können. Ansonsten soll es eine Abgrenzung zur Ludwig-Gramminger-Straße geben, die eine Durchfahrt für den MIV verhindert, weshalb am westlichen Ende der Ludwig-Gramminger-Straße ein Wendehammer vorzusehen ist.

U-1815 (ÖPNV-Trasse)

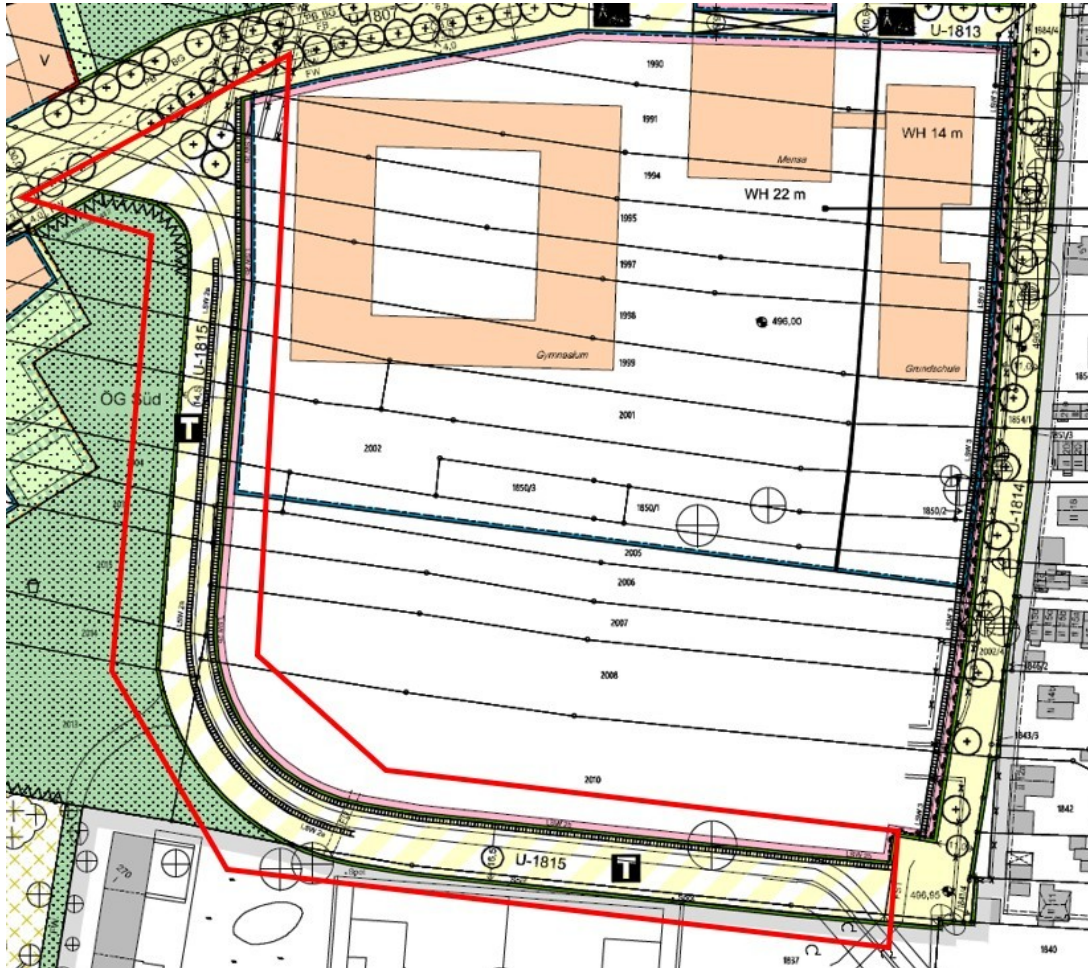


Abbildung 12: U-1815 im Bebauungsplan (©LHM)

Die U-1815, nachfolgend ÖPNV-Trasse genannt, verläuft von der südöstlichen Ecke des Planungsgebietes entlang des GB ERZIEHUNG und mündet an dessen nordwestlicher Kante in die U-1807. Im Südosten kommt die Trasse in Tieflage an. In Höhe der Kurve in Richtung Norden erreicht die Trasse wieder ihre oberirdische Lage.

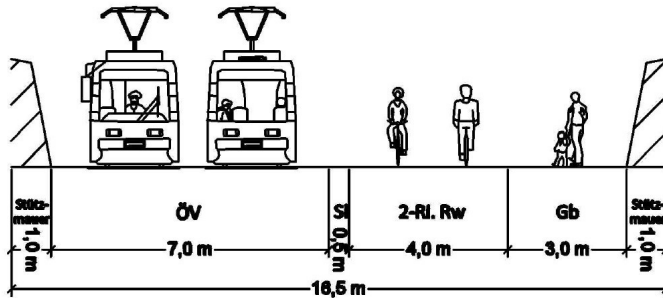
U-1815_Süd**Norden****Süden**

Abbildung 13a: Querschnitt U-1815 Süd (©LHM)

Die Trasse weist dabei im südlichen Bereich eine Breite von 16,5m auf, die sich von Nord nach Süd in je 1m Unterführungsbauwerk, 7m ÖPNV-Trasse, 0,5m Sicherheitsabstand, 4m Zweirichtungsrادweg, 3m Fußweg sowie 1m Unterführungsbauwerk aufteilt (vgl. Abbildung 13a).

Im westlich zum GB ERZIEHUNG verlaufenden Teil weist die Trasse eine Breite von 14,5m auf (vgl. Abbildung 13b), da nun keine Wandstärke des Unterführungsbauwerkes unterstellt werden muss. Der Fuß- und Radweg, der sich in diesem nördlichen Abschnitt befindet, soll bis zum Grünanlagenweg im Süden im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplanes hergestellt werden, während der Teil des Fuß- und Radweges, der entlang der südlichen Grenze des GB Erziehung verläuft, erst mit der Umsetzung der ÖPNV-Trasse hergestellt werden soll. Für die Umsetzung der ÖPNV-Trasse wird ein eigenes Planfeststellungsverfahren notwendig sein.

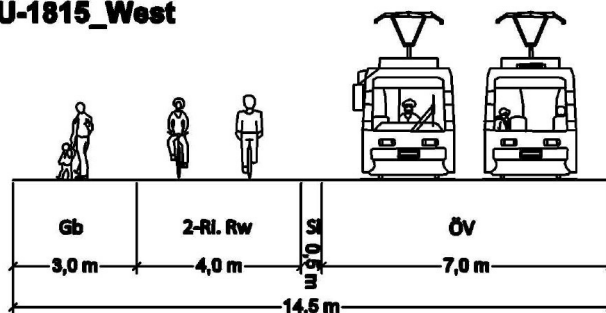
U-1815_West**Westen****Osten**

Abbildung 13b: Querschnitt U-1815 West (©LHM)

3.3 Allgemeines innerhalb des Planungsgebiets

Im Planungsgebiet werden mehrere neue Bushaltestellen eingerichtet. Diese sind barrierefrei und buszugtauglich auszubilden. Die exakte Lage wird im Zuge der Entwurfsplanung zwischen Baureferat, Stadtwerke München / MVG, Referat für Stadtplanung und Bauordnung und Mobilitätsreferat abgestimmt.

Neben den öffentlichen Verkehrsflächen werden sowohl die Dienstbarkeitsflächen als auch die öffentlichen Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung gemäß den Festsetzungen im Bebauungsplan hergestellt.

Bis zur Satzung des Bebauungsplans kann es noch zu geringfügigen Änderungen innerhalb der festgesetzten Straßenbegrenzungslinien bzgl. der genannten Querschnittsbreiten in einigen Teilbereichen kommen. Sofern dies im weiteren Verfahrensverlauf passiert, wird dies in der Folge im Satzungsbeschluss aufgegriffen.

3.4 Anpassung der angrenzenden Verkehrsflächen

Lerchenauer Straße



Abbildung 14: Lerchenauer Straße im Bebauungsplan (©LHM)

Im Hinblick auf die im vorliegenden Bebauungsplan neu entstehenden Wohneinheiten ist eine Anpassung des Straßenprofils in der Lerchenauer Straße an die zukünftigen Anforderungen erforderlich. Im besonderen trifft dies für den Fuß- und Radverkehr zu. Die übergeordnete Fahrradrouten entlang der Lerchenauer Straße wird im Planungsgebiet zukünftig auf einem neuen Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Lerchenauer Straße geführt. Am nördlichen und südlichen Ende werden jeweils Querungsstellen zur Überleitung in den Einrichtungsverkehr eingerichtet.

So wird im Zuge der Herstellung der Lerchenauer Straße im Bereich zwischen dem heutigen Vereinsheim der Spielvereinigung Feldmoching e.V. (Bezirkssportanlage) im Süden und der Bergwachtstraße im Norden eine dem Verkehr angemessene

bedarfsgerechte Fuß- und Radweginfrastruktur errichtet werden. In diesem Bereich wird auf der östlichen Seite der Lerchenauer Str. neben der Fahrbahn ein 3m breiter Grünstreifen/Baumgraben, ein 3,50m breiter Zweirichtungsradweg sowie ein 3m breiter Fußweg errichtet.

Dieses Vorgehen und speziell die genannten Breiten des Zweirichtungsradweges wurden letztmalig am 24.06.2021 mit den Initiator*innen des Radentscheids diskutiert und abgestimmt.

Der Kreuzungsbereich der U1807 mit der Lerchenauer Str. ist den neuen verkehrlichen Rahmenbedingungen (Quartierseinfahrt, Tramquerung, etc.) anzupassen. Hierbei müssen u.a. die neuen Abbiegebeziehungen mit zusätzlichen separaten Spuren (je 3,25m, um eine ausreichende Breite für die Linienbusse zu gewährleisten) von der Lerchenauer Str. sowohl ins Gebiet (von Norden kommend), als auch in die Georg-Zech-Allee (von Süden kommend) Berücksichtigung finden.

Georg-Zech-Allee

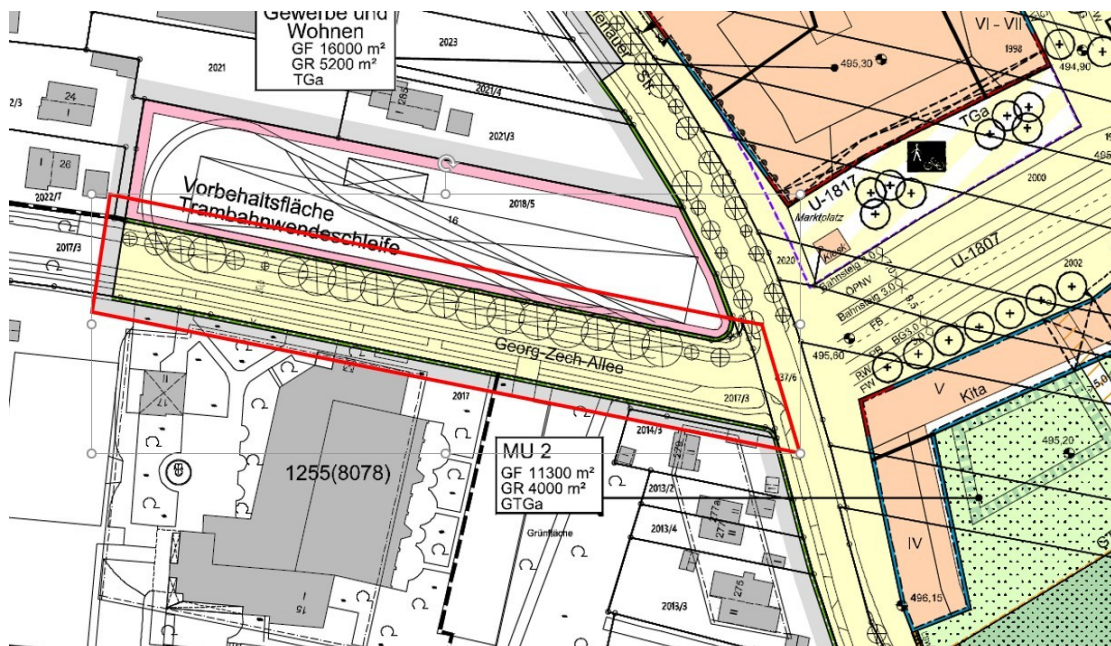


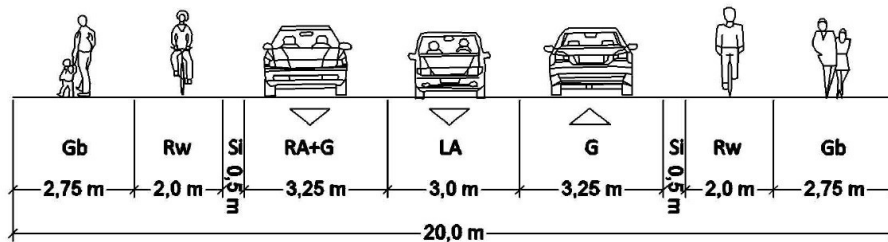
Abbildung15: Georg-Zech-Allee im Bebauungsplan (©LHM)

Die Georg-Zech-Allee ist im Kreuzungsbereich zur Lerchenauer Str. ebenfalls den neuen Rahmenbedingungen anzupassen. Hierbei ist eine Tramführung auf das westlich gelegene Grundstück (Flurnr. 2018/5) „Vorbehaltsfläche Trambahnwendeschleife“ in besonderem Maße zu berücksichtigen. Die Trambahn wird aufgrund der Platzverhältnisse in der Georg-Zech-Allee nicht auf eigenem Gleiskörper fahren können, sondern im

Mischverkehr mit dem MIV. Daher sind die Fahrspuren entsprechend der benötigten Breiten für die Trambahn zu dimensionieren.

Weiter soll die Georg-Zech-Allee im Kreuzungsbereich zur Lerchenauer Str. eine zusätzliche und separate Abbiegespur (3,25m) Richtung Norden erhalten. Da der Querschnitt im Bestand nicht mehr den heutigen verkehrsplanerischen Anforderungen entspricht, müssen die Parkbuchten und der Grünstreifen im Kreuzungsbereich zulasten der zusätzlich benötigten Abbiegespur und den gestiegenen Ansprüchen an den Rad- und Fußverkehr über eine Länge von 50m entfallen.

Georg-Zech_Allee



Süden

Norden

Abbildung 16: Querschnitt Georg-Zech-Allee (©LHM)

Daraus ergibt sich folgender Querschnitt (mit einer Breite von 20m) von Süd nach Nord (vgl. Abbildung 16):

2,75m Gehbahn, 2m Radweg, 0,5m Sicherheitsabstand, 9,5m Fahrbahn (3,25m+3m+3,25m), 0,5m Sicherheitsabstand, 2m Radweg, 2,75m Gehbahn

Mit dieser Straßenraumaufteilung entspricht die Breite des Radwegs zwar den einschlägigen Richtlinien, ist aber geringer als die nach Radentscheid notwendigen 2,30m. Auch der Gehweg ist mit 2,75m unter der eigentlich gewünschten Breite von 3,00m. Die gewünschten Maße sind jedoch nicht innerhalb der Straßenbegrenzungslinien abzubilden. Allerdings ist zu beachten, dass mit dem dargestellten Querschnitt trotzdem eine Verbesserung gegenüber dem Bestand erreicht wird. Zudem wird nicht die komplette Georg-Zech-Allee mit diesem Querschnitt ausgebaut, sondern lediglich der Kreuzungsbereich, in dem die zusätzliche Abbiegespur notwendig ist. Westlich davon wird an den Bestand angeschlossen.

Der Umbau der Georg-Zech-Allee wurde nicht mit den Vertreter*innen des Radentscheids abgestimmt. Aufgrund des kurzen Stücks der notwendigen Anpassung und der genannten Zwangspunkte war dies aus Sicht des Mobilitätsreferates nicht erforderlich.

Lerchenstraße



Abbildung 17: Lerchenstraße im Bebauungsplan (©LHM)

Der Kreuzungsbereich der U-1810 mit der Lerchenstraße ist den neuen verkehrlichen Rahmenbedingungen anzupassen.

4. Kosten und Finanzierung

Die nachweislichen Kosten für die ursächlichen, endgültigen Herstellungsmaßnahmen werden von den Beteiligten im Verhältnis gemäß städtebaulichem Vertrag § 2 Ziff. 2 aufgeteilt.

Die nicht-ursächlichen Herstellungsmaßnahmen werden von der Stadt übernommen. Belastbare Kostenangaben sind erst im Rahmen der weiteren Projektplanung möglich.

Das Baureferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die Stadtkämmerei haben der Sitzungsvorlage zugestimmt und jeweils einen Abdruck erhalten. Die Stadtwerke München/ Münchner Verkehrsgesellschaft haben einen Abdruck erhalten.

5. Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirks 24 Feldmoching-HasenbergI wurde im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens gehört.

Im Zuge der Ausbauplanungen wird der Bezirksausschuss durch das Baureferat satzungsgemäß beteiligt.

Beteiligungsrechte des Bezirksausschusses gemäß der Satzung für die Bezirksausschüsse bestehen in dieser Angelegenheit nicht. Der Bezirksausschuss des Stadtbezirks 24 Feldmoching-HasenbergI hat jedoch einen Abdruck der Vorlage zur Information erhalten.

Dem Korreferent des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Schuster, und dem Verwaltungsbeirat des Mobilitätsreferates, Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Bedarfs- und Konzeptgenehmigung wird erteilt.
2. Das Baureferat wird gebeten, die weiteren Planungen durchzuführen und die Planung und Umsetzung mit dem Vorhabensträger zu begleiten.
3. Das Baureferat wird gebeten, die Kosten für die nicht-ursächlichen Maßnahmen sowie für die anteilige Kostenbeteiligung gemäß Verteilungsschlüssel zu ermitteln und zu gegebener Zeit zum Mehrjahresinvestitionsprogramm anzumelden.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss
nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

Abdruck von I. mit III.

über das Direktorium, D-II-V / Stadtratsprotokolle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme

IV. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen

zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An den Bezirksausschuss 24
4. An das Baureferat
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung
6. An das Kommunalreferat
7. An die Stadtwerke München GmbH / MVG
8. An das Mobilitätsreferat – GB2, GB2.12, GB2.2
9. An das Baureferat – G, V, RG 4, MSE
10. An das Baureferat – T0, T1, T3
11. An die Wohnpark Lerchenauer Feld GmbH & Co. KG, Hans-Cornelius-Straße 4,
82166 Gräfelfing
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
12. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat – GB2.12
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen