

Telefon: 0 233-28585
26058
22632
Telefax: 0 233-24215

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/31 P
PLAN-HA II/52 Ost
PLAN-HA II/31 V

**Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2145
Otto-Hahn-Ring (nördlich),
Carl-Wery-Straße (östlich)
(Teiländerung der Bebauungspläne
Nr. 57af, Nr. 57ag, Nr. 57ah)**

-Satzungsbeschluss-

Stadtbezirk 16 - Ramersdorf-Perlach

**Hinweis /
Ergänzung
vom 28.11.2024**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 15004

**Hinweis / Ergänzung zum
Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 04.12.2024 (SB)**
Öffentliche Sitzung

I. Ergänzung zum Vortrag und Antrag der Referentin

In der Anlage 4, Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB – Tabelle 1, der vorliegenden Beschlussvorlage wird in der Stellungnahme der Verwaltung zu den Nummern 75 (Seite 45f., Schlagwort: „Gemeinde Neubiberg“) und 193 (Seite 120, Schlagwort: „Verkehr“) fälschlicherweise auf die *Stellungnahme der Verwaltung zu Nr. 0* verwiesen. Diese Nummer existiert nicht. Der Verweis soll eigentlich auf die Stellungnahme nach der Nummer 191 (Seite 119f., Schlagwort: „Verkehr“) verweisen, hier hat allerdings die laufende Nummerierung ausgesetzt, sodass der Verweis nicht nachvollziehbar ist.

Es handelt sich hierbei um ein redaktionelles Versehen, das hiermit korrigiert wird.

Zusammenfassend bedeutet dies, dass sich die Verweise der Stellungnahmen der Verwaltung zu den Nummern 75 und 193 der Anlage 4, auf die Stellungnahme der Verwaltung ohne laufende Nummer auf Seite 119f. zum Schlagwort: „Verkehr“, die sich zwischen den Nummern 191 und 192 befindet, beziehen. Zur Veranschaulichung wurden im Folgenden die betreffenden Stellen markiert sowie die fehlende Nummer 191a ergänzt:

191	1001	Verkehr	<p>Der Verkehr im Gebiet wird wie in ganz München kollabieren. Mögliche Maßnahmen sind ein „Mobilitätskonzept“ und neutrale Hochrechnungen zum Beispiel vom TÜV oder ADAC. Wie stellen Sie sicher, dass der Verkehr um das Planungsgebiet und den beteiligten Straßen nicht kollabiert. Wir bitten Sie in der Antwort nicht von Lastenfahräder o. ä. auszugehen, sondern die realen lokalen Quoten und Pendel-Verkehr zu berücksichtigen.</p> <p>Tatsächlich werden im Gutachten 4000 Neufahrten ausgewiesen. Dies in einer Gegend, die speziell an den Kreuzungen bereits nicht mehr aufnahmefähig ist. Wir sehen wieder einmal, dass die ideologische Wachstums-Politik über die</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens werden die Bewältigung der Auswirkungen des durch das Planungsgebietes ausgelösten Verkehrs untersucht und entsprechende Festsetzungen zum Schutz der umgebenden Bebauung und im Planungsgebiet getroffen. Mit der immissionstechnischen Untersuchung wurden für die verschiedenen Lärmarten auch die Auswirkungen durch die Planung auf die Umgebung geprüft. Hierbei lässt sich bezüglich des Straßenverkehrslärm feststellen, dass die Überschreitung der Schwellenwerte während des Tagzeitraums an keinem der untersuchten Immissionsorte, während des Nachtzeitraums nur an der östlich angrenzenden Kindertageseinrichtung geringfügig (um 0,1 dB(A)) gegeben ist. Damit ist die Zunahme durch den Straßenverkehrslärm in der Nachbarschaft unter Berücksichtigung der Art der umliegenden</p>
-----	------	---------	--	--

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung – Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2145, Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	ID	Schlagwort	Äußerungen im Rahmen des § 3 Abs. 2 BauGB Verfahrens	Stellungnahme der Verwaltung	
			<p>Lebensverhältnisse der Münchner Bürger in einer Weise bestimmt, dass die Einhaltung menschenrechts-würdiger Lebensumstände nicht mehr gegeben sind. Sie argumentieren mit Interimslösungen, Übergangszeiten und Warten auf eintretende Ereignisse.</p> <p>Unsere Fragen: Haben Sie die gesundheitlichen Auswirkungen des Zusatz-Verkehrs bewertet?</p>	Nutzungen als zumutbar zu werten (siehe hierzu Ziffer 4.19. der Begründung der Beschlussvorlage).	
	191a	1001	Verkehr	<p>Haben Sie das zusätzliche Stauaufkommen bewertet?</p> <p>Muss das Verkehrskonzept für das Stadtviertel wieder einmal erst nach dem Kollabieren des Verkehrs eingefordert werden?</p> <p>Auf wie viele Jahre sind Ihre Berechnungen ausgelegt? Welche Generation soll die städtebaulichen Fehler dieser Generation aufräumen?</p>	<p>Wie unter Ziffer 4.9 der Beschlussvorlage beschrieben, umfasst die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Planungsgebietes durch den Neuverkehr das umliegende Straßennetz und die für die Beurteilung wesentlichen Knotenpunkte (KP). Diese sind der KP Carl-Wery-Straße/Otto-Hahn-Ring und der KP Otto-Hahn-Ring/Tribulaunstraße. Hierzu wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 erstellt, die neben den konkreten Entwicklungen für das B-Plan-Gebiet sowohl die allgemeinen Verkehrsentwicklungen durch infrastrukturelle Entwicklungen der Stadt München als auch – soweit bekannt – die des Umlandes berücksichtigt.</p> <p>Dabei erfolgte Verteilung des Neuverkehrsaufkommens der geplanten Bebauung analog der Verteilung aus dem Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München für benachbarte und vergleichbare Wohnquartiere. Danach fließen max. 20% (800 Kfz/24h im Querschnitt) des prognostizierten Neuverkehrsaufkommens auf der Carl-Wery-Straße in und aus Richtung Süden. Der Anteil des prognostizierten Neuverkehrs an der prognostizierten Gesamtverkehrsbelastung (zirka 19.300 Kfz/24h) auf der Carl-Wery-Straße südlich des Otto-Hahn-Ring liegt dabei mit 4-5% auf einem sehr geringen Niveau und wird damit im weiteren Verlauf der Carl-Wery-Straße in Richtung Süden und der Weiterführung zur St2078 hinsichtlich der Kapazitätsbetrachtungen in den Spitzenstunden kaum relevant.</p> <p>Die Prognose zeigt den ungünstigsten anzunehmenden Fall hinsichtlich der künftigen Verkehrsbelastungen auf, da verschiedene Maßnahmen und Konzepte der Verkehrswende bisher nicht enthalten sind. Hierbei wurden sowohl städtebauliche als auch verkehrsplanerische Entwicklungsprojekte im Umfeld sowie im gesamten Stadtbezirk 16 berücksichtigt. Dabei erfolgte Verteilung des Verkehrsaufkommens in Anlehnung an die Verteilungen aus dem Landesverkehrsmodell München für</p>

119/135

Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung – Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2145, Verfahren nach § 3 Abs. 2 BauGB

Nr.	ID	Schlagwort	Äußerungen im Rahmen des § 3 Abs. 2 BauGB Verfahrens	Stellungnahme der Verwaltung	
				<p>benachbarte Wohngebiete. Eine verträgliche Verkehrsabwicklung im Prognoseplanfall mit Berücksichtigung des gegenständlichen Planungsvorhaben ist danach gewährleistet.</p> <p>Um ein möglichst geringes Verkehrsaufkommen beim Motorisierten Individualverkehr (MIV) und eine möglichst hohe Lebensqualität im Planungsgebiet zu erreichen, wurde ein Konzept erarbeitet, das unter Berücksichtigung eines Mobilitätskonzepts die Förderung der Nahmobilität und Stärkung der Fuß- und Radwegverbindungen, sichert (siehe hierzu Ziffer 4.9. der Begründung der Beschlussvorlage).</p> <p>Damit leistet das Planungsvorhaben im Sinne der „Mobilitätsstrategie 2035“ auch einen Beitrag zur neuen Gesamtstrategie für Mobilität und Verkehr in München.</p>	
	192	1001	Verkehr	<p>Sie merken an, dass der zusätzliche Verkehr laut Gutachten gut bewältigt werden kann. Die relevanten Untersuchungen datieren jedoch aus dem Jahr 2020. Seitdem hat es massiven Neubau und Zuzug gegeben. Außerdem führt das Gutachten aus, dass die Werte aus der Corona-Pandemie 15%-20% niedriger sind. Damit sind die Aussagen hinsichtlich des Verkehrs irreführend, falsch und nicht fundiert. Damit nehmen wir nicht Bezug auf den Gutachter, sondern auf die Zeit der Gutachtenerstellung und die Tatsache, dass die meisten Firmen mittlerweile eine Rückkehr vom Homeoffice fordern und damit andere Umstände vorliegen als vor 4 Jahren.</p> <p>Ganz wesentlich ist aber, dass die Verkehrszählung aus dem Jahre 2015 datiert, also 10 Jahre alt ist. Wir sehen nicht wie auf dieser Basis eine valide Untersuchung zu erstellen ist.</p> <p>Wir fordern eine Neubewertung auf Basis aktueller Erkenntnisse ein.</p>	<p>Für eine aktuelle Datenbasis wurden im Oktober 2020 aktuelle Verkehrserhebungen durchgeführt. Dabei haben die Auswertungen gezeigt, dass der Verkehr, bedingt v. a. durch die Corona-Pandemie in den Haupttrichtungen in den maßgebenden Spitzenstunden ca. 15-20% niedriger liegen als in den Verkehrserhebungen 2015, die im Zuge der Rahmenplanung für den geplanten U-Bahn-Betriebshof durchgeführt wurden. Zusätzlich war v. a. im Bereich der Siemens-Parkplätze aufgrund des hohen Anteils an Home-Office sehr viel weniger Verkehr zu verzeichnen. Deshalb wurde als Basis für die Kapazitätsberechnungen (hinsichtlich Verteilung Verkehrsströme, Spitzenstundenanteile) auf die Verkehrserhebungen aus dem Jahr 2015 zurückgegriffen, welche deutlich höhere Zahlen ansetzt, als die Erhebung aus 2020 (im Sinne eines sog. Worst Case Szenarios). Ebenfalls wurde für dieses Gebiet ein Teillausschnitts des Verkehrsmodells der Stadt München zur Verfügung gestellt.</p> <p>Für den Prognosehorizont 2035 wurden die Verkehrsbelastungen entsprechend den zu erwartenden Verkehrsänderungen gemäß dem Verkehrsmodell der Stadt München bis ins Jahr 2035 hochgerechnet. Berücksichtigt wurden hierbei die allgemeinen Verkehrsentwicklungen im Untersuchungsgebiet durch infrastrukturelle Entwicklungen inklusive des geplanten U-Bahnbetriebsbahnhofs (siehe hierzu Ziffer 4.19. der Begründung der Beschlussvorlage). Eine Neuberechnung ist daher nicht erforderlich.</p>

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag der Referentin **nicht**.