

Telefon: 233 - 24644
Telefax: 233 - 21797

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtentwicklungsplanung
PLAN-HAI-32-3

Umgestaltung der Ludlstraße im Bereich der GEWOFAG-Wohnsiedlung

Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 07230

Anlagen:

1. Umgriff Planungsgebiet
2. Ausschnitt Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R)
3. Konzeptskizze Umgestaltung Ludlstraße
4. Übersichtsplan Stadtbezirk 20
5. Stellungnahme des Behindertenbeirates der Landeshauptstadt München vom 03.11.2016
6. Stellungnahme des Bezirksausschusses 20 Hadern vom 15.02.2017
7. Stellungnahme des Bezirksausschusses 25 Laim vom 24.02.2017

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.05.2017 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs.1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbegrenzt ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich der Referates für Stadtplanung und Bauordnung vorliegt.

1. Anlass

Mit der Beschlussvorlage soll das anlässlich der vorgesehenen Neubebauung des GEWOFAG-Areals an der Ludlstraße zwischen Menaristraße und Senftenauerstraße entwickelte Verkehrskonzept dem Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung zur Zustimmung vorgelegt werden. Dieses beinhaltet insbesondere eine Unterbrechung der Ludlstraße für den Kfz-Verkehr auf einer Länge von 100 m.

Im Stadtbezirk Hadern (20. Stadtbezirk) plant die GEWOFAG Wohnen GmbH an der Ludlstraße zwischen der Menaristraße im Westen und der Senftenauerstraße im Osten auf einem ca. 30.000 qm großen, direkt an der Autobahn A96 gelegenen Areal ein neues Wohnquartier mit ca. 400 Wohneinheiten für ca. 1.000 Einwohner und Einwohnerinnen, einem Kindertageszentrum für acht altersgemischte Gruppen mit insgesamt 120 Plätzen, einem Haus für Kinder für drei Kindergarten- und drei Krippengruppen mit insgesamt 111

Plätzen, einem Familien- und Beratungszentrum sowie einem Quartierstreiff. Die Wohnungen werden zu ca. 40% Wohnungen gemäß den Kommunalen Wohnungsbauförderprogrammen A und B (seit dem Beschluss zu "Wohnen in München VI" als "Münchner Wohnungsbau" zusammengefasst), zu ca. 40% München-Modell-Wohnungen und zu ca. 20% frei finanzierte Wohnungen sein. In dem Areal sind außerdem vier Künstlerateliers sowie eine ambulant betreute Wohngemeinschaft vorgesehen. Die bauliche Entwicklung erfolgt gem. § 34 BauGB. Der Umgriff des Planungsgebietes ist in Anlage 1 dargestellt.

Für den Gebäudebestand von ca. 370 Wohnungen aus den 1950er und 1960er Jahren im Eigentum der GEWOFAG Wohnen GmbH ist aufgrund des einseitigen Wohnangebots sowie des schlechten Bauzustands der Wohngebäude ein Abbruch vorgesehen. Eine Sanierung der Gebäude in einen zeitgenössischen Standard wurde geprüft, wäre aber nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand zu realisieren. Derzeit stehen die Gebäude z.T. schon leer und ein Teil der Wohnungen wird für die Unterbringung von Flüchtlingen genutzt.

Ziel der Neuplanung ist es, eine ausgewogene Sozialstruktur zu erzielen, die Lärmsituation zu verbessern, qualitätsvolle Grün- und Freiflächen zu schaffen und eine barrierefreie Nutzbarkeit für alle Personengruppen herzustellen. Im Zusammenhang mit der neuen Überbauung des Areals soll nun auch ein Umbau des öffentlichen Straßenraumes der Ludlstraße erfolgen, mit dem Ziel der Verhinderung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch das neue Wohnquartier, der Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität und der Verbesserung für den Rad- und Fußgängerverkehr. Da die Fahrbahn der Ludlstraße mit empfindlichem Kleinsteinpflaster befestigt ist, wird nach den Bauarbeiten ohnehin eine neue Befestigung der Straße erforderlich. Das gemeinsam mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat, der GEWOFAG und dem durch die GEWOFAG beauftragten Verkehrsgutachter sowie dem Landschaftsarchitekten el:ch landschaftsarchitekten erarbeitete neue Verkehrskonzept sieht eine Unterbrechung der Ludlstraße für den Kfz-Verkehr im östlichen Bereich auf einer Länge von ca. 100 m vor (Anlage 3). In diesem Abschnitt wird ein getrennter Geh- und Radweg vorgesehen. Das geplante Verkehrskonzept und die verkehrlichen Auswirkungen werden in Abschnitt 3 detailliert erläutert.

2. Bestehende Verkehrssituation

Kfz-Verkehr

Die Ludlstraße durchquert das Planungsgebiet in Ost-West-Richtung zwischen Menaristraße im Westen und der Senftenauer Straße im Osten. Das Planungsgebiet ist im Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München als reines Wohngebiet ausgewiesen. Direkt östlich des Planungsgebietes besteht an der Senftenauerstraße ein Anschluss an die Autobahn A96, an dem von der A96 stadtauswärts in die Senftenauerstraße abgebogen und von der Senftenauerstraße auf die A96 Richtung stadtauswärts eingebogen werden kann. Die Ludlstraße ist Tempo 30 - Zone, Senftenauerstraße und Menaristraße sind mit Tempo 50 befahrbar. Die mit Kleinsteinzeug befestigte Fahrbahn weist eine Breite von 6,0 m auf und wird auf der Nordseite einseitig

beparkt. Beidseitig besteht ein Gehweg von jeweils ca. 2,0 m Breite.

Nach einer durch die GEWOFAG im Rahmen des Verkehrsgutachtens durchgeführten Verkehrszählung an den Knotenpunkten Menaristraße/Ludlstraße sowie Senftenauerstraße/Ludlstraße von Oktober 2015 liegt die Kfz-Verkehrsbelastung in der Ludlstraße an einem durchschnittlichen Werktag bei ca. 700 Kfz/24h und weist damit eine niedrige Belastung auf. Die Kfz-Verkehrsbelastungen im Umgriff des Planungsgebietes sind in Abbildung 1 dargestellt.

Darüberhinaus wurde eine Kennzeichenerfassung zur Ermittlung des Durchgangsverkehrs in der Ludlstraße zwischen Menaristraße und Senftenauerstraße durchgeführt, d.h. des Verkehrs, der weder Quelle noch Ziel im Planungsgebiet hat. Demnach handelt es sich bei ca. 500 Kfz/24h um Durchgangsverkehr, d.h. die Ludlstraße weist einen hohen Durchgangsverkehrsanteil von ca. 70% auf, der zu ca. 2/3 von Kfz-Fahrern verursacht wird, die von der A96 aus Richtung Stadt bzw. zur A96 in Richtung stadtauswärts fahren.

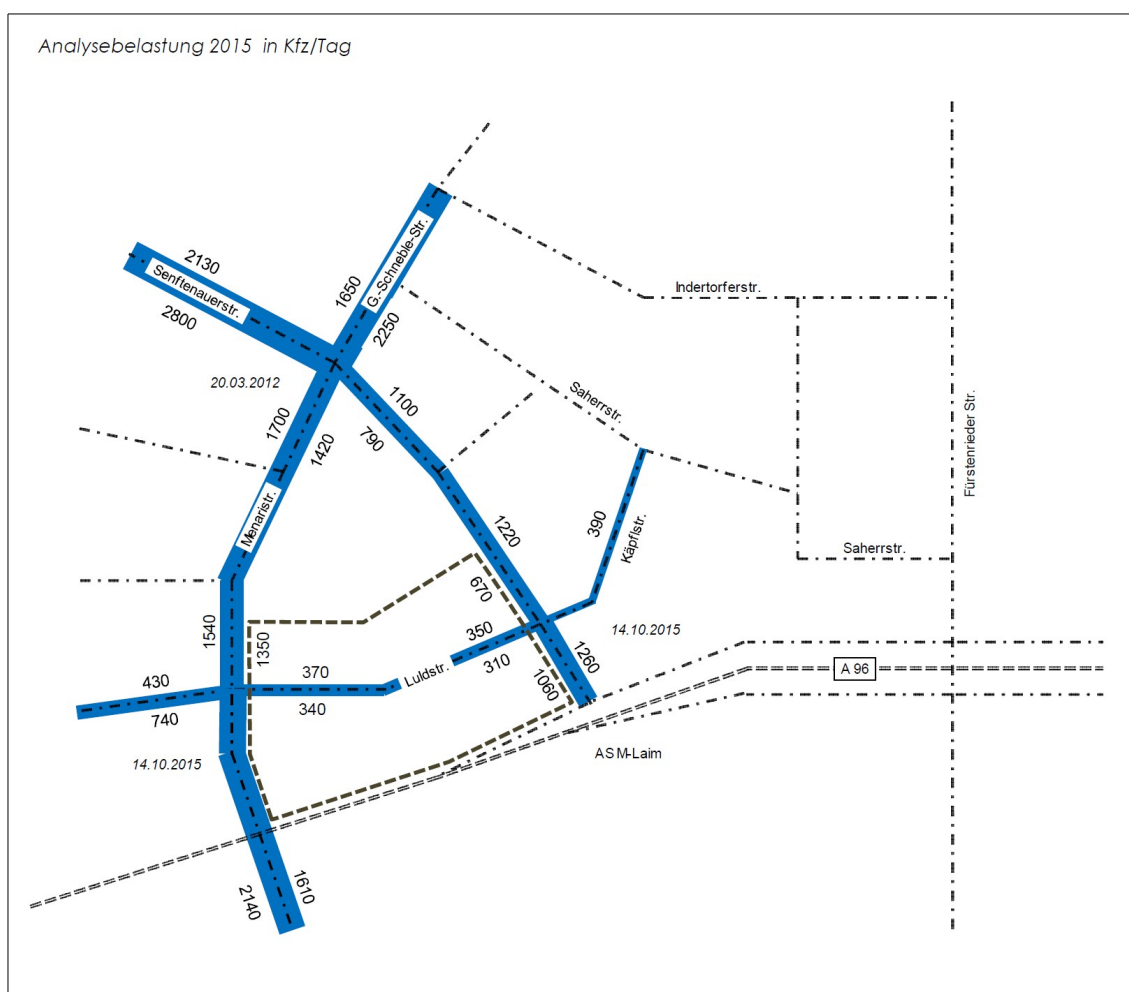


Abbildung 1: Kfz-Verkehrsbelastung Bestand 2015 DTVw [Kfz/24h]

ÖPNV-Anbindung

Die ÖPNV-Anbindung des Planungsgebietes ist durch die direkt angrenzende Haltestelle Senftenauer Straße der Straßenbahnlinie 18 (Gondrellplatz - Westendstraße- Hbf - Sendlinger Tor - Effnerplatz - St. Emmeram) sowie die nördlich des Planungsgebietes durch die Senftenauerstraße und Guido-Schneble-Straße zur Fürstenrieder Straße und weiter nach Laim verlaufende Buslinie 168 sehr gut. Die Straßenbahnlinie verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt, ab 22 Uhr im 20-Minuten-Takt. Die Buslinie 168 verkehrt tagsüber im 10-Minuten-Takt, in den Hauptverkehrszeiten zwischen 7 und 9 Uhr und 16 und 19 Uhr im 6 bzw. 7-Minuten-Takt, ab 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt.

Radwegenetz

Gemäß Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (VEP-R) und dem Realisierungsnetz Radverbindungen in München verläuft durch die Ludlstraße die nahräumliche Fahrradnebenroute zwischen Gondrellplatz und Senftenauerstraße (Anlage 2). Der Fahrradverkehr wird in der Ludlstraße im Mischverkehr auf der Fahrspur geführt. Durch die Senftenauerstraße, die beidseitig mit Radwegen ausgestattet ist, verläuft die Ost-West-gerichtete Hauptroute, die weiter zum Westpark führt. Im Westen des Planungsgebietes verläuft eine Nebenroute durch die Menaristraße, bei der der Fahrradverkehr auf der Fahrspur geführt wird.

Die Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 20 Hadern hat am 08.12.2014 die Empfehlung beschlossen, einen gemeinsamen Geh- und Radweg entlang der Straßenbahnlinie 18 zwischen der Senftenauerstraße und dem Gondrellplatz einzurichten, da dann die Radfahrer nicht mehr durch die einseitig vollgeparkte enge und mit Kopfsteinpflaster ausgestattete Ludlstraße fahren müssten. Mit Beschluss des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 20 Hadern vom 12.01.2015 (RIS-Vorlagen-Nr. 14-20 / V 02106) wurde der Bau eines solchen straßenbahnparallelen Geh- und Radweges aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen abgelehnt.

3. Geplantes Verkehrskonzept und verkehrliche Auswirkungen

Das geplante Verkehrskonzept für die Ludlstraße zwischen Menaristraße und Senftenauerstraße ist in Anlage 3 dargestellt. Vorgesehen ist die Aufhebung der Ludlstraße als Fahrstraße für den Kfz-Verkehr auf einer Länge von ca. 100 m zwischen östlicher TG-Zufahrt und GWG-Gebäude Ludlstraße 18-22. In diesem Bereich soll anstatt dessen ein Fuß- und Radweg ausgebildet werden. Für Feuerwehr- und Rettungsfahrzeuge muss die Durchfahrt weiterhin gewährleistet bleiben. In den übrigen Bereichen bleibt die Ludlstraße mit ihrem bisherigen Straßenquerschnitt von ca. 6,0 m und beidseitigem Gehweg von ca. 2,0 m bestehen. Um das Wenden auf beiden Seiten zu ermöglichen, wird westlich ein Wendehammer ausgebildet, auf der östlichen Seite kann der Bereich der Tiefgaragenzufahrt für wendende Fahrzeuge genutzt werden. Die Detailplanung erfolgt nach Beschlussfassung über das Verkehrskonzept.

Die verkehrlichen Auswirkungen der Neubebauung sowie des Verkehrskonzeptes wurden innerhalb eines von der GEWOFAG beauftragten Verkehrsgutachtens ermittelt.

Neuverkehrsaufkommen

Das Verkehrsaufkommen im Planungsgebiet erhöht sich durch die Neubebauung nach den Berechnungen des Verkehrsgutachters um ca. 660 Kfz-Fahrten pro Tag und 600 ÖV-Fahrten pro Tag. Die aus den einzelnen Nutzungen resultierenden Neuverkehrsmengen sind in untenstehender Tabelle angegeben.

	Kfz-Fahrten/Tag	ÖV-Fahrten/Tag
Verkehrsaufkommen Bestand (ca. 560 Einwohner)	460	500
Verkehrsaufkommen Planung		
Wohnnutzung (ca. 1.000 Einwohner)	840	890
Kinderhaus und Kindertageszentrum	230	180
Familienberatungszentrum, Quartierstreff	50	30
Verkehrsaufkommen Planung gesamt	1.120	1.100
Neuverkehrsaufkommen (= Planung - Bestand)	660	600

Zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen einer abschnittswisen Unterbrechung der Ludlstraße für den Kfz-Verkehr wurde die zukünftige Verkehrsbelastung für den Prognosenullfall ohne Unterbrechung und den Planfall mit Unterbrechung ermittelt. In das Prognoseverkehrsaufkommen für das Jahr 2030 wurde zusätzlich das Neuverkehrsaufkommen aus der geplanten Nachverdichtung um ca. 95 freifinanzierte Wohneinheiten in der Ludlstraße westlich der Menaristraße berücksichtigt (ca. 270 Kfz-Fahrten/Tag).

Auswirkungen für den fließenden Kfz-Verkehr

Um die Auswirkungen des geplanten Verkehrskonzeptes zu ermitteln, wurde die Verkehrsbelastung für den Prognosenullfall 2030 (ohne Neubebauung, Straßennetz wie im Bestand), die Verkehrsbelastung für den Planfall 1 mit Neubebauung und der Ludlstraße wie im Bestand sowie die Verkehrsbelastung für den Planfall 2 mit Neubebauung und mit Unterbrechung der Ludlstraße ermittelt.

Die Verkehrsbelastung im Prognosenullfall 2030 ohne Neubebauung (Abbildung 3) ergibt sich aus der Bestandsbelastung plus der zusätzlichen Verkehrsbelastung aus dem Nachverdichtungspotenzial von ca. 95 Wohneinheiten in dem GWG-Gebiet Ludlstraße westlich der Menaristraße. Aus diesem resultiert für die Ludlstraße eine zusätzliche Belastung von ca. 100 Kfz/Tag.

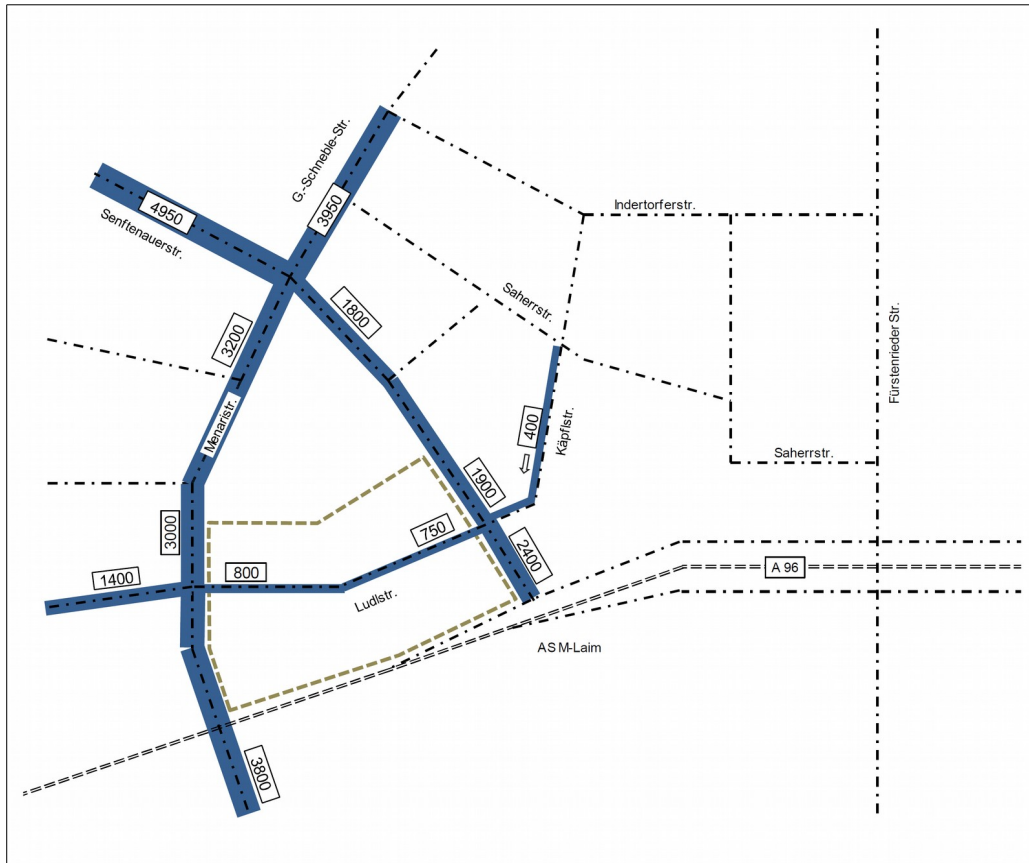


Abbildung 3: Verkehrsbelastung Prognosenufall 2030 DTW [Kfz/24h]

Im Planfall 1 mit Neubebauung und Beibehaltung der Ludlstraße wie im Bestand (Abbildung 4) ergibt sich im Vergleich zum Prognosenullfall eine Erhöhung der Belastung in der Ludlstraße an den beiden Randbereichen zwischen den TG-Zufahrten und der Menaristraße bzw. Senftenauerstraße um ca. 300 Kfz/Tag. Im umgebenden Straßennetz ergeben sich geringe Erhöhungen zwischen 50 und 200 Kfz/Tag.

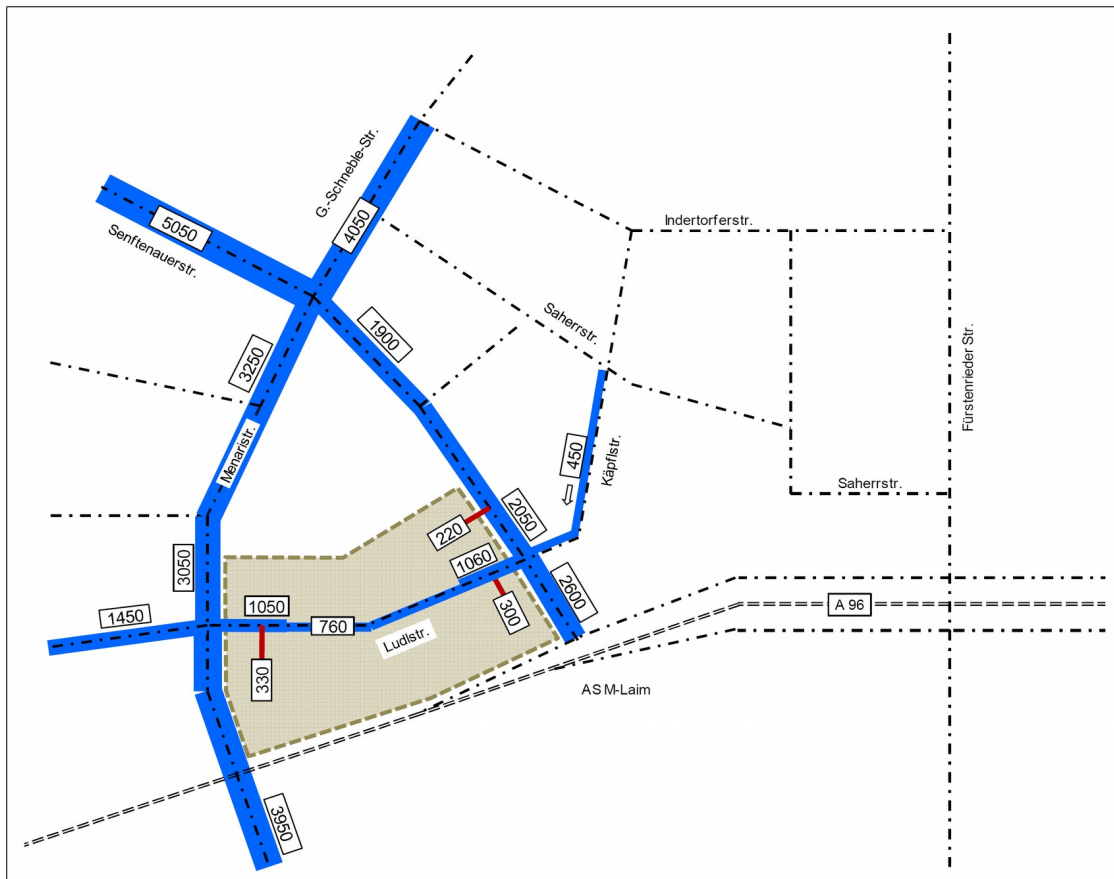


Abbildung 4: Verkehrsbelastung Planfall 1 (Ludlstraße wie im Bestand) DTWw [Kfz/24h]

Im Planfall 2 mit Unterbrechung der Ludlstraße (Abbildung 5) müssen ca. 600 Kfz/Tag (ca. 500 Kfz/Tag bestehender Durchgangsverkehr + 100 Kfz/Tag Durchgangsverkehr aus Nachverdichtung westlich Menaristraße) die ca. 400 m längere Alternativroute über die Menaristraße und Senftenauerstraße fahren, da ein Durchfahren der Ludlstraße nicht mehr möglich ist.

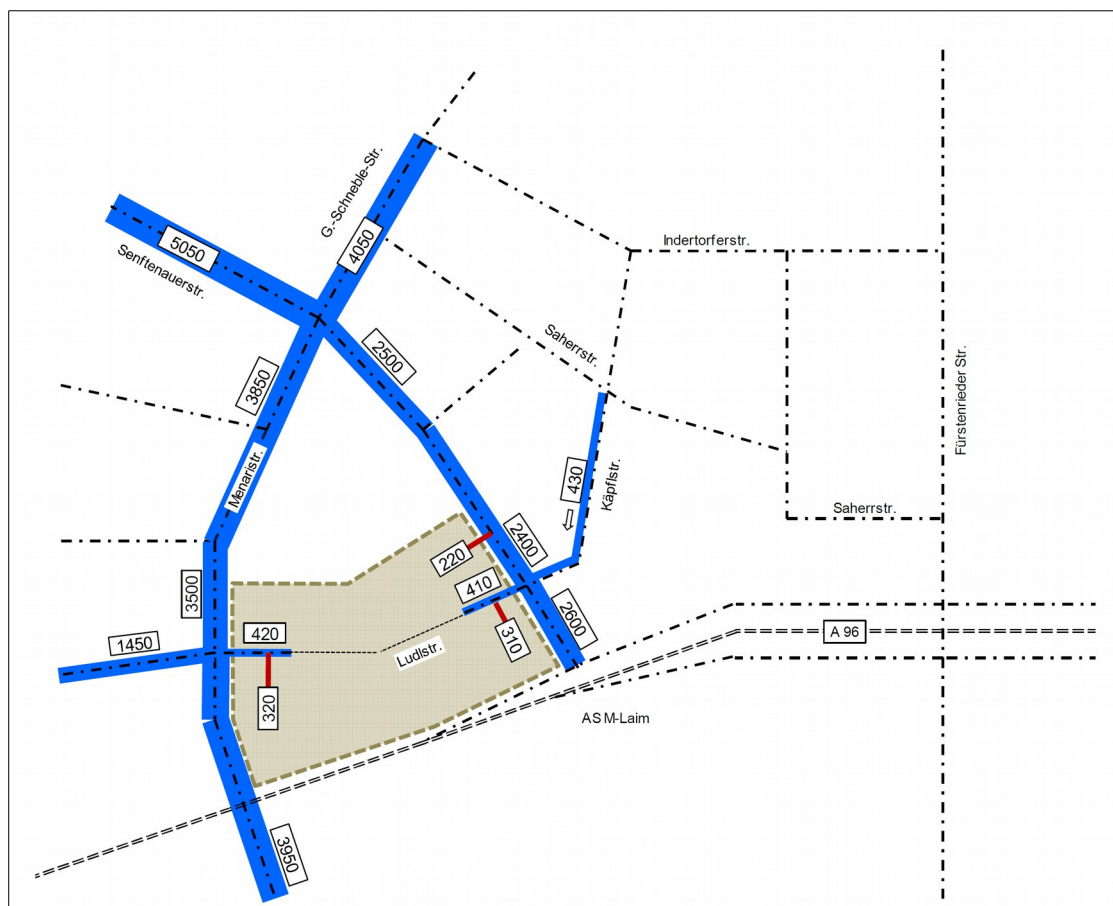


Abbildung 5: Verkehrsbelastung Planfall 2 (Ludlstraße unterbrochen) DTWv [Kfz/24h]

Im Vergleich zum erzielten Nutzen der abschnittweisen Unterbrechung der Ludlstraße, nämlich der Aufwertung für Fußgänger und Radfahrer sowie der Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie des Grünflächenanteils im Wohnquartier erscheint die erforderliche Umwegfahrt von ca. 400 m für ca. 600 Kfz/Tag vertretbar.

Das geplante Verkehrskonzept hat keine nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit an den umgebenden Knotenpunkten. In der Verkehrsuntersuchung wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen für die unsignalisierten Knotenpunkte Ludlstraße/Menaristraße und Ludlstraße/Senftenauerstraße/Käpflstraße sowie den signalisierten Knotenpunkt Senftenauerstraße/Menaristraße/Guido-Schneble-Straße durchgeführt. Aufgrund der geringen Belastung können demnach die Mehrbelastungen problemlos abgewickelt werden. Ein leistungsfähiger Verkehrsfluss ist weiterhin an allen Knotenpunkten gegeben.

Auswirkungen für den ruhenden Verkehr

Die Stellplätze für die geplante Wohnbebauung sowie für die Beschäftigten der Gemeinbedarfseinrichtungen sollen in einer gemeinsamen Tiefgarage südlich der Ludlstraße untergebracht werden. Um möglichst wenig Verkehr in das Planungsgebiet zu ziehen, sind zwei Tiefgaragenaus- und -einfahrten am westlichen und östlichen Rand des Gebietes geplant. Durch die Situierung der TG-Ein- und Ausfahrten an den Rändern und die Ausbildung als gemeinsame Tiefgarage bleibt auch bei der vorgesehenen Unterbrechung der Ludlstraße für den Kfz-Verkehr die Erschließung uneingeschränkt gewährleistet.

In der Tiefgarage nachzuweisen sind bei einem Stellplatzschlüssel von 0,6 Stellplätzen/Wohneinheit für die geförderten Wohnungen und 1,0 Stellplätzen/Wohneinheit für die München Modell-Wohnungen 272 Stellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner sowie 12 Stellplätze für die Beschäftigten der Gemeinbedarfseinrichtungen. Zusätzlich sollen 5 Car Sharing-Stellplätze in der Tiefgarage untergebracht werden.

Durch die Sperrung der Ludlstraße für den Kfz-Verkehr auf einer Länge von ca. 100 m im östlichen Bereich entfallen ca. 15 Kfz-Stellplätze. Im westlichen, unverändert bestehenden Bereich der Ludlstraße soll das einseitige Parken auf der Nordseite bestehen bleiben. Hier können weiterhin ca. 25 Stellplätze für Besucherinnen und Besucher angeordnet werden.

Verbesserung für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr

Durch die Ausbildung des östlichen Abschnitts der Ludlstraße als reinen Fuß- und Radweg und die Unterbindung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch die Ludlstraße verbessert sich die Qualität und Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer in dem Abschnitt der Ludlstraße zwischen Menari- und Senftenauerstraße erheblich.

Die gesamte Durchwegung des Wohnquartiers wird verbessert. Das Haus für Kinder und das Kindertageszentrum werden von den Wohngebäuden südlich der Ludlstraße verkehrsfrei erreichbar. Ebenso wird der südlich der Ludlstraße gelegene Quartierstreff von den nördlich der Ludlstraße liegenden Wohngebäuden verkehrsfrei erreichbar. Vor allem für mobilitätsbeeinträchtigte Personen sowie Kinder werden die Wege innerhalb des Quartiers erleichtert.

Die Radnebenroute durch die Ludlstraße wird deutlich aufgewertet. Durch die Asphaltierung des westlichen Abschnitts der Ludlstraße zwischen Menaristraße und dem dann anschließenden reinen Radweg bis zur Senftenauerstraße verbessert sich zusätzlich die Qualität der Radnebenroute durch die Ludlstraße.

Verbesserung der Aufenthalts- und Wohnqualität

Durch die Sperrung des östlichen Bereichs der Ludlstraße kann im zentralen Bereich des neuen Wohngebietes ein Quartiersplatz mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen werden. Das Zusammenwachsen beider Teile zu einem geschlossenen Wohnquartier wird begünstigt. Grundsätzlich erhöht sich durch die Verkehrsfreiheit im östlichen Bereich der Ludlstraße und die Heraushaltung des Durchgangsverkehrs aus dem gesamten Bereich die Wohn- und Lebensqualität in dem Wohnquartier erheblich.

4. Fazit und weiteres Vorgehen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat sowie das Kreisverwaltungsreferat befürworten das dargestellte Verkehrskonzept mit dem Ziel der Verhinderung des Kfz-Durchgangsverkehrs durch das neue Wohnquartier, der Erhöhung der Aufenthalts- und Wohnqualität und der Verbesserung für den Rad- und Fußgängerverkehr.

Aufgrund der erfolgenden Baurechtserhöhung und der in diesem Zusammenhang bedingten Änderung der Ludlstraße liegt die Zuständigkeit für die Planung und Finanzierung bei der GEWOFAG Wohnen GmbH. Die GEWOFAG Wohnen GmbH hat mit dem Baureferat einen Herstellungsvertrag hinsichtlich der Planung und Übernahme der Kosten abzuschließen.

Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat haben der Sitzungsvorlage zugestimmt.

Der Behindertenbeirat der Landeshauptstadt München hat mit Schreiben vom 03.11.2016 (Anlage 5) seine grundsätzliche Unterstützung der Beschlussvorlage mitgeteilt. Bezüglich der Ziele der Umgestaltung wird eine Ergänzung des Ziels der barrierefreien Nutzbarkeit für alle Personengruppen gefordert. Des Weiteren werden Behindertenstellplätze in der Tiefgarage des Bauvorhabens sowie im öffentlichen Straßenraum gefordert.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung: Das Ziel der barrierefreien Nutzbarkeit für alle Personengruppen wurde in den Vortrag der Referentin mitaufgenommen. Bei geförderten Bauvorhaben im Kommunalen Wohnungsbauprogramm B (jetzt Münchner Wohnungsbau), ebenso in der Einkommensorientierten Förderung EOF, werden 2% der Gesamtwohnungsanzahl als rollstuhlgerechte Wohnungen mit barrierefreien Stellplätzen ausgeführt. Dies entspricht hier für die 162 Wohneinheiten im Münchner Wohnungsbau 3 Stellplätzen. Nach Angabe der GEWOFAG sind in der Tiefgarage 7 Behindertenstellplätze vorgesehen. Dies wird seitens des Referates für Stadtplanung und Bauordnung begrüßt. Die geforderte Vorhaltung von Behindertenstellplätzen im öffentlichen Straßenraum ist grundsätzlich wünschenswert. Im Zug der weiteren Planung der Straßenumgestaltung durch das Baureferat wird die Möglichkeit der Einrichtung von Behindertenstellplätzen im öffentlichen Straßenraum geprüft.

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Die betroffenen Bezirksausschüsse der Stadtbezirke 20 Hadern und 25 Laim wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 21) Bezirksausschuss-Satzung angehört.


Der BA 20 hat mit Schreiben vom 15.02.2017 (Anlage 6) der Vorlage einstimmig zugestimmt. Allerdings bittet der Bezirksausschuss die GEWOFAG und das Referat für

Stadtplanung und Bauordnung, die westliche Tiefgaragenausfahrt an der Ludlstraße nochmals zu überdenken, da die Bebauung an eine Kinderkrippe grenzt, die auf der rückwärtigen Seite zur Tiefgaragenabfahrt hin die Schlafräume für die Kinder hat.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung: Die geplante Lage der westlichen Tiefgaragenzu- und -ausfahrt am westlichen Rand des Neubaugebietes, die auch bereits ein Ergebnis des Wettbewerbs war, wird aus verkehrlicher und städtebaulicher Sicht als optimal angesehen, da der Verkehr dadurch weitgehend aus dem Neubaugebiet herausgehalten wird. Die Tiefgaragenein- und -ausfahrt wird nach Angabe der GEWOFAG noch nach Osten bis an den westlichen Rand des neuen Gebäudes gerückt, so dass der Abstand zur Bestandsbebauung mit der Kinderkrippe größer wird. Lärmbeeinträchtigungen für die Kinderkrippe sind auch aufgrund der weitgehenden Überdeckung der Tiefgaragenrampe nicht zu erwarten. Ein weiteres Verschieben der Tiefgaragenzu- und -ausfahrt in Richtung Osten kann aufgrund der bereits weit fortgeschrittenen Planung und der entstehenden zeitlichen Verzögerungen nicht wirtschaftlich umgesetzt werden. Ein Entfall der westlichen Tiefgaragenzufahrt würde zu deutlichen Umwegfahrten für die Anwohnerinnen und Anwohner und dadurch Mehrverkehr für die umliegenden Straßen führen und wird daher abgelehnt.


Der BA 25 hat mit Schreiben vom 24.02.2017 (Anlage 7) die Beschlussvorlage abgelehnt. Durch die Abhängung der Ludlstraße wird es nach Meinung des BA 25 zu erheblichen Verkehrsbehinderungen im Bereich der Kreuzung Menaristraße/Senftenauerstraße/Guido-Schneble-Straße sowie vor der Senftenauerschule kommen.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt hierzu wie folgt Stellung: Wie im Vortrag der Referentin ausgeführt, ist die Zunahme der Verkehrsbelastung in der Senftenauerstraße südlich der Kreuzung Menaristraße/Senftenauerstraße/Guido-Schneble-Straße von ca. 600 Kfz/Tag im Vergleich zum erzielten Nutzen der abschnittswisen Unterbrechung der Ludlstraße, nämlich der Aufwertung für den Fuß- und Radverkehr sowie der Erhöhung der Aufenthaltsqualität und des Grünflächenanteils im Wohnquartier vertretbar. In dem Verkehrsgutachten wurde nachgewiesen, dass das geplante Verkehrskonzept keine nachteiligen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit an den umgebenden Knotenpunkten hat. In der Verkehrsuntersuchung wurden Leistungsfähigkeitsberechnungen für die unsignalisierten Knotenpunkte Ludlstraße/Menaristraße und Ludlstraße/Senftenauerstraße/Käpflstraße sowie den signalisierten Knotenpunkt Senftenauerstraße/Menaristraße/Guido-Schneble-Straße durchgeführt. Aufgrund der geringen Belastung können demnach die Mehrbelastungen problemlos abgewickelt werden. Ein leistungsfähiger Verkehrsfluss ist weiterhin an allen Knotenpunkten gegeben. Auch nach Realisierung der Nachverdichtung im Bereich Saherrstraße mit ca. 300 Wohneinheiten wird sich hier kein grundsätzlich anderes Ergebnis einstellen. Durch die signalisierten Fußgängerüberwege in der Senftenauerstraße an der Guido-Schneble-Straße und der Josef-Schick-Straße ist die Sicherheit für die Schüler der Senftenauerschule weiterhin gewährleistet.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden. 

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Dem Verkehrskonzept, der Unterbrechung der Ludlstraße für den Kfz-Verkehr auf einer Länge von ca. 100 m zwischen östlicher TG-Zufahrt und GWG-Gebäude Ludlstraße 18-22 und dem daraus resultierenden Entfall von ca. 15 Pkw-Stellplätzen im Straßenraum der Ludlstraße, mit dem Ziel der Verbesserung der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie der Verbesserung für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr, wird zugestimmt.
2. Die GEWOFAG Wohnen GmbH wird gebeten, mit dem Baureferat einen Herstellungsvertrag hinsichtlich der Planung und Übernahme der Kosten abzuschließen.
3.  Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende


Die Referentin

Ober-/Bürgermeister




Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V.  Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA
3. An den Bezirksausschuss 20
4. An den Bezirksausschuss 25
5. An den Behindertenbeirat/Facharbeitskreis Mobilität 
6. An das Baureferat 
7. An das Kreisverwaltungsreferat
8. An das Referat für Bildung und Sport
9. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
10. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
11. An die Stadtwerke München GmbH
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I 
14. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
15. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
16. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
17. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HAI-32-3
zum Vollzug des Beschlusses

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3