

- ● ● Fortschreibung Verkehrsuntersuchung „Hofmann Höfe“ in München auf 2035

Fortschreibung Verkehrsuntersuchung „Hofmann Höfe“ in München auf 2035

Schlussbericht

Im Auftrag der Hofmann Höfe GmbH & Co. KG, Grünwald

Juni 2021

Bearbeiter:

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

gevas humberg & partner
Ingenieurgesellschaft
für Verkehrsplanung und
Verkehrstechnik mbH
München - Karlsruhe
Grillparzerstraße 12a
81675 München

Telefon 089 489085-0
Telefax 089 489085-55
E-Mail muenchen@gevas-ingenieure.de
www.gevas-ingenieure.de

© gevas humberg & partner 2021

Inhaltsverzeichnis

1	Aufgabenstellung und Zielsetzung	7
2	Analyse der Erreichbarkeit des Bauvorhabens	8
2.1	Lage des Untersuchungsgebiets	8
2.2	Erreichbarkeiten zu Fuß	9
2.3	Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad	10
2.4	Erschließung durch den ÖPNV	12
2.5	Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV)	14
3	Aussagen zur erforderlichen Anzahl an Kfz-Stellplätzen	16
3.1	Erforderliche Stellplätze gemäß der aktuell gültigen Stellplatzsatzung	16
3.2	Erforderliche Bewohnerstellplätze gemäß aktuellem Mobilitätsverhalten	17
3.3	Zusätzlich erforderliche Besucherstellplätze im Straßenraum	17
3.4	Unterbringung von Besucherstellplätzen im Straßenraum	18
4	Verkehrserhebungen im fließenden Kfz-Verkehr	20
5	Verkehrserzeugung des Vorhabens und des aktuellen Baurechts gem. B-Plan 1930a	22
5.1	Ermittlung der Verkehrserzeugung durch das Bauvorhaben	22
5.2	Mögliche Verkehrserzeugung bei Ausnutzung des Baurechts gem. B-Plan 1930a	24
6	Verkehrsprognose für das Jahr 2035	25
6.1	Prognose-Nullfall 2035	25
6.2	Prognose-Planfall 2035	27
6.3	Vergleich zwischen Planfall 2035 und Planfall 2030	30
7	Leistungsfähigkeitsberechnungen	31
7.1	Grundlagen und Methodik	31

7.2	Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsberechnungen	33
7.3	Optimierungsmöglichkeiten für den Knotenpunkt Aidenbachstr./ Kistlerhofstr.	35
8	Zusammenfassung und Beurteilung	36
9	Quellenverzeichnis	38
10	Anhang	39

Abbildungen

Abbildung 1	Lageplan mit Visualisierung des Planungsvorhabens und hochrangiger Verkehrsinfrastruktur im Umfeld [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]	8
Abbildung 2	Erreichbarkeiten verschiedener Einrichtungen zu Fuß ausgehend vom untersuchten Planungsvorhaben [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]	9
Abbildung 3	Darstellung der Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad sowie der Radrouten und -infrastruktur [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]	11
Abbildung 4	Erschließung des Vorhabens durch Haltestellen des ÖPNV (Einzugsbereiche S/U-Bahn = 600m, Bus/Tram=400m) [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]	13
Abbildung 5	Erschließung des Planungsvorhabens durch den motorisierten Individualverkehr [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]	15
Abbildung 6	Verortung der angesetzten Straßenräume und Anzahl der realisierbaren Kfz-Besucherstellplätze [Quelle Hintergrund: LH München]	19
Abbildung 7	Übersicht zu den im Rahmen der Zählung erhobenen Knotenpunkten K1 bis K7 [Quelle Hintergrund: LH München]	20
Abbildung 8	Bestandsverkehr - Querschnittsbelastungen [in Kfz/24h] (500er-Rundung) [Quelle Hintergrund: LH München]	21
Abbildung 9	Anbindung der Neuverkehre durch das Vorhaben Hofmann Höfe an die Straßenzüge [Quelle Hintergrund: LH München]	23
Abbildung 10	Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2035 und Differenz zum Bestand in [Kfz/24h] (500er-Rundung) [Quelle Hintergrund: LH München]	26
Abbildung 11	Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 2035 und Differenz zum Nullfall 2035 in [Kfz/24h] (500er-Rundung) [Quelle Hintergrund: LH München]	28
Abbildung 12	Differenz zwischen dem Prognose-Planfall 2035 und dem Bestand in [Kfz/24h] (500er-Rundung) [Quelle Hintergrund: LH München]	29

Abbildung 13	Veränderung zwischen Planfall 2035 und Planfall 2030 im Tagesverkehr sowie in den beiden Spitzenstunden [%] [Quelle Hintergrund: LH München]	30
Abbildung 14	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs in der morgendlichen (oben) und der abendlichen Spitzenstunde (unten) [Quelle Hintergrund: LH München]	34
Abbildung 15	Auswirkung einer Verlängerung des Linksabbiegestreifens in der südlichen Zufahrt auf die Verkehrsqualität [Quelle Hintergrund: LH München]	35

Tabellen

Tabelle 1	Ergebnis der Kfz-Stellplatzberechnung gemäß aktueller Grundlagen [7] [8]	16
Tabelle 2	Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse aus der aktualisierten Verkehrserzeugungsberechnung für das Vorhaben Hofmann Höfe	22
Tabelle 3	Vergleich der Verkehrserzeugung bei einer Ausschöpfung des bestehenden Baurechts gem. B-Plan 1930a mit der Verkehrserzeugung des Vorhabens	24
Tabelle 4	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs und deren Schwellenwerte an signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten gemäß HBS 2015 [3]	31

1 Aufgabenstellung und Zielsetzung

Der Stadtbezirk 19 (Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln) der Landeshauptstadt München befindet sich aktuell in einem starken Umstrukturierungsprozess. Durch den Rückzug der Firma Siemens AG vom Standort Obersendling wurden und werden im Stadtbezirk große Flächen frei, die bisher für Gewerbe- oder Kerngebietenutzungen dienten. Auf einer Teilfläche des ehemaligen Siemens-Standorts, die durch die Siemensallee, die Baierbrunner Straße und die Hofmannstraße eingegrenzt wird, soll im Rahmen dieser Umstrukturierung das Bauvorhaben Hofmann Höfe entstehen, welches vorrangig eine Wohnnutzung mit ca. 1370 Wohneinheiten vorsieht. Diese soll durch kleinteilige gewerbliche Nutzungen, einen Einzelhandelsmarkt zur lokalen Nahversorgung sowie durch zahlreiche Kinderbetreuungseinrichtungen ergänzt werden.

Da der bisherige Prognosehorizont der Verkehrsuntersuchung (2030) [1] aufgrund der Verfahrensdauer nicht mehr als ausreichend eingestuft wird, wurde gevas humberg & partner mit einer Teilfortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf das Jahr 2035 beauftragt. Neben der Aktualisierung der Verkehrsprognose anhand des aktuellsten städtischen Verkehrsmodells berücksichtigt die Fortschreibung auch aktuelle Veränderungen des Mobilitätsverhaltens im Stadtgebiet von München sowie im Stadtbezirk 19. An Knotenpunkten, die in den Spitzenstunden eine Verkehrsmehrung erfahren, werden auch die Leistungsfähigkeitsberechnungen aktualisiert. Im Wesentlichen werden im Rahmen der Fortschreibung somit die folgenden Arbeitsschritte durchgeführt:

- Analyse der Erreichbarkeit des Bauvorhabens mit dem motorisierten Individualverkehr, dem öffentlichen Personennahverkehr, zu Fuß und mit dem Fahrrad.
- Ermittlung des Kfz-Stellplatzbedarfs für Bewohner und Besucher auf Basis von aktuellen Satzungen, Richtwerten sowie Mobilitätsparametern im Stadtbezirk 19.
- Aktualisierung der Verkehrserzeugungsberechnung für das Planungsvorhaben und das bestehende Baurecht gem. B-Plan 1930a auf Basis der Kennwerte zum Mobilitätsverhalten im Stadtbezirk 19 sowie in der Landeshauptstadt München mit dem Programm Ver_Bau [2].
- Fortschreibung der Verkehrsprognose (Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall) auf das Jahr 2035 unter Verwendung des städtischen Verkehrsmodells (bereinigt um die Verkehrserzeugung eines Vorhabens südlich der Siemensallee) im Tagesverkehr und den Spitzenstunden.
- Aktualisierung der Leistungsfähigkeitsberechnungen an den Knotenpunkten mit einer Verkehrsmehrung in den Spitzenstunden sowie den Tiefgaragenzufahrten an der Siemensallee gemäß dem aktuellen Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (2015) [3].

2 Analyse der Erreichbarkeit des Bauvorhabens

2.1 Lage des Untersuchungsgebiets

Das untersuchte Bauvorhaben Hofmann Höfe liegt im 19. Stadtbezirk (Thalkirchen-Obersendling-Forstenried-Fürstenried-Solln) im Südwesten der Landeshauptstadt München. Es wird durch die Siemensallee, die Baierbrunner Straße sowie die Hofmannstraße eingegrenzt (siehe Abbildung 1).

Die umgebende Stadtstruktur im Norden und Westen ist hauptsächlich durch Wohnnutzungen geprägt. Südlich des untersuchten Bauvorhabens existiert der Hermann-von-Siemens-Sportpark. Im Osten des Bauvorhabens befindet sich ein bereits in überwiegende Wohnnutzung umgewidmetes Gebiet, das zudem Einzelhandels- und Büronutzungen enthält. Zudem beinhaltet das Areal eine Grundschule mit inkludiertem Kindergarten, ein kleines Gewerbegebiet und ein Pflegezentrum.

Direkt angrenzend an das Bauvorhaben Hofmann Höfe befindet sich das frühere Siemens-Hochhaus, in dem nach aktuellem Planungsstand eine erneute Nutzung als Büros vorgesehen ist.

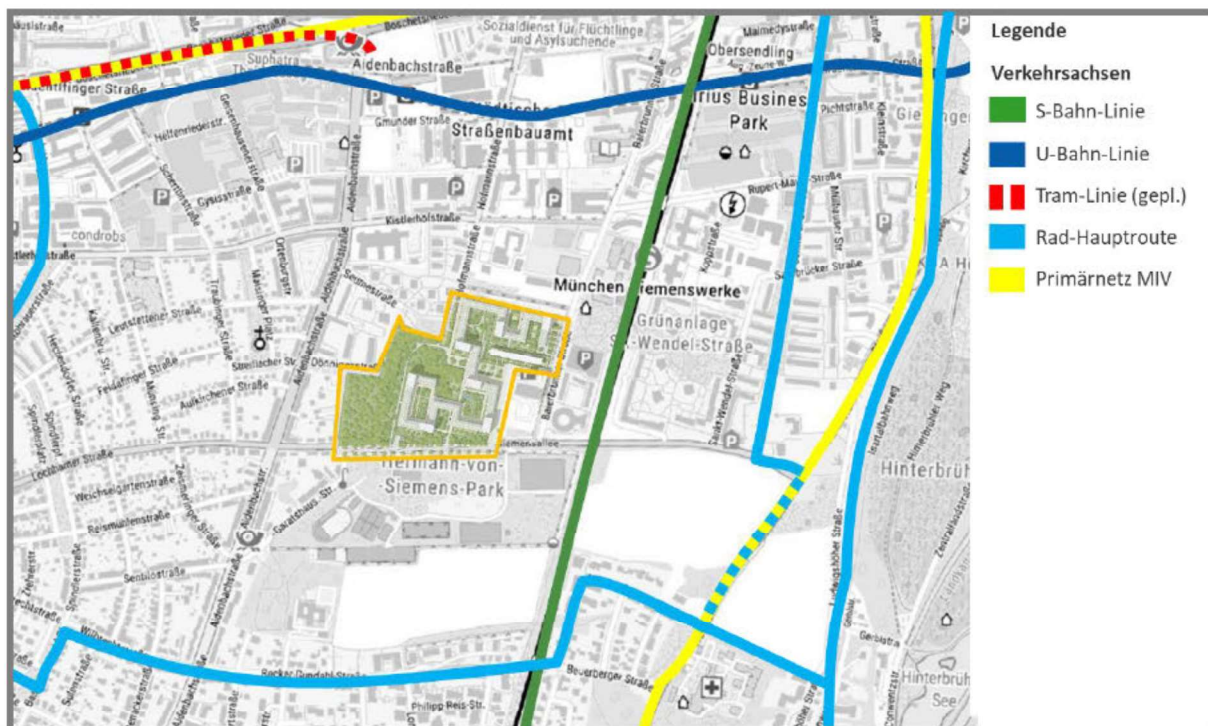


Abbildung 1 Lageplan mit Visualisierung des Planungsvorhabens und hochrangiger Verkehrsinfrastruktur im Umfeld [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]

2.2 Erreichbarkeiten zu Fuß

Der Fußverkehr, für den eine Auswahl an erreichbaren Einrichtungen in Abbildung 2 dargestellt ist, profitiert von einer hohen Dichte an Einzelhandel, ÖPNV-Haltestellen und Bildungseinrichtungen im direkten Umfeld. In Bezug auf die Bildungseinrichtungen zeigt sich, dass die Grundschule an der Bai-erbrunner Straße innerhalb von rund fünf Minuten und das zukünftige Schulzentrum am Ratzinger Platz in ca. 15 Minuten erreicht werden kann. Da im Vorhaben einige Kitas geschaffen werden, besteht auch für diese eine fußläufige Erreichbarkeit. Das Nahversorgungszentrum VIVA, das u.a. einen Discounter, einen Vollsortimenter, einen Drogeriemarkt, einen Bäcker und eine Apotheke beinhaltet, liegt direkt auf der gegenüberliegenden Straßenseite und ist ausgehend von der Mitte des Bauvorhabens in 2-3 Min. zu erreichen. Zudem wird im Vorhaben ein weiterer Einzelhandelsmarkt realisiert.

Auch die Erreichbarkeit von Carsharing-Stationen, Bikesharing-Stationen, und hochrangigen ÖPNV-Haltestellen ist zur Einordnung der Entfernungen in Abbildung 2 dargestellt. Auf diese Einrichtungen wird an späterer Stelle im Rahmen der weiteren Unterkapitel detailliert eingegangen.

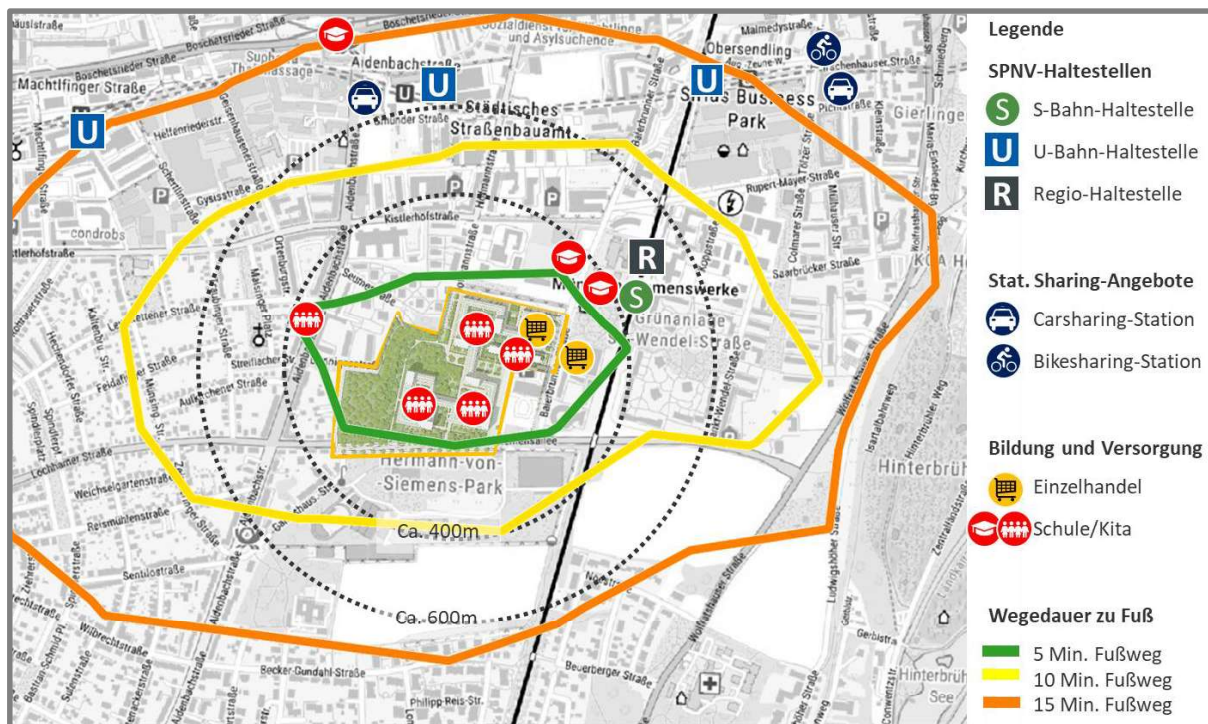


Abbildung 2 Erreichbarkeiten verschiedener Einrichtungen zu Fuß ausgehend vom untersuchten Planungsvorhaben [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]

2.3 Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad

Der Radverkehr, für den die Erreichbarkeiten, bzw. die maßgeblichen Radrouten und Radverkehrsinfrastrukturen in Abbildung 3 auf der folgenden Seite dargestellt sind, profitiert im direkten Umfeld des Vorhabens von der Radverbindung, die nördlich des Bauvorhabens vorbeiführt, so die Aidenbachstraße mit der Hofmannstraße und der Baierbrunner Straße verbindet, und anschließend weiter in Richtung des S-Bahnhofs Siemenswerke bzw. in Richtung der Sankt-Wendel-Straße führt. Diese Verbindung stellt eine hochwertige, vom Kfz-Verkehr unabhängige, Wegeverbindung dar.

Die das Bauvorhaben umgebenden übergeordneten Straßenzüge Baierbrunner Straße und Siemensallee weisen zudem beide Radverkehrsanlagen auf. So befinden sich entlang der Baierbrunner Straße zwischen der Siemensallee und der Rupert-Mayer-Straße beidseitige Schutzstreifen. Entlang der Siemensallee sind in beide Richtungen bauliche Radwege angelegt, die von der Wolfratshäuser Straße bis zur Aidenbachstraße und von dort weiter auf die Lochhamer Straße führen.

Gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan von 2005 [5] bildet die Achse Baierbrunner Straße – Rupert-Mayer-Straße dabei eine Nebenroute innerhalb des Radverkehrsnetzes der Landeshauptstadt München und verbindet das Bauvorhaben mit der Hauptradroute entlang der Wolfratshäuser Straße, die in Nord-Süd-Richtung verläuft. Eine weitere Fahrradnebenroute liegt auf der Aidenbachstraße, die zur Hauptradroute an der Zielstattstraße führt, welche in Ost-West-Richtung verläuft.

Ein weiteres Augenmerk im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse zum Radverkehr lag auf der Verfügbarkeit eines Bikesharing-Angebots, welches vor allem für kurze Strecken oder auf der letzten Meile zwischen hochrangigen ÖPNV-Haltestellen und dem jeweiligen Start-/ Zielort ein attraktives Angebot darstellt. In Bezug auf das Bikesharing wurde das Angebot des mittlerweile größten Anbieters innerhalb von München „MVG-Rad“ analysiert. Hierbei zeigte sich, dass das Geschäftsgebiet, in dem MVG-Räder stationsungebunden geliehen und wieder abgestellt werden können, nördlich des Bauvorhabens auf Höhe der U-Bahn-Linie U3 endet. Die nächste MVG-Rad-Station befindet sich direkt an der U-Bahn-Haltestelle Obersendling (an der Tölzer Str.) und ist somit eine längere Wegstrecke entfernt.

Eine Analyse der innerhalb bestimmter Zeitbereiche zurücklegbaren Wegstrecke zeigt, dass mit dem Fahrrad die U-Bahnhöfe Aidenbachstraße und Obersendling der Linie U3 innerhalb von 5 Minuten erreicht werden können. Die Fahrzeit ins Stadtzentrum (beispielhaft anhand des Marienplatzes nachvollzogen) beträgt etwa 25 Minuten.

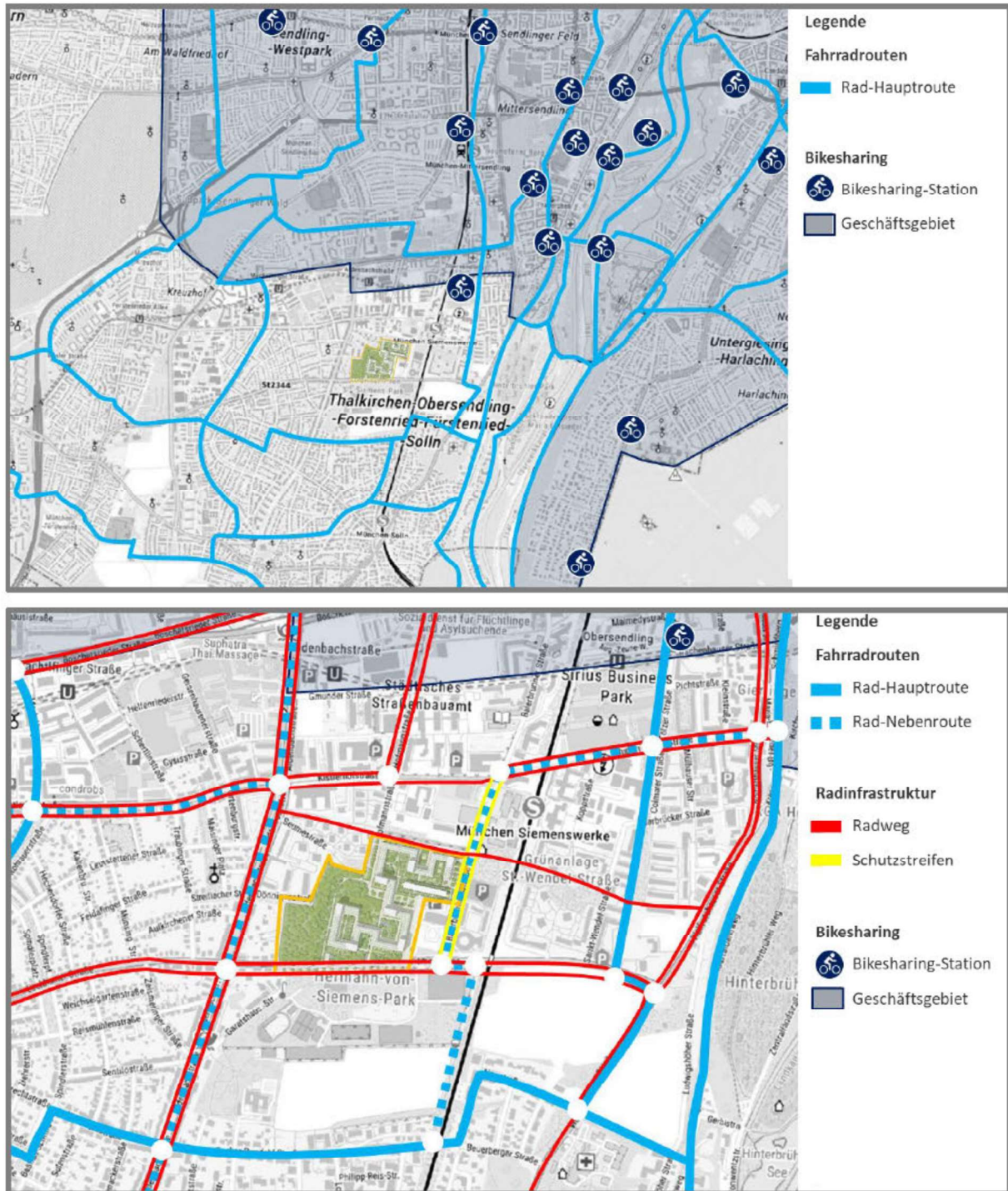


Abbildung 3 Darstellung der Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad sowie der Radrouten und -infrastruktur [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]

2.4 Erschließung durch den ÖPNV

In Bezug auf die Erschließung durch den ÖPNV, die in Abbildung 4 auf der nächsten Seite dargestellt ist, kann von einer guten Anbindung gesprochen werden. Die S-Bahn-Station Siemenswerke (S7, S20) ist ausgehend von den Baufeldern WA2, WA3, MK & SO sowie von Teilen des WA1 in maximal 600m Luftlinie erreichbar. Die restlichen Bereiche des WA1 liegen in einer Luftlinienentfernung von 400m zur Haltestelle Siemensallee der Metrobuslinie 63. Hiermit ist das Planungsgebiet entsprechend der Zielstellung des aktuellen Nahverkehrsplans der LH München erschlossen.

Die Station Siemenswerke wird von den S-Bahnlinien S7 (täglich 20-min-Takt) und S20 (verkehrt nur Montag bis Freitag zur Hauptverkehrszeit) bedient. Des Weiteren halten Züge der Bayerischen Regiobahn (ehemals BOB und Meridian) von Montag bis Freitag jeweils stündlich, zu den Hauptverkehrszeiten auch halbstündlich, an der Station Siemenswerke [6].

Die U-Bahnstationen Aidenbachstraße (ebenfalls Haltestelle der Buslinien 51, 53, 63 und 136) sowie Obersendling (ebenfalls Haltestelle der Buslinie 134 und 136) der Linie U3 liegen ca. 600 m Luftlinie, bzw. ca. 850 m Luftlinie, von der Quartiersmitte entfernt in einer gerade noch fußläufig erreichbaren Entfernung. Die U-Bahnlinie U3 verkehrt werktags von Montag bis Freitag im 5-min-Takt. Außerhalb der Hauptverkehrszeit sowie am Wochenende wird ein 10-min-Takt gefahren, mit Ausnahme des Sonntagmorgens, an dem ein 20-min-Takt gefahren wird [6].

Die Buslinie 136, deren Haltestelle in direkter Nachbarschaft zum Bauvorhaben liegt, verkehrt von Montag bis Samstag im 20-min-Takt in beide Richtungen über die Baierbrunner Straße. An Sonntagen verkehrt die Buslinie nicht, weshalb eine Ausweitung der Betriebszeiten geprüft werden sollte [6]. Über die Bushaltestelle „Baierbrunner Straße“ ist die U-Bahn-Station Obersendling erreichbar, wodurch die grenzwertige fußläufige Entfernung zumindest teilweise kompensiert wird.

Zukünftig werden durch die Realisierung der Tram-Westtangente, die die U-Bahn-Haltestelle Aidenbachstraße mit dem Romanplatz verbinden soll (und ggfs. auch durch die Tram Parkstadt Solln, bzw. Abzweig Siemensallee) weitere hochwertige Verbindungen geschaffen. Diese werden die Erschließung des Vorhabens und die umsteigefrei oder mit einem Umstieg erreichbaren Zielorte erhöhen.

Mit der U-Bahn-Linie U3 ist der Marienplatz in 11 Minuten Fahrtzeit von der Station Obersendling zu erreichen, von der Aidenbachstraße beträgt die Fahrtzeit 12 Minuten. Mit der S-Bahn-Linie S7 ist der Münchner Hauptbahnhof in 14 Minuten Fahrtzeit erreichbar. Mit den Zügen der Bayerischen Regiobahn beträgt die Fahrtzeit zum Hauptbahnhof ca. 10 Minuten [6].

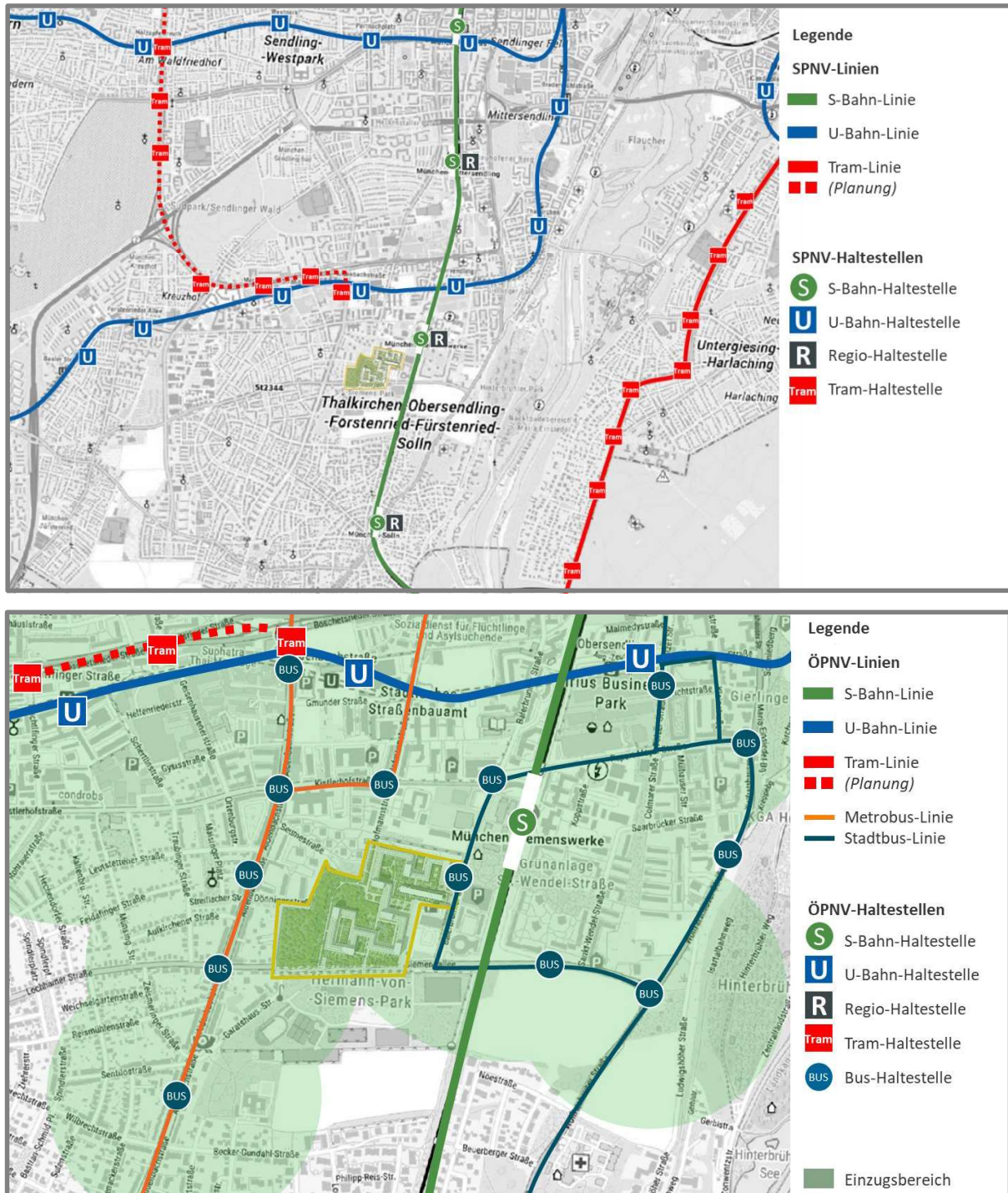


Abbildung 4 Erschließung des Vorhabens durch Haltestellen des ÖPNV (Einzugsbereiche S/U-Bahn = 600m, Bus/Tram=400m) [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]

2.5 Erschließung durch den motorisierten Individualverkehr (MIV)

Das gegenständliche Bauvorhaben Hofmann Höfe wird über mehrere Tiefgaragenzufahrten an die Siemensallee, die Baierbrunner Straße sowie die Hofmannstraße angebunden (siehe Abbildung 5). Bei der Siemensallee handelt es sich dabei gemäß dem aktuellen Verkehrsentwicklungsplan (VEP) der Landeshauptstadt München aus dem Jahr 2005 [5] um eine „örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion“, auf der eine zulässige Geschwindigkeit von 50 km/h gilt. Auch bei der Aidenbachstraße, die etwas westlich des Bauvorhabens in Nord-Süd-Richtung verläuft, handelt es sich gemäß dem VEP um eine „örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion“ mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h. Die Baierbrunner Straße zählt gemäß VEP [5] zum tertiären Straßennetz und ist ebenfalls auf 50 km/h beschränkt, abschnittsweise im mittleren Bereich des Planungsgebietes Campus Süd ist die zulässige Höchstgeschwindigkeit werktags, Montag bis Freitag zwischen 7:00 und 19:00 Uhr auf 30 km/h reduziert.

Die Wohngebiete östlich und westlich des Planungsgebiets sind zum Großteil durch eine zonenhafte Tempo-30-Regelung verkehrsberuhigt. Westlich des Planungsgebiets betrifft dies die Seumestraße, die Dönningesstraße und die Allmanshausener Straße. Die beiden letztgenannten Straßen sind zusätzlich mit einer „Anlieger frei“-Regelung gekennzeichnet. Östlich des Planungsgebiets umfasst die Tempo-30 Zone sämtliche, bereits mit Wohnbebauung versehene, Straßen südlich der Rupert-Mayer-Straße, nördlich der Siemensallee und westlich der Wolfratshäuser Straße. Einzige Ausnahme hiervon ist die Koppstraße, die mit maximal 50 km/h befahren werden kann.

Die nächstgelegenen Straßenzüge, die gemäß dem Verkehrsentwicklungsplan aus dem Jahr 2005 [5] dem Primärnetz zuzuordnen sind, sind die Boschetsrieder Straße in Ost-West-Richtung sowie die Wolfratshäuser Straße und die Bundesautobahn A95 in Nord-Süd-Richtung. Die Boschetsrieder Straße kann dabei direkt über die Baierbrunner Straße erreicht werden. Die Wolfratshäuser Straße und die Bundesautobahn A95 sind über die Siemensallee zu erreichen.

Aufgrund des zunehmenden Verzichts von Haushalten auf ein eigenes Kfz spielt die Verfügbarkeit von Carsharing-Fahrzeugen für einzelne notwendige Fahrten eine große Rolle. Eine Analyse der Carsharing-Standorte im Umfeld des Bauvorhabens zeigt dabei, dass die nächsten Carsharing-Stationen in einer Entfernung von 15 Minuten zu Fuß ausgehend vom Bauvorhaben zu erreichen sind. Das bestehende Angebot ist damit nur bedingt attraktiv. Eine Analyse der Geschäftsgebiete der beiden großen Anbieter im Free-Floating-Carsharing „Share Now“ und „Sixt“ zeigt, dass deren südliche Grenze an der Siemensallee liegt und das Bauvorhaben damit in beiden Geschäftsgebieten beinhaltet ist. Das Angebot ist daher für die Einwohner des Bauvorhabens uneingeschränkt nutzbar.

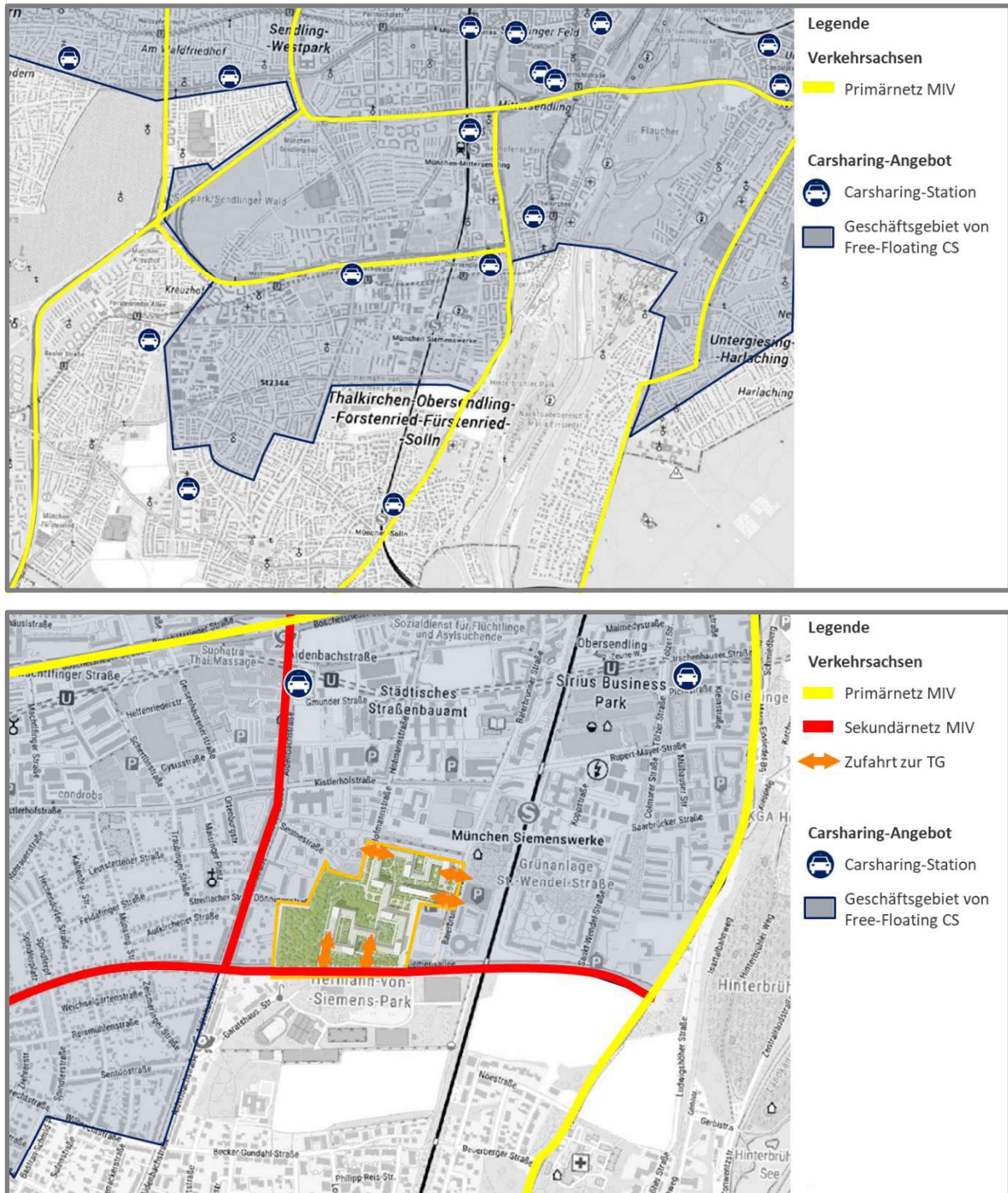


Abbildung 5 Erschließung des Planungsvorhabens durch den motorisierten Individualverkehr [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [4]]

3 Aussagen zur erforderlichen Anzahl an Kfz-Stellplätzen

3.1 Erforderliche Stellplätze gemäß der aktuell gültigen Stellplatzsatzung

Als Grundlage für die Berechnung der erforderlichen Stellplätze des Vorhabens dienten die Angaben des Vorhabenträgers zu den Nutzflächen und Richtwerte aus der aktuellen Stellplatzsatzung der LH München [7]. Für geförderte Wohneinheiten wurden die ermäßigten Stellplatzschlüssel gemäß aktuellem Stadtratsbeschluss verwendet [8]. Die Stellplatzberechnung ist insofern als vorläufig anzusehen, als dass von der standardisierten Förderverteilung sowie von einer pauschalen Nutzfläche von 0,75 im Wohnungsbau und 0,8 im Bereich der Büronutzung ausgegangen wird. Zudem werden im Bereich der Wohnnutzung pauschal 91 qm Geschossfläche/ Wohneinheit unterstellt. Die letztendliche Stellplatzberechnung und damit auch die Ermittlung der Flächenbedarfe im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist auf Basis der Baugenehmigung an die finale Planung anzupassen.

Nutzung	Zahl	Stellplatzschlüssel	Anzahl Stellplätze
Wohnen (frei & preigedämpft)	960 WE	1,0 Stp./ WE	960 Stp.
Wohnen (München-Modell)	175 WE	0,8 Stp./ WE	140 Stp.
Wohnen (EOF)	236 WE	0,6 Stp./ WE	142 Stp.
SO Wohnheim	280 WE	0,2 Stp./ WE	56 Stp.
Büro*	18.668 m ² NF	1 Stp. je 40 m ² NF*	365 Stp.
Einzelhandel**	1.056 m ² VKF	1 Stp. je 30 m ² NF**	26 Stp.
Kinderbetreuung	407 Plätze	1 Stp./ 30 Plätze	14 Stp.
Summe aller Nutzungen			1.703 Stp.
<p>* Tlw. Abschlag von 25% aufgrund der Lage im Radius von 600m um die S-Bahn (WA2, WA3, SO, MK) ** Abschlag von 25% aufgrund der im Radius von 600m um die S-Bahn)</p>			

Tabelle 1 Ergebnis der Kfz-Stellplatzberechnung gemäß aktueller Grundlagen [7] [8]

3.2 Erforderliche Bewohnerstellplätze gemäß aktuellem Mobilitätsverhalten

Der Stellplatzberechnung für den Wohnungsbau auf Basis der Stellplatzsatzung unter Berücksichtigung der reduzierten Stellplatzschlüssel bei geförderten Wohneinheiten aus der vorausgegangenen Tabelle 1, aus der sich ein Stellplatzschlüssel von ca. 0,91 Stellplätzen je WE ergibt (1.242 Stellplätze für die Wohnnutzung bei 1.371 WE) lässt sich eine Berechnung auf Basis des Mobilitätsverhaltes gegenüberstellen. Eine Auswertung aus der aktuellsten Mobilitätsenerhebung MID 2017 [9], die auf die Pkw-Verfügbarkeit je HH abstellt, zeigt hierzu, dass im Stadtbezirk 19 mit einem durchschnittlichen Kfz-Besitz von 0,7 Fahrzeugen je Haushalt und damit auch je Wohneinheit zu rechnen ist.

Eine alternative Gegenüberstellung der zugelassenen Kfz (51.518) und der Haushalte (50.682) gemäß dem statistischen Taschenbuch 2019 der LH München ergibt dagegen einen Kfz-Besatz von 1,02 Kfz/ Haushalt [10]. In dieser Zahl sind jedoch auch LKW des umliegenden Gewerbes und Krafträder beinhaltet, sodass letztendlich 44.707 Pkw (0,88 Pkw/ Haushalt verbleiben). Aufgrund des hohen Anteils an Gewerbe im Stadtbezirk 19 (Sendlinger Gewerbeband) ist damit zu rechnen, dass ein nicht unerheblicher Teil der zugelassenen Pkw auf Firmenwagen entfällt, die von externen wohnenden Personen genutzt werden und dieser Wert auch die Anzahl der extern zugelassenen Firmenfahrzeuge übersteigt, die durch Personen im Stadtbezirk 19 genutzt werden. Demnach erscheint ein Pkw-Besitz zwischen 0,7 (MID 2017) und 0,88 (Zulassungen) realistisch. Auf Basis der Datenlage lässt sich argumentieren, dass sich selbst bei Lage im oberen Bereich der Spanne durch bedarfsorientierte Planung eine Reduktion der satzungsgemäßen Stellplätze erreichen lässt (siehe Leitfaden Mobilitätskonzept).

3.3 Zusätzlich erforderliche Besucherstellplätze im Straßenraum

Zusätzlich zur gemäß Stellplatzsatzung erforderlichen Anzahl an Kfz-Stellplätzen, die gänzlich in den Tiefgaragen des Vorhabens zu realisieren sind, werden im Rahmen der Planung öffentliche Besucherstellplätze mit einem Stellplatzschlüssel von einem Stellplatz je zehn Wohneinheiten vorgesehen, was in Summe 137 Stellplätzen entspricht. Zusätzlich werden für das SO weitere ca. 10 Stellplätze veranschlagt, sodass sich ca. 147 erforderliche Besucherstellplätze ergeben. Im Hinblick auf die Funktion der Stellplätze im öffentlichen Straßenraum ist zu beachten, dass diese nicht nur den Besuchern des Vorhabens, sondern u.a. auch dem Be- und Entladen sowie der Shared Mobility als Abstellflächen dienen. Dies wurde bei der Ermittlung des Besucherstellplatzschlüssels berücksichtigt. Um die Besucherstellplätze, die teilweise auch im Straßenraum realisiert werden, von Bewohnern, die die Stellplätze im Straßenraum der Tiefgarage vorziehen, freizuhalten, sollte eine Parkraumbewirtschaftung eingerichtet werden, die auch längere Besuche ermöglicht. Eine mögliche Regelung hierfür ist die Einrichtung einer zeitlichen Bewirtschaftung mit einer Höchstparkdauer von vier Stunden.

3.4 Unterbringung von Besucherstellplätzen im Straßenraum

Auf Basis der aktuellen Planunterlagen wurde in einem weiteren Schritt geprüft, wie viele Besucherstellplätze bei Realisierung des Vorhabens im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehen und ob diese ausreichen, den vorgesehenen Besucherstellplatzschlüssel von 1/10 im Straßenraum zu decken. Die Berechnungen sind insofern vorläufig, als dass die genaue Ausgestaltung der Zufahrten zum Vorhaben noch nicht vorliegt und die dafür entfallenden Stellplätze nur geschätzt werden können. Zudem ist aktuell noch nicht festgelegt, wie der Straßenquerschnitt letztendlich gestaltet wird, da ggfs. eine Verbreiterung der Radwege erfolgt und die Realisierung einer Tramlinie geprüft wird. Als mögliche Flächen für Besucherstellplätze wurden die folgenden Straßenabschnitte betrachtet:

- **Siemensallee** – Stellplätze für Längsparker am nördlichen Straßenrand im Bereich des Vorhabens (Länge des Abschnitts ca. 330m abzüglich der beiden geplanten Tiefgaragenzufahrten)
- **Baierbrunner Straße** – Stellplätze für Längsparker auf der Westseite auf Höhe des Bauvorhabens (Länge des Abschnitts ca. 80m abzüglich der Bepflanzung im Bereich des Parkstreifens)
- **Hofmannstraße** – Straßenabschnitt im Bereich des Bauvorhabens. Dies umfasst nach aktuellem Planungsstand einige Senkrechtparker auf der Ostseite abzüglich einer Tiefgaragenzufahrt

Im Rahmen der Berechnung wurde zudem ein Schlüssel von einem Besucherfahrradabstellplatz je 10 Wohneinheiten berücksichtigt. Die hierfür erforderlichen Stellplätze sind für die Baufelder WA1 und WA2 im Planungsvorhaben selbst vorgesehen. Für die restlichen ca. 510 Wohneinheiten in den beiden Baufeldern WA3 sowie MK sind die erforderlichen 51 Besucherfahrradabstellplätze (a 1,5qm) im Straßenraum vorzusehen. Hierdurch reduzieren sich die möglichen Kfz-Stellplätze in der Hofmannstraße und der Baierbrunner Straße um ca. 6 Pkw-Stellplätze (a 12 qm).

Als Fahrbahnlänge je Stellplatz wurden bei Längsparkern (Siemensallee und Baierbrunner Straße) 6,0m und bei Senkrechtparkern (Hofmannstraße) 2,5m angesetzt. Auf Basis dieser Annahmen ist davon auszugehen, dass auf der Nordseite der Siemensallee rund 50 Kfz-Stellplätze im Straßenraum realisiert werden können. In der Hofmannstraße auf Höhe des Vorhabens sind bei einer Senkrechtaufstellung rund 15 weitere Kfz-Besucherstellplätze möglich. In der Baierbrunner Straße lassen sich auf der Ostseite im Straßenraum rund 9 Kfz-Stellplätze errichten. Insgesamt lassen sich somit rund 74 Kfz-Stellplätze im Straßenraum realisieren. Bei dem Besucherstellplatzschlüssel von einem Stellplatz je 10 WE (137 Stellplätze zzgl. 10 Besucherstellplätze für das SO) bestünde damit im Straßenraum ein Stellplatzdefizit, von rund 70 Kfz-Stellplätzen, das in der Tiefgarage des MK gedeckt werden soll. Eine Doppelnutzung ist insbesondere mit dem Einzelhandel und den Kita-Stellplätzen denkbar.

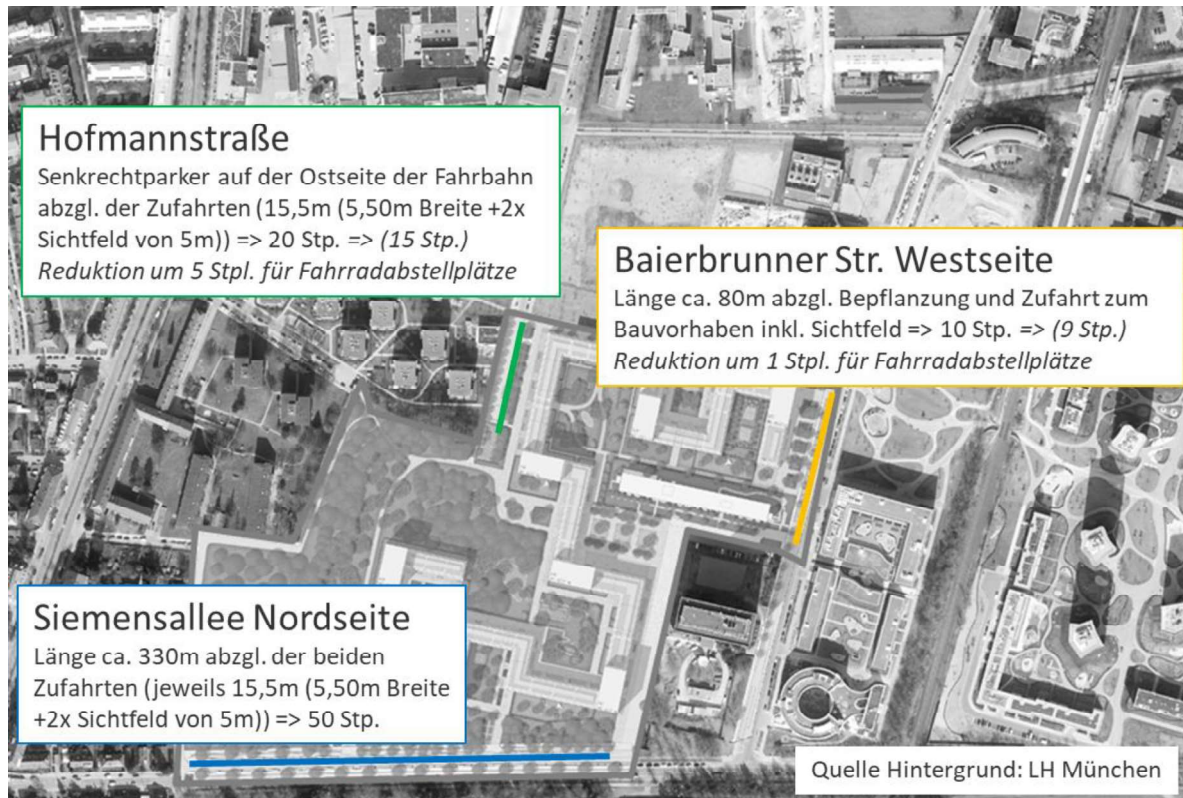


Abbildung 6 Verortung der angesetzten Straßenräume und Anzahl der realisierbaren Kfz-Besucherstellplätze [Quelle Hintergrund: LH München]

4 Verkehrserhebungen im fließenden Kfz-Verkehr

In der vorliegenden Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf das Jahr 2035 wurden die Bestandsverkehre aus vorangegangenen Verkehrsuntersuchungen zum Planungsgebiet sowie zum angrenzenden Grundstück Baierbrunner Straße 54 aus dem Jahr 2013 und 2016 übernommen. Die im Rahmen der Verkehrsuntersuchung betrachteten Knotenpunkte wurden ebenfalls unverändert übernommen. Es handelt sich dabei um die folgenden sieben Knotenpunkte:

K1 TG-Zufahrt/ Siemensallee (unsignalisiert)	K5 Baierbrunner Str./ Siemensallee (LZA359)
K2 Aidenbachstr./ Lochhamer Str. (LZA 534)	K6 Baierbrunner Str./ Rupert-Mayer-Str. (LZA 1275)
K3 Hofmannstr./ Kistlerhofstr. (unsignalisiert)	K7 Siemensallee/ Wolfratshauer Str. (LZA335)
K4 Aidenbachstr./ Kistlerhofstr. (LZA 533)	

Für die Knotenpunkte K1 bis K4 konnte auf Zählungen aus dem Jahr 2013 zurückgegriffen werden. Die Knotenpunkte K5 (Baierbrunner Str. / Siemensallee) und K6 (Baierbrunner Str. / Rupert-Mayer-Str.) wurden im Juni 2016 neu erhoben. Aufgrund der Erweiterung des Untersuchungsumgriffs nach Osten bis zur Wolfratshauer Straße wurde der Knotenpunkt K7 – Siemensallee / Wolfratshauer Str. im Oktober 2016 zusätzlich erhoben. Die Lage der Knotenpunkte ist in Abbildung 7 dargestellt.

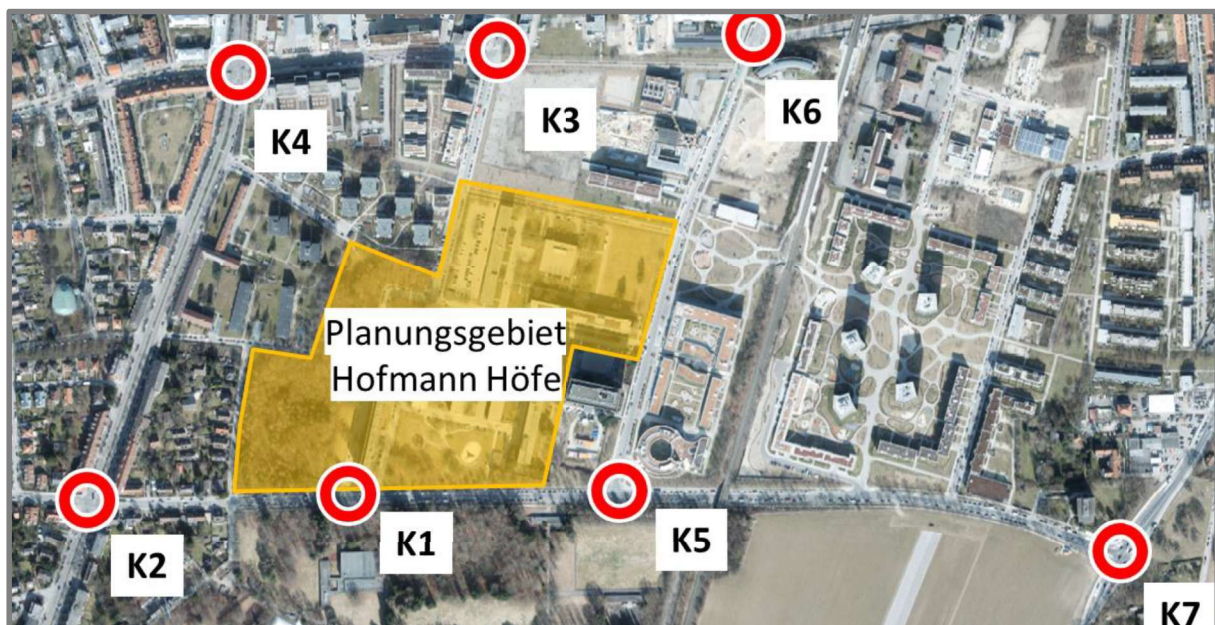


Abbildung 7 Übersicht zu den im Rahmen der Zählung erhobenen Knotenpunkten K1 bis K7
[Quelle Hintergrund: LH München]

Die Ergebnisse der Zählungen aus den Jahren 2013 und 2016 sind in Abbildung 8 als Tagesverkehr [Kfz/24h] sowie in Anhang 1 (morgendliche Spitzenstunde [Kfz/h]) und Anhang 2 (abendliche Spitzenstunde [Kfz/h]) gerundet dargestellt. Da es sich bei den Verkehrszählungen zum überwiegenden Teil um 8-Stunden-Verkehrszählungen handelte, wurden die Verkehrsmengen im Tagesverkehr aus einer (im Umfeld des Bauvorhabens kalibrierten) Version des Verkehrsmodells der LH München übernommen. Die Spitzenstundenverkehre wurden aus den Zählungen übernommen.

In der Folge zeigt sich, dass die Wolfratshauer Straße im Bestand die Straße mit der höchsten Verkehrsmenge ist (23.500 bis 25.500 Kfz/ 24h). Darauf folgen die Aidenbachstraße und die Siemensallee mit ca. 12.000 bis 13.500 Kfz/ 24h. Die Lochhamer Straße (als westliche Fortsetzung der Siemensallee und die westliche Kistlerhofstraße weisen jeweils ca. 10.000 Kfz/ 24h auf. Entlang der Bayerbrunner Straße liegen Verkehrsmengen von 3.500 bis 6.000 Kfz/ 24h vor. Die Rupert-Mayer-Straße, die Kistlerhofstraße und der nördliche Abschnitt der Hofmannstraße weisen Verkehrsmengen von ca. 5.000 Kfz/ 24h auf. Im südlichen Abschnitt der Hofmannstraße liegen ca. 3.000 Kfz/ 24h vor.



Abbildung 8 Bestandsverkehr - Querschnittsbelastungen [in Kfz/24h] (500er-Rundung) [Quelle Hintergrund: LH München]

5 Verkehrserzeugung des Vorhabens und des aktuellen Baurechts gem. B-Plan 1930a

5.1 Ermittlung der Verkehrserzeugung durch das Bauvorhaben

Da die vorausgegangene Verkehrsuntersuchung zu den Hofmann Höfen bereits einige Zeit zurückliegt und insbesondere im Hinblick auf den MIV-Anteil auf älteren Grundlagendaten aufbaut, wird im Folgenden eine Aktualisierung der Verkehrserzeugungsberechnung auf Basis des derzeitigen Mobilitätsverhaltens durchgeführt. Als maßgebliche Eingangsdaten dienen dabei Angaben zu den vorgesehenen Nutzungen, empirische Kennwerte aus dem Programm „Ver_Bau“ von Dr. Bosserhoff [2] sowie München-spezifische Parameter aus der Erhebung MID 2017 [9]. Die Ergebnisse dienen dann als Vergleichswerte zur möglichen Verkehrserzeugung durch das bestehende Baurecht gem. B-Plan 1930a (siehe Kapitel 5.2) sowie als Grundlage für die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung.

Auf Basis der vorausgegangenen Erreichbarkeitsanalyse zeigte sich, dass die Erschließung des Bauvorhabens durch den ÖPNV sowie die Erreichbarkeit mit dem Fuß- und Radverkehr zwar nicht an zentrale Stadtteile, wie Sendling oder die Maxvorstadt heranreicht, sie aber dennoch vergleichbar, bzw. besser als im übrigen Stadtbezirk 19 ausfällt. Daher werden bei der Verkehrserzeugungsberechnung die mittleren Mobilitätsparameter des Stadtbezirks 19 zugrunde gelegt. Die Berechnungsergebnisse unter diesen Randbedingungen sind der folgenden Tabelle 2 zu entnehmen. Eine detaillierte Darstellung aller unterstellten Parameter findet sich im Anhang.

Insgesamt lässt sich im Rahmen der Verkehrserzeugungsberechnung feststellen, dass die Neuverkehre (5.390 Kfz/ 24h) auf Basis der aktuellen Mobilitätskennwerte niedriger liegen als in der vorausgegangenen Untersuchung. In Summe beträgt die Reduktion rund 1.170 Kfz-Fahrten/ 24h.

Nutzung	Kfz-Verkehre der Bewohner, bzw. der Beschäftigten	Kfz-Verkehre der Besucher, bzw. der Kunden	Kfz-Verkehre im Schwerverkehr
Wohnnutzung	2.480	250	180
Büronutzung	530	550	60
Einzelhandel	10	960	10
Kinderbetreuung	40	320	10

Tabelle 2 Zusammenfassende Darstellung der Ergebnisse aus der aktualisierten Verkehrserzeugungsberechnung für das Vorhaben Hofmann Höfe

Die Neuverkehre des Bauvorhabens verteilen sich auf vier bis fünf verschiedene Tiefgaragenzufahrten, von denen zwei an die Siemensallee angebunden sind (je eine Zufahrt für das Baufeld WA1 und WA2). Die anderen Zufahrten sind gemäß dem aktuellen Planungsstand an der Baierbrunner Straße (SO und MK) bzw. an der Hofmannstraße (WA3) vorgesehen. Die Verteilung der Neuverkehre auf die Tiefgaragenzufahrten kann der folgenden Abbildung 9 entnommen werden.

Demnach zeigt sich, dass die beiden Tiefgaragenzufahrten an der Siemensallee mit 1.140 bzw. 1.060 Kfz-Fahrten/ 24h deutlich geringere Verkehrsmengen aufweisen als in der vorausgegangenen Verkehrsuntersuchung (bis zu 1.470 Kfz/ 24h). Auch die Tiefgaragenzufahrten an der Baierbrunner Straße (zuvor 2.310 Kfz/ 24h) sowie der Hofmannstraße (zuvor 1.430 Kfz/ 24h) weisen eine Verkehrsreduktion im Vergleich zu den vorausgegangenen Untersuchungen auf.



Abbildung 9 Anbindung der Neuverkehre durch das Vorhaben Hofmann Höfe an die Straßenzüge [Quelle Hintergrund: LH München]

5.2 Mögliche Verkehrserzeugung bei Ausnutzung des Baurechts gem. B-Plan 1930a

Der Verkehrserzeugung durch das Bauvorhaben wurde die mögliche Verkehrserzeugung bei einer Ausnutzung des bestehenden Baurechts gem. B-Plan 1930a gegenübergestellt, dessen Nutzungszusammensetzung aus der vorausgegangenen Verkehrsuntersuchung übernommen wurde. Im Rahmen der Berechnungen wurde daher von einer BGF von 165.000 qm ausgegangen, von denen 151.500 qm auf eine Büronutzung entfallen. 3.500 qm wurden dem Einzelhandel zugerechnet. Die restlichen 10.000 qm entfallen auf die bestehende Sondernutzung. Auch die Berechnung der Verkehrserzeugung für das bestehende Baurecht gem. B-Plan 1930a erfolgte mit dem Programm „Ver_Bau“ [2] unter Berücksichtigung der Studie MID 2017 [9] und der erwartbaren Nutzungsdichte.

Die Ergebnisse weisen für die volle Ausnutzung des bestehenden Baurechts gem. B-Plan 1930a eine Verkehrserzeugung von 9.540 Kfz/ 24h aus, von denen 420 Kfz/ 24h dem Schwerverkehr zuzuordnen sind (siehe Tabelle 3). Demnach liegt die Verkehrserzeugung durch das Bauvorhaben (B-Plan 1930d) um 4.150 Kfz/ 24h unter dem bestehenden Baurecht (B-Plan 1930a). Auch der erzeugte Schwerverkehr reduziert sich durch das Bauvorhaben um 160 Kfz/ 24h gegenüber dem B-Plan 1930a.

Nutzung	Baurecht (BR) B-Plan 1930a		Bauvorhaben (BV) B-Plan 1930d		Differenz (BV-BR)	
	Kfz/24h	Davon Sv	Kfz/24h	Davon Sv	Kfz/24h	Davon Sv
Wohnen	220 (SO)	10 (SO)	2.910	180	+2.690	+170
Gewerbe	9.320	410	2.110	70	-7.210	-340
Kita	0	0	370	10	+370	+10
Gesamt	9.540	420	5.390	260	-4.150	-160

Tabelle 3 Vergleich der Verkehrserzeugung bei einer Ausschöpfung des bestehenden Baurechts gem. B-Plan 1930a mit der Verkehrserzeugung des Vorhabens

6 Verkehrsprognose für das Jahr 2035

Als Grundlage für die Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung auf das Jahr 2035 wurden vom Mobilitätsreferat Auszüge aus dem städtischen Verkehrsmodell (in Form von richtungsbezogenen Belastungsplänen im Tagesverkehr [gerundet auf 1.000 Kfz/24]) zur Verfügung gestellt. In der Verkehrsprognose ist die Realisierung einer Umnutzung der Hofmann Höfe und die Umnutzung des Siemens-Hochhauses in eine Wohnnutzung beinhaltet. Im Bereich der südlichen Hofmannstraße (untergeordnetes Straßennetz) wurde abweichend von der Prognose aus dem aktuellen Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München mit dem Prognosehorizont 2035 (gleichbleibende Verkehrsmenge) eine Verkehrszunahme um ca. 1.500 Kfz/ 24h entsprechend der alten Verkehrsprognose 2030 unterstellt. Zudem beinhaltet das Verkehrsmodell die Realisierung eines Bauvorhabens südlich der Siemensallee, dessen Umsetzung nach derzeitigem Stand bis zum Jahr 2035 jedoch nicht realistisch ist. Dieses Bauvorhaben wurde daher im Rahmen der Verkehrsuntersuchung aus der Verkehrsmodellberechnung subtrahiert. Aufgrund dieser Beschaffenheit des städtischen Verkehrsmodells stellt das korrigierte Verkehrsmodell der Stadt den Prognose-Planfall 2035 dar. Die Verkehrsstärken des Prognose-Nullfalls 2035 wurden durch Subtraktion der aus dem Vorhaben erzeugten Verkehrsmengen und durch Addition der nach bestehendem Baurecht gem. B-Plan 1930a möglichen Verkehrserzeugung ermittelt. Die Ergebnisse werden im Folgenden beschrieben.

6.1 Prognose-Nullfall 2035

Der Prognose-Nullfall 2035 (ohne Realisierung eines Bauvorhabens südlich der Siemensallee und mit einer vollen Ausnutzung des bestehenden Baurechts gem. B-Plan 1930a auf dem Areal des BV Hofmann Höfe) ist in Abbildung 10 auf der folgenden Seite in absoluten Verkehrsmengen im Tagesverkehr sowie als Differenzenplot zum Analysefall dargestellt.

Dabei zeigt sich, dass die Wolfratshäuser Straße mit 26.000 Kfz/ 24h weiterhin die Straße mit der höchsten Verkehrsbelastung bleibt. Die Aidenbachstraße stellt im Prognose-Nullfall die Straße mit der zweithöchsten Verkehrsbelastung dar, die bei rund 17.500 bis 21.000 Kfz/ 24h liegt. Dies entspricht einer deutlichen Verkehrszunahme gegenüber dem Analysefall. Die Verkehre entlang der Siemensallee und der Lochhamer Straße liegen weiterhin bei rund 9.000 Kfz/ 24h bis 13.500 Kfz/ 24h. Die Verkehrsbelastung liegt damit annähernd im heutigen Bereich. Entlang der Kistlerhofstraße erhöht sich die Verkehrsmenge auf ca. 11.000 Kfz/ 24h im östlichen Bereich bis 13.000 Kfz/ 24h im westlichen Bereich. Die Hofmannstraße erreicht ca. 5.000 Kfz/ 24h bis 8.500 Kfz/24h. Entlang der Baierbrunner Straße ergeben sich vor allem im nördlichen Bereich deutliche Verkehrszunahmen auf ca. 9.000 Kfz/ 24h. Die Rupert-Mayer-Straße erreicht Verkehrsmengen von ca. 8.000 Kfz/ 24h.

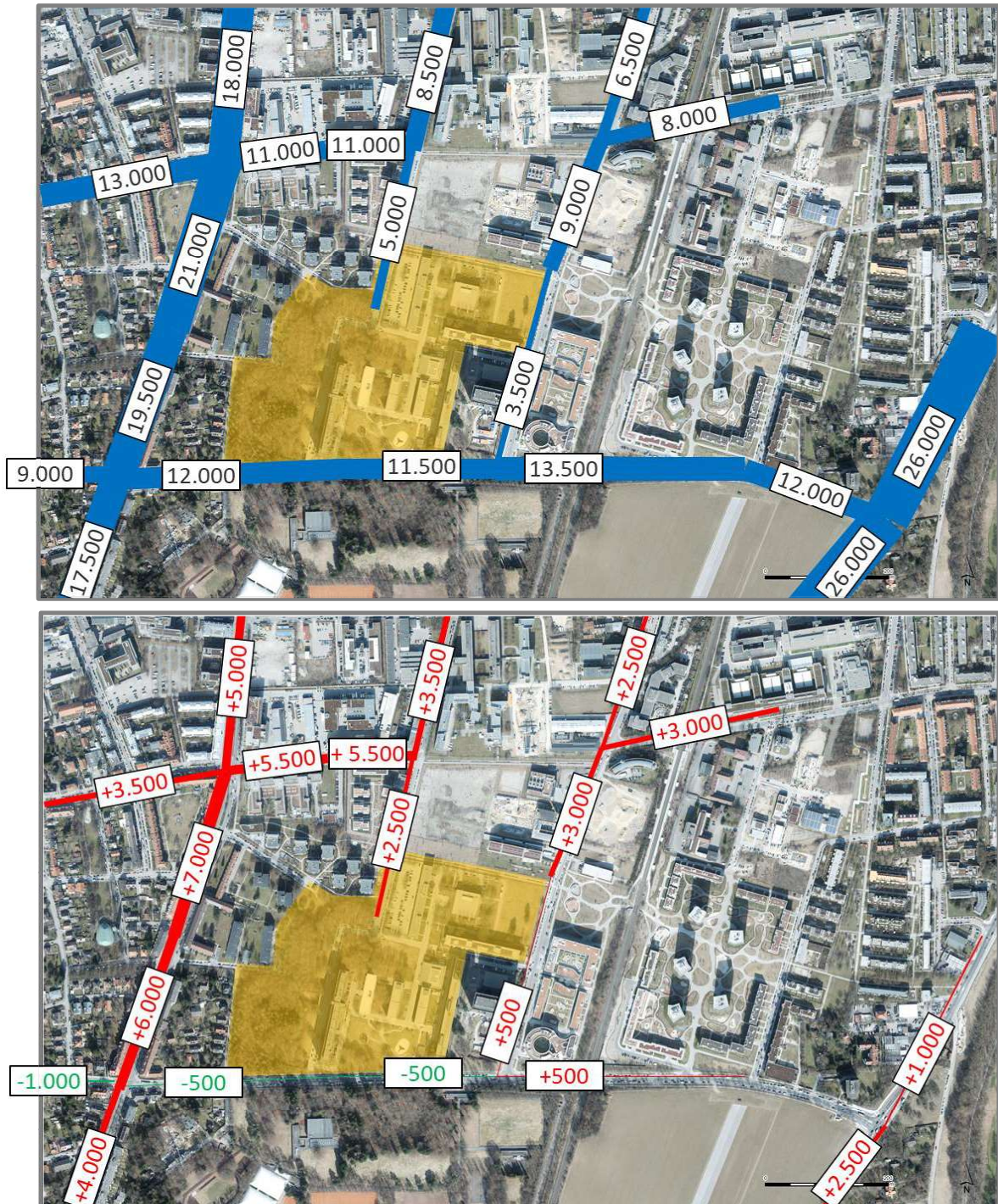


Abbildung 10 Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall 2035 und Differenz zum Bestand in [Kfz/24h] (500er-Rundung) [Quelle Hintergrund: LH München]

6.2 Prognose-Planfall 2035

Der Prognose-Planfall 2035 wurde durch die Übertragung der Modellveränderung zwischen dem Analysefall und dem Prognosefall des (um die Verkehrserzeugung des Bauvorhabens südlich der Siemensallee korrigierten) städtischen Verkehrsmodells auf die Bestandsverkehre gebildet und berücksichtigt damit sowohl die allgemeine Verkehrsentwicklung als auch die Veränderung in der möglichen Verkehrserzeugung auf dem Planungsgebiet (siehe Tabelle 3). Die daraus resultierenden Tagesverkehre sowie die Verkehrsveränderung im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2035 ohne Realisierung des Bauvorhabens, sondern mit einer Ausnutzung des bestehenden Baurechts gem. B-Plan 1930a (siehe Kapitel 6.1) sind in Abbildung 11 auf der folgenden Seite dargestellt. Ergänzend findet sich eine Differenzdarstellung im Vergleich zum Analysefall in Abbildung 12.

Daraus geht hervor, dass die Wolfratshauer Straße mit einer Verkehrsmenge von 26.000 Kfz/ 24h im Prognose-Planfall 2035 weiterhin die Straße mit der höchsten Verkehrsbelastung bleibt. Auch die Aidenbachstraße behält mit einer Verkehrsbelastung von 17.500 Kfz/ 24h bis 20.000 Kfz/ 24h eine hohe Verkehrsbelastung. Die Siemensallee weist im Prognose-Planfall 2035 eine Verkehrsmenge von 10.500 Kfz/ 24h bis 13.000 Kfz/ 24h und liegt damit in einer vergleichbaren Größenordnung zur Kistlerhofstraße (10.500 Kfz/ 24h bis 12.500 Kfz/ 24h). Die Baierbrunner Straße weist Verkehrsmengen zwischen 3.500 Kfz/24h und 8.000 Kfz/ 24h auf. Entlang der Hofmannstraße bewegen sich die Verkehrsmengen zwischen 4.000 Kfz/ 24h im Straßenabschnitt südlich der Kistlerhofstraße und 8.000 Kfz/ 24h im Straßenabschnitt nördlich der Kistlerhofstraße.

Die ebenfalls beigelegten Differenzenplots zeigen, dass es durch die Realisierung des Planungsvorhabens durchwegs zu einer Verkehrsreduktion gegenüber einer Realisierung des bestehenden Baurechts gem. B-Plan 1930a kommt. Gegenüber dem Analysefall zeigt sich durch die Überlagerung der allgemeinen Verkehrsprognose mit der Verkehrsveränderung durch das Vorhaben analog zum Prognose-Nullfall 2035 lediglich auf der Siemensallee eine Verkehrsabnahme. Alle anderen Straßenzüge, insbes. aber die Aidenbachstraße und die östliche Kistlerhofstraße weisen Verkehrszunahmen auf.

Das untersuchte Planungsvorhaben führt damit zusammenfassend zwar zu einer Verkehrszunahme gegenüber dem derzeitig realisierten Bestand, es löst jedoch eine geringere Verkehrserzeugung aus als eine Ausschöpfung des bestehenden Baurechts gemäß dem aktuellen B-Plan 1930a. Demnach führt die untersuchte Baurechtsänderung zum B-Plan 1930d zu einer Verringerung der rechnerisch auf dem Bau Feld möglichen Verkehrserzeugung.

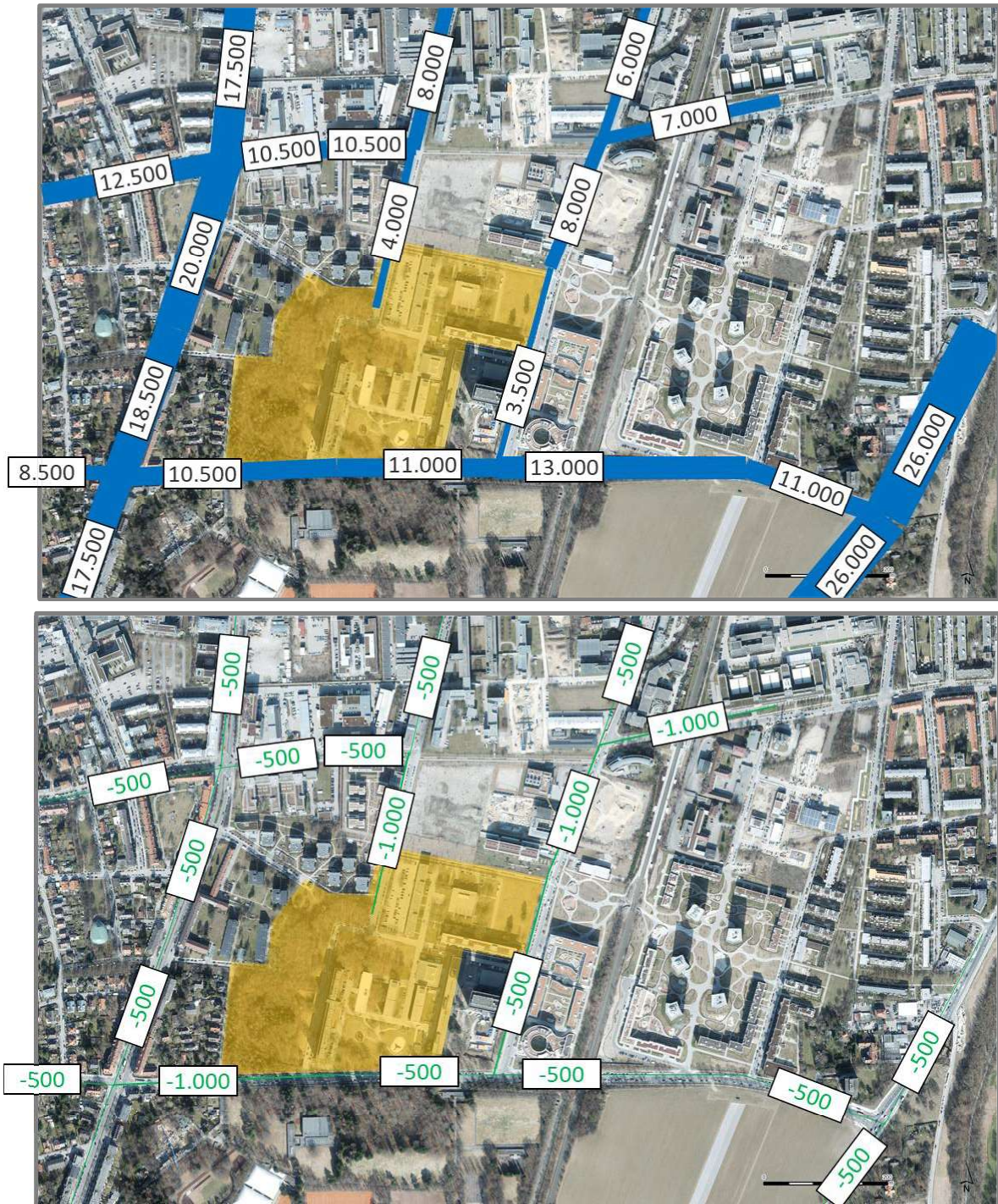


Abbildung 11 Verkehrsbelastungen im Prognose-Planfall 2035 und Differenz zum Nullfall 2035 in [Kfz/24h] (500er-Rundung) [Quelle Hintergrund: LH München]