

DacG/ÖDP-Fraktion im Bezirksausschuss 9 für den Stadtbezirk Neuhausen - Nymphenburg

An den Bezirksausschuss 9
z.Hd. der Vorsitzenden
Frau Anna Hanusch

München, den 26.05.2020

Sitzung des BA 9 am 16.6.2020 Antrag

Landshuter Allee - Studie zur verkehrstechnischen Gestaltung auf Basis des Status Quo

Der BA 9 möge beschließen:

Antrag:

Die Landeshauptstadt München beginnt schnellstmöglich mit der weiteren Umsetzung der gemäß „Variante 1 – Einzelmaßnahmen“ in der Machbarkeitsstudie zur Landshuter Allee gemachten Vorschläge (Vorlagen-Nr.: 14-20 / V 03651).

Zudem soll die Machbarkeitsstudie zur Landshuter Allee bei Variante 1 ergänzt werden mit einer Untersuchung von Szenarien, wie bei unterschiedlicher Geschwindigkeit und unterschiedlichen Fahrzeugaufkommen die notwendigen Grenzwerte bei Lärm und Emissionen unterschritten werden könnten.

Zusätzlich soll die Machbarkeitsstudie zur Landshuter Allee bei Variante 1 ergänzt werden um ein Konzept, wie der Bereich von der Leonrodstraße bis zur Nymphenburger Straße vorrangig von Fußgängern und Radfahrern sowie als Grünanlage genutzt werden könnte.

Begründung

Die Planungen für die Erweiterung des Tunnels unter der Landshuter Allee sollen eingestellt werden laut Koalitionsvereinbarung für die Stadtratsperiode 2020 – 2026 zwischen Oberbürgermeister Dieter Reiter, den Münchner Parteien SPD und Die Grünen (Seite 16).

Aus der Machbarkeitsstudie (14-20 V 03651, Stand Dezember 2014) kennen wir die zu erwartenden Auswirkungen auf Verkehr und Emissionen bei den Einzelmaßnahmen gemäß Variante 1. Wir kennen für Variante 1 jedoch noch nicht die Kennzahlen, die notwendig sind, um die erforderlichen Grenzwerte deutlich zu unterschreiten. Als Kennzahlen kommen in Betracht die Geschwindigkeitsbeschränkung (z.B. 30 km/h) und der maximale Durchfluss an Kfz pro 24 Stunden (tags und nachts), oder auch weitere Kennzahlen. Die Ermittlung dieser Kennzahlen in verschiedenen Szenarien wäre ein Gegenstand der beantragten Studie. Untersuchte Maßnahmen zur Steuerung / Minderung des täglichen Durchflusses an Kfz könnten zum Beispiel sein: Tempolimits,

Maut, Sondergenehmigungen, LKW-Verbot, „Frei nur für Elektro“, „Frei für mindestens drei Insassen“, Fahrradspur, etc.

Der stadtteil-trennende Charakter der Landshuter Allee soll aufgelöst werden, insbesondere in dem Bereich zwischen der Nymphenburger Straße und der Leonrodstraße, da hier die besten Möglichkeiten dafür gegeben sind.

Dr. Johannes von Walter
Fraktionssprecher (ÖDP)

Matthias Walz
Initiative (ÖDP)
matthias.walz@oedp-muenchen.de

Vorliegender Beschluss wurde in der Sitzung des BA9 vom _____ einstimmig/ mit Mehrheit so gefasst.

Anhang: Auszug aus der Machbarkeitsstudie vom Dezember 2014:

Machbarkeitsstudie zur Landshuter Allee (Los 2)
Handlungsprogramm Mittlerer Ring

Seite 3

2 Stufe 1: Vier untersuchte Varianten

2.1 Variante 1: Einzelmaßnahmen

Verkehrliche Erfordernisse und Veränderungen und bauliche Ausprägung

„Bei dieser Variante handelt es sich um eine Summe von Einzelmaßnahmen ohne wesentlichen Eingriff in den vorhandenen Straßenraum sowie in die bestehende Verkehrsabwicklung. Es handelt sich hierbei um folgende Maßnahmen:

- Geschwindigkeitsreduzierung von 60 km/h auf 50 km/h
- Einbau von lärmarmem Fahrbahnbelag
- punktuelle Baulückenschlüsse in der Randbebauung, z.B. auf der westlichen Seite des Mittleren Rings im Bereich zwischen Richelstraße und Donnersbergerbrücke, auf der östlichen Seite des Mittleren Rings, südlich der Leonrodstraße und auf der Westseite des Mittleren Rings entlang der Sportplätze zwischen Dom-Pedro-Straße und Hanebergstraße.
- Zusätzliche Schutzfassaden entlang des Mittleren Rings, z.B. auf der Westseite des Mittleren Rings nördlich der Arnulfstraße Lückenschluss durch Lärmschutzglasfassaden und Abhängen der Schulstraße, Lärmschutzwand/ -glasfassade auf der Ostseite des Mittleren Rings südlich der Blütenburgstraße und auf der Westseite des Mittleren Rings zwischen Volkartstraße und Ruffinistraße.
- Vermeidung von Reflexionen durch Dämmung der Unterschicht der Donnersbergerbrücke im Bereich der Arnulfstraße mit absorbierenden Verkleidungen

Somit lässt sich nachfolgende Übersicht erstellen:

Fahrbeziehungen:	keine nennenswerten Veränderungen
Verkehrsstärken:	keine nennenswerten Veränderungen insbesondere in den Spitzenstunden (gegenüber dem Prognosenullfall 2025)
Kfz-Stellplätze:	keine Veränderungen
Fußgänger & Radfahrer:	keine Veränderungen



Abbildung 2: Schemaskizze Einzelmaßnahmen (Variante 1)