

## VU Bauvorhaben Lerchenauer Feld

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung und Erweiterung um ein Mobilitäts- und Erschließungskonzept

Stand: März 2021

## **VU Bauvorhaben Lerchenauer Feld**

Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung zur  
Umsetzung der Masterplanung und Neuaufstellung  
des Bebauungsplans

Stand: März 2021

Im Auftrag der Wohn Park Lerchenauer Feld GmbH & Co.KG

März 2021

Bearbeiter: Stephan Klementz, M. Sc.  
Michael Kunz, M. A.  
Harald Spath, Dipl.-Geogr.

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](mailto:muenchen@gevas-ingenieure.de)  
[www.gevas-ingenieure.de](http://www.gevas-ingenieure.de)

© gevas humberg & partner 2021

**Inhaltsverzeichnis**

1	Aufgabenstellung und Randbedingungen	12
2	Erreichbarkeitsanalyse für das Planungsgebiet	14
2.1	Einführung zur Erreichbarkeitsanalyse	14
2.2	Erreichbarkeiten aus dem Planungsgebiet zu Fuß	14
2.3	Erreichbarkeiten aus dem Planungsgebiet mit dem Rad	16
2.4	Erschließung des Planungsgebietes durch den ÖPNV	18
2.5	Erschließung des Planungsgebietes durch Kfz-Verkehrswege	20
2.6	Kurze Zusammenfassung der Potentiale und Defizite	21
3	Mobilitätskonzept für das Bauvorhaben	22
3.1	Zielsetzung des Mobilitätskonzepts	22
3.2	Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes	23
3.3	Maßnahmen des Mobilitätskonzepts im Fußverkehr	24
3.3.1	Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen im Fußverkehr	24
3.3.2	Realisierung von fußläufig erreichbaren Funktionsorten	25
3.3.3	Realisierung von fußläufig erreichbaren Mobilitätsangeboten	26
3.3.4	Unterbringung von Standorten mit Quartiersboxen	27
3.3.5	Realisierung eines sicheren und komfortablen Fußwegenetzes	28
3.3.6	Einführung eines „Bus mit Füßen“ an den Grundschulen	32
3.4	Maßnahmen des Mobilitätskonzepts im Radverkehr	33
3.4.1	Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen im Radverkehr	33
3.4.2	Realisierung eines komfortablen und sicheren Radverkehrsnetzes	34
3.4.3	Errichtung von zahlreichen qualitativ hochwertigen Fahrradabstellplätzen	35
3.4.4	Bereitstellung von fahrradbasierten Mobilitätsangeboten	37
3.4.5	Umsetzung von begleitenden Maßnahmen zur Vernetzung mit dem Bahnhof	39
3.5	Maßnahmen des Mobilitätskonzepts im ÖPNV	40

3.6	Maßnahmen des Mobilitätskonzepts im Kfz-Verkehr	42
3.6.1	Zusammenfassung der Maßnahmen im Kfz-Verkehr	42
3.6.2	Reduktion der Kfz-Stellplätze gegenüber der regulären Satzung	43
3.6.3	Bündelung der Kfz-Stellplätze in größeren Quartiersgaragen	46
3.6.4	Bewirtschaftung von straßenbegleitenden Stellplätzen	49
3.6.5	Unterbringung von Carsharing-Fahrzeugen im Bauvorhaben	49
3.6.6	Leistungsfähige Ausgestaltung der neuen Knotenpunkte	52
3.6.7	Umsetzung einer Verkehrsberuhigung im Bauvorhaben	55
4	Detailuntersuchung der Wirkungen im Kfz-Verkehr	56
4.1	Vorgehen im Rahmen der Detailuntersuchung zum Kfz-Verkehr	56
4.2	Abbildung der Bestandssituation in einem Analysefall 2018	57
4.3	Prognose-Nullfall-Szenarien 2035	60
4.3.1	Prognose-Nullfall 1	61
4.3.2	Prognose-Nullfall 2	64
4.3.3	Prognose-Nullfall 3	68
4.4	Berechnung von drei Prognose-Planfall-Szenarien	72
4.4.1	Verkehrserzeugung durch das Bauvorhaben	72
4.4.2	Ermittlung der Verkehrsmengen in den Prognose-Planfall-Szenarien	75
4.4.3	Prognose-Planfall 1	76
4.4.4	Prognose-Planfall 2	79
4.4.5	Prognose-Planfall 3	82
4.4.6	Prognose-Planfall 3b mit einem MIV-Anteil von 20% bei der Wohnnutzung	85
4.5	Verträglichkeit der Verkehrsmengen im Hinblick auf vorhandene Fahrbahnbreiten	89
4.5.1	Aussagen zu den drei Prognose-Nullfall-Szenarien	89
4.5.2	Aussagen zu den Veränderungen in den Prognose-Planfall-Szenarien	90
4.6	Leistungsfähigkeitsberechnungen	91
4.6.1	Grundlagen und Methodik	91
4.6.2	Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Prognose-Planfall 1	94



4.6.3	Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Prognose-Planfall 2	96
4.6.4	Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Prognose-Planfall 3	98
4.6.5	Leistungsfähigkeitsberechnungen für den Prognose-Nullfall 3	100
4.7	Empfehlungen auf Basis der Leistungsfähigkeitsberechnungen	101
4.7.1	Knotenpunkt Feldmochinger Straße/ Georg-Zech-Allee	101
4.7.2	Knotenpunkt Lerchenstraße/ Ratoldstraße	101
4.7.3	Knotenpunkt Lerchenauer Straße/ Franz-Sperr-Weg	102
4.7.4	Knotenpunkt Lerchenauer Straße/ Georg-Zech-Allee	102
4.8	Berücksichtigung von zeitlichen Verkehrsverlagerungen im Prognose-Planfall 3	104
4.9	Rückstaulängen am Bahnübergang Lerchenstraße im Prognose-Planfall 1	106
4.10	Verkehrsmengen für weiterführende Gutachten	107
5	Zusammenfassung	111
6	Quellenverzeichnis	116
7	Anhang	118

**Abbildungsverzeichnis**

Abbildung 1	Ergebnisse des Wettbewerbs inkl. Nutzungskonzept als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung [Quelle Hintergrund: Amman Albers]	12
Abbildung 2	Analyse der nahräumlichen Erreichbarkeiten aus dem Planungsgebiet zu Fuß [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] & Amann Albers]	15
Abbildung 3	Analyse der Erreichbarkeiten mit dem Rad sowie der Radrouten und -infrastruktur [5] [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] & Amann Albers]	17
Abbildung 4	Analyse der Erschließung des Planungsgebietes durch den ÖPNV [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] / Ammann Albers]	19
Abbildung 5	Analyse der Erschließung des Planungsgebietes durch hochrangige Kfz-Verkehrswege [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] & Amann Albers]	20
Abbildung 6	Vergleich der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl mit dem Stadtbezirk 24 und weiteren Stadtbezirken [3]	22
Abbildung 7	Maßnahmen des Mobilitätskonzepts zur Verbesserung der nahräumlichen Erreichbarkeiten [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	24
Abbildung 8	Realisierung von fußläufig erreichbaren Funktionsorten im Vorhaben zur Förderung von Nahmobilität [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	25
Abbildung 9	Realisierung von fußläufig erreichbaren Mobilitätsangeboten im Vorhaben zur Förderung von Nahmobilität [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	26
Abbildung 10	Mögliche Lage von Paketstationen nach Priorität und Darstellung beispielhafter Anbieter [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	27
Abbildung 11	Durchwegung des Quartiers für den Fußverkehr und Qualitätsstandards für straßenbegleitende Fußwege [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	28

Abbildung 12	Zusammenfassung der Vorschläge zu den Querungshilfen im Bauvorhaben sowie an dessen Zufahrten [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	31
Abbildung 13	Radverkehrsmaßnahmen im Vorhaben und Vorschläge zu begleitenden Maßnahmen im Umfeld [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	33
Abbildung 14	Radverkehrsnetz im Vorhaben differenziert nach Art der Radverkehrsführung [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	34
Abbildung 15	Mögliche Lage der Mobilitätsstationen mit fahrradbasierten Sharing-Angeboten im Vorhaben [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	38
Abbildung 16	Maßnahmen zur Vernetzung des Bauvorhabens mit dem Bahnhof Feldmoching im Radverkehr [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	39
Abbildung 17	Planungen der Stadt/ MVG zur Erschließung durch den ÖPNV ohne Tram und mit Tram [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] & Amann Albers]	41
Abbildung 18	Maßnahmen des Mobilitätskonzepts im Bereich des ruhenden und fließenden Kfz-Verkehrs [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	42
Abbildung 19	Vorläufige Lage der drei Quartiersgaragen und deren Einzugsbereiche sowie der Einzelgaragen [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	46
Abbildung 20	Vorschläge zur möglichen Lage der Zufahrten/ Ausfahrten der Quartiersgaragen im Nordwesten und Nordosten [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	47
Abbildung 21	Zwei Varianten zur Lage der Zu- und Ausfahrt der Quartiersgarage im Südwesten [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	48
Abbildung 22	Mögliche Lage der drei großen Carsharing-Stationen im Bauvorhaben Lerchenauer Feld [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	51

Abbildung 23	Verkehrsregelung mit/ohne Trambahn im Überblick sowie Prinzip-Skizze für eine Sicherung der Trambahnquerung [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	53
Abbildung 24	Prinzip-Skizze zur Ausgestaltung des Knotenpunkts Lerchenauer Straße/ Georg-Zech-Allee [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	54
Abbildung 25	Vorschläge für eine Verkehrsberuhigung im Bauvorhaben Lerchenauer Feld [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	55
Abbildung 26	Übersicht zu den Verkehrszählungen von gevas humberg & partner (1-5) sowie Schuh & Co (A-E, H) [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	58
Abbildung 27	Querschnittsbelastung im Analysefall 2017 in [Kfz/24h] gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	59
Abbildung 28	Annahmen zum Ausbauzustand der drei Bahnübergänge im Prognose-Nullfall 1 [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	61
Abbildung 29	Querschnittsbelastungen im Prognose-Nullfall 1 in [Kfz/24h] gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	62
Abbildung 30	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Analyse und Nullfall 1 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	63
Abbildung 31	Annahmen zum Ausbauzustand der drei Bahnübergänge im Prognose-Nullfall 2 [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	64
Abbildung 32	Querschnittsbelastungen im Prognose-Nullfall 2 in [Kfz/24h] gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	65
Abbildung 33	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Analyse und Nullfall 2 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	66
Abbildung 34	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Nullfall 1 und Nullfall 2 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	67

Abbildung 35	Annahmen zum Ausbauzustand der drei Bahnübergänge im Prognose-Nullfall 3 [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	68
Abbildung 36	Querschnittsbelastungen im Prognose-Nullfall 3 in [Kfz/24h] gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	69
Abbildung 37	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Analyse und Nullfall 3 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	70
Abbildung 38	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Nullfall 2 und Nullfall 3 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	71
Abbildung 39	Querschnittsbelastungen im Prognose-Planfall 1 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	77
Abbildung 40	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Nullfall und Planfall 1 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	78
Abbildung 41	Querschnittsbelastungen im Prognose-Planfall 2 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	80
Abbildung 42	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Nullfall und Planfall 2 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	81
Abbildung 43	Querschnittsbelastungen im Prognose-Planfall 3 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	83
Abbildung 44	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Nullfall und Planfall 3 in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	84
Abbildung 45	Querschnittsbelastungen im Prognose-Planfall 3b in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	86
Abbildung 46	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Nullfall und Planfall 3b in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	87

Abbildung 47	Veränderung der Verkehrsmenge zwischen Planfall 3 und Planfall 3b in Kfz/24h gerundet auf 500 Kfz [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	88
Abbildung 48	Verkehrsqualitäten in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde des Prognose-Planfalls 1 [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	95
Abbildung 49	Verkehrsqualitäten in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde des Prognose-Planfalls 2 [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	97
Abbildung 50	Verkehrsqualitäten in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde des Prognose-Planfalls 3 [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	99
Abbildung 51	Verkehrsqualitäten in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde des Prognose-Nullfalls 3 [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	100
Abbildung 52	Prinzip-Skizze zur Ausgestaltung des Knotenpunkts Lerchenauer Straße/ Georg-Zech-Allee [Quelle Hintergrund: Amann Albers]	103
Abbildung 53	Verkehrsqualitäten in der morgendlichen und abendlichen Spitzenstunde des Prognose-Planfalls 3 unter der Annahme einer Spitzenstundenminderung [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	105
Abbildung 54	Überprüfung der zu erwartenden Rückstaulängen am Bahnübergang Lerchenstraße in Richtung Norden im Prognose-Planfall 1	106
Abbildung 55	Übersichtsplan zur Zuordnung der ausgewiesenen Tag-Nacht-Verkehre zu spezifischen Straßenquerschnitten [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18]]	107

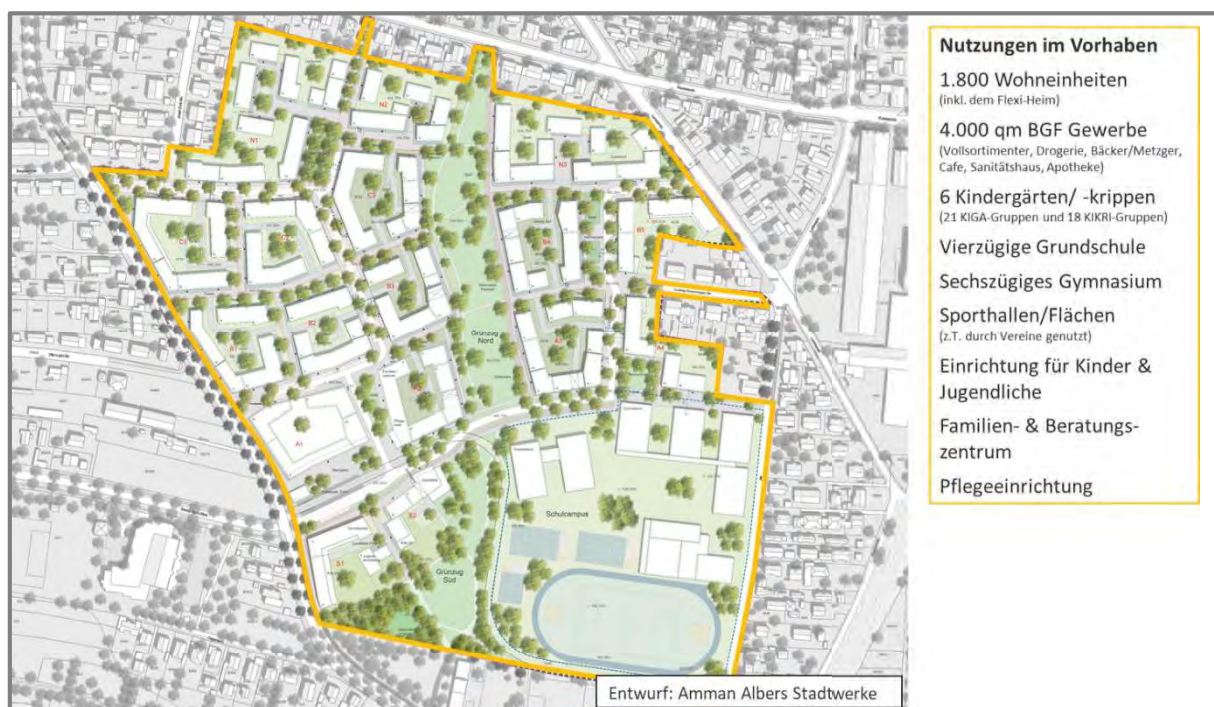
**Tabellenverzeichnis**

Tabelle 1	Gegenüberstellung der notwendigen Fahrradabstellplätze und der benötigten Flächen gemäß Stellplatzsatzung und Mobilitätskonzept	36
Tabelle 2	Gegenüberstellung von Pkw-Besitz je Haushalt und MIV-Anteil in den Münchener Stadtbezirken gemäß MID 2017 (Auszug) [3]	43
Tabelle 3	Tabellarische Aufstellungen zur vorgesehenen Stellplatzreduktion im Bauvorhaben Lerchenauer Feld absolut und nach Baufeldern differenziert	45
Tabelle 4	Vergleichender Überblick zu den Verkehrsmengen auf wesentlichen Straßen in den drei Prognose-Nullfall-Szenarien in [Kfz/24h]	60
Tabelle 5	Aufgeschlüsselte Verkehrserzeugung des Bauvorhabens Lerchenauer Feld nach Nutzungen bei einem MIV-Anteil von 46% bei der Wohnnutzung	73
Tabelle 6	Aufgeschlüsselte Verkehrserzeugung des Bauvorhabens Lerchenauer Feld nach Nutzungen bei einem MIV-Anteil von 20% bei der Wohnnutzung	74
Tabelle 7	Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs und deren Schwellenwerte an signalisierten und unsignalisierten Knotenpunkten gemäß HBS 2015 [4]	91
Tabelle 8	Tag-Nacht-Verkehre im Prognose-Nullfall 3 differenziert nach Kfz- und Schwerverkehr als Grundlage für weiterführende Untersuchungen	108
Tabelle 9	Tag-Nacht-Verkehre im Prognose-Planfall 3 differenziert nach Kfz- und Schwerverkehr als Grundlage für weiterführende Untersuchungen	109
Tabelle 10	Tag-Nacht-Verkehre im Prognose-Planfall 3 ohne Verlegung der Buslinien 171 und 173 differenziert nach Kfz- und Schwerverkehr als Grundlage für weiterführende Untersuchungen	110

## 1 Aufgabenstellung und Randbedingungen

Die Wohn Park Lerchenauer Feld GmbH & Co. KG beabsichtigt zusammen mit der Landeshauptstadt München eine circa 23 ha große Fläche im Münchner Stadtbezirk 24 Feldmoching-HasenbergI zu entwickeln (siehe Abbildung 1). Das Areal liegt südwestlich des U- und S-Bahnhofs Feldmoching und wird durch die Lerchenauer Straße, die Ponkratzstraße, die Lerchenstraße sowie die verlängerte Müllritterstraße eingegrenzt. Auf dem Areal sollen rund 1.800 Wohneinheiten (inkl. eines Flexi-Heims), Flächen für den Einzelhandel, zwei Schulen (Grundschule und Gymnasium inkl. Sportcampus), mehrere Kitas/ Kinderkrippen, eine Einrichtung für Kinder und Jugendliche, ein Familien- und Beratungszentrum sowie eine vollstationäre Pflegeeinrichtung realisiert werden.

Eine erste Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen des Bauvorhabens bei verschiedenen Erschließungsvarianten und verschiedenen Ausbauszenarien der Bahnübergänge an der Feldmochinger Straße, an der Lerchenauer Straße und an der Lerchenstraße wurde bereits im Jahr 2018 durchgeführt [1]. Diese bestehende Untersuchung soll nun auf Basis der Ergebnisse eines städtebaulichen Wettbewerbs fortgeschrieben sowie um ein Mobilitäts- und Erschließungskonzept ergänzt werden.



**Abbildung 1** Ergebnisse des Wettbewerbs inkl. Nutzungskonzept als Grundlage für die Verkehrsuntersuchung [Quelle Hintergrund: Amman Albers]



Die vorliegende Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung inkl. der Erstellung eines Mobilitäts- und Erschließungskonzepts gliedert sich in die folgenden Teilaspekte:

- Durchführung einer verkehrsmittelübergreifenden Erreichbarkeitsanalyse zur Ermittlung der verkehrlichen Randbedingungen und Ableitung von Potentialen und Defiziten;
- Ausarbeitung eines verkehrsmittelübergreifenden Mobilitätskonzeptes mit dem Ziel, den Anteil des Kfz-Verkehrs an den Wegen der zukünftigen Bewohner des Bauvorhabens auf maximal 20% zu begrenzen und damit ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten zu erreichen;
- Ermittlung der bestehenden Situation im Kfz-Verkehr rund um das Planungsgebiet auf Basis von aktuellen Verkehrszählungen der LH München sowie von gevas humberg & partner und Nachkalibrierung des städtischen Verkehrsmodells anhand der Zählungen;
- Ermittlung von drei Prognose-Nullfall-Szenarien für das Jahr 2035 mit dem nachkalibrierten Verkehrsmodell der LH München, die verschiedene Zustände einer Höhenfreimachung der Bahnübergänge Feldmochinger Straße, Lerchenstraße und Lerchenauer Straße unterstellen;
- Ermittlung der Kfz-Verkehrserzeugung durch die geplanten Nutzungen innerhalb des Bauvorhabens mit dem Programm „Ver\_Bau“ nach dem Verfahren von Dr. Bosserhoff [2] unter Berücksichtigung von aktuellen Mobilitätsparametern [3] und der Zielstellung des MOKO;
- Berechnung von drei Prognose-Planfall-Szenarien für das Jahr 2035 mit dem nachkalibrierten Verkehrsmodell der LH München, bei denen die Kfz-Verkehrserzeugung des Bauvorhabens mit den drei Prognose-Nullfall-Szenarien verschnitten wird;
- Durchführung von Leistungsfähigkeitsberechnungen nach dem Verfahren gemäß dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) [4] für die morgendliche und die abendliche Spitzenstunde der drei Prognose-Planfall-Szenarien 2035;
- Ableitung von Optimierungsvorschlägen für hoch ausgelastete/ überlastete unsignalisierte Knotenpunkte im Umfeld des Bauvorhabens in Abhängigkeit von verschiedenen Entwicklungszuständen der Höhenfreimachung der drei Bahnübergänge;
- Berücksichtigung einer zeitlichen Verlagerung von Verkehren und einer damit verbundenen Verringerung des Spitzenstundenanteils an nicht leistungsfähigen Lichtzeichenanlagen;
- Beurteilung des höhengleichen Bahnübergangs Lerchenstraße im Hinblick auf die Leistungsfähigkeit und die Rückstaulängen im Prognose-Planfall 1;
- Aufbereitung von Tag-Nacht-Verkehren für weitere nachfolgende Gutachten.

## **2 Erreichbarkeitsanalyse für das Planungsgebiet**

### **2.1 Einführung zur Erreichbarkeitsanalyse**

Den ersten Teil der vorliegenden Verkehrsuntersuchung mit inkludiertem Mobilitäts- und Erschließungskonzept stellte eine verkehrsmittelübergreifende Erreichbarkeitsanalyse für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV und den Kfz-Verkehr dar, aus der die wesentlichen verkehrlichen Potentiale und Defizite des Planungsgebietes abgeleitet wurden. Diese dienten anschließend als Grundlage für die Ausarbeitung eines auf das Planungsgebiet abgestimmten Mobilitätskonzeptes sowie als Grundlage für die Abschätzung von Mobilitätsparametern bei der Kfz-Verkehrserzeugung.

### **2.2 Erreichbarkeiten aus dem Planungsgebiet zu Fuß**

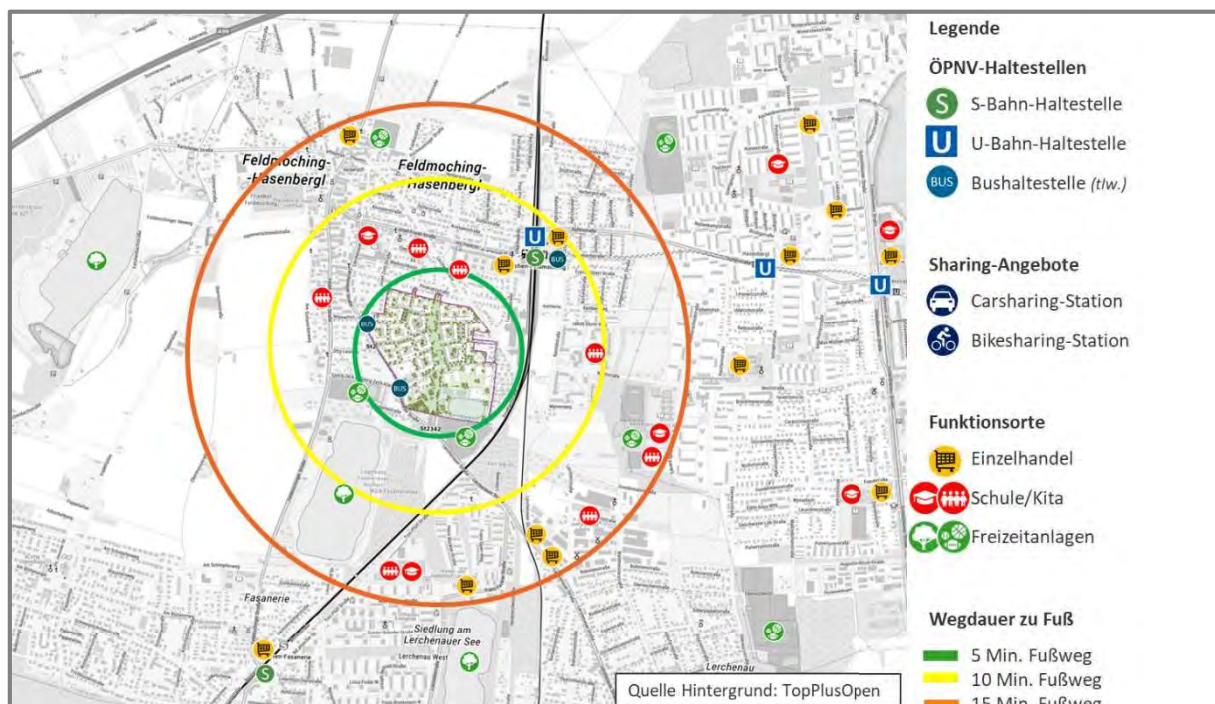
Die Analyse der nähräumlichen Erreichbarkeiten im Fußverkehr zeigt, dass bereits im Bestand ein Grundangebot an verschiedenen Funktionsorten rund um das Planungsgebiet vorhanden ist. So findet sich die nächste Grundschule an der Lerchenauer Straße und damit in einer Entfernung von etwas unter 10 Minuten ausgehend von der Mitte des Planungsgebietes. Die fußläufige Erreichbarkeit der Toni-Pföhl-Mittelschule ist mit einer Entfernung von ca. 15 Minuten ausgehend von der Mitte des Planungsgebietes als grenzwertig einzustufen. Andere Arten von weiterführenden Schulen (Realschule, Gymnasium, Gesamtschule) liegen nicht in fußläufiger Entfernung. Ergänzt wird das Angebot an Schulen um mehrere Kindertagesstätten und Kinderkrippen im Umfeld des Planungsgebietes.

In Bezug auf die Nahversorgung durch marktgängige Lebensmitteleinzelhändler zeigt die Erreichbarkeitsanalyse für das Planungsgebiet, dass hier aktuell bereits ein Grundangebot besteht. So befindet sich auf der Westseite des Feldmochinger Bahnhofs ein Vollsortimenter, der durch einen Discounter auf der Ostseite ergänzt wird. Diese sind vor allem aus dem Osten des Planungsgebietes verhältnismäßig gut zu erreichen. Aus dem westlichen Teilbereich des Planungsgebietes ist die fußläufige Erreichbarkeit jedoch bereits eingeschränkt, da v.a. der Transport von größeren Einkäufen zu Fuß aufgrund der erhöhten Entfernung umständlich wird. Ein weiteres Einzelhandelscluster, das u.a. einen Vollsortimenter, einen Discounter und einen Drogeriemarkt aufweist, befindet sich am Schnittpunkt der Lerchenauer Straße und der Lerchenstraße. Dieses ist jedoch mit einer Entfernung von ca. 15 Minuten zu Fuß schlechter zu erreichen als der Standort am Feldmochinger Bahnhof.

In Bezug auf Freizeiteinrichtungen stechen in der näheren Umgebung des Planungsgebietes vor allem der Fasanersee, die Sportanlagen an der Georg-Zech-Allee und die Sportanlagen der Spielvereinigung Feldmoching hervor. Alle drei Freizeitmöglichkeiten befinden sich in einer fußläufigen Entfernung von ca. fünf Minuten ausgehend von der Mitte des Planungsgebietes.

In Bezug auf die fußläufige Erreichbarkeit von ÖPNV-Haltestellen zeigt sich, dass der Feldmochinger Bahnhof als maßgeblicher ÖPNV Knotenpunkt für die U-Bahn-Linie U2, die S-Bahn-Linie S1 und diverse Buslinien in ca. zehn Minuten zu Fuß aus der Mitte des Bauvorhabens erreichbar ist. Auch hier liegt damit zwar grundsätzlich eine fußläufige Erreichbarkeit vor, vor allem aus dem (süd)westlichen Teil des Planungsgebietes ist diese jedoch als grenzwertig einzustufen. Die nahräumliche Erschließung wird im Bestand durch die Haltestellen Bergwachtstraße und Georg-Zech-Allee (ersetzt Faganastraße seit 12/2020), an der Lerchenauer Straße hergestellt. Diese Haltestellen bieten auch den Bewohnern des westlichen Teils des Bauvorhabens eine direkte Verbindung zum Feldmochinger Bahnhof. Eine detailliertere Analyse der bestehenden ÖPNV-Erschließung findet sich in Kapitel 2.4.

Im Kontext der Mobilitätswende spielt auch die fußläufige Erreichbarkeit von Sharing-Angeboten eine zunehmende Rolle bei der verkehrlichen Erschließung eines Planungsgebietes. Im Falle des Lerchenauer Feldes zeigt sich, dass im näheren Umfeld kein stationäres Carsharing-Angebot vorhanden ist. Auch die Geschäftsbereiche der größeren Free-Floating-Carsharing-Anbieter reichen nicht bis zum Planungsgebiet. In Bezug auf Bikesharing-Angebote ist zudem festzustellen, dass das Planungsgebiet weder Bikesharing-Stationen aufweist noch im Geschäftsgebiet von Free-Floating-Anbietern liegt.



**Abbildung 2** Analyse der nahräumlichen Erreichbarkeiten aus dem Planungsgebiet zu Fuß [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] & Amann Albers]

### 2.3 Erreichbarkeiten aus dem Planungsgebiet mit dem Rad

Den vorausgehend beschriebenen zum Teil nicht idealen fußläufigen Erreichbarkeiten können die Erreichbarkeiten aus dem Bauvorhaben mit dem Rad entgegengestellt werden (siehe Abbildung 3). Diese erweitern durch die höhere Geschwindigkeit den innerhalb einer Zeiteinheit erreichbaren Radius ca. um den Faktor drei und verkürzen die Reisezeiten zu maßgeblichen Funktionsorten.

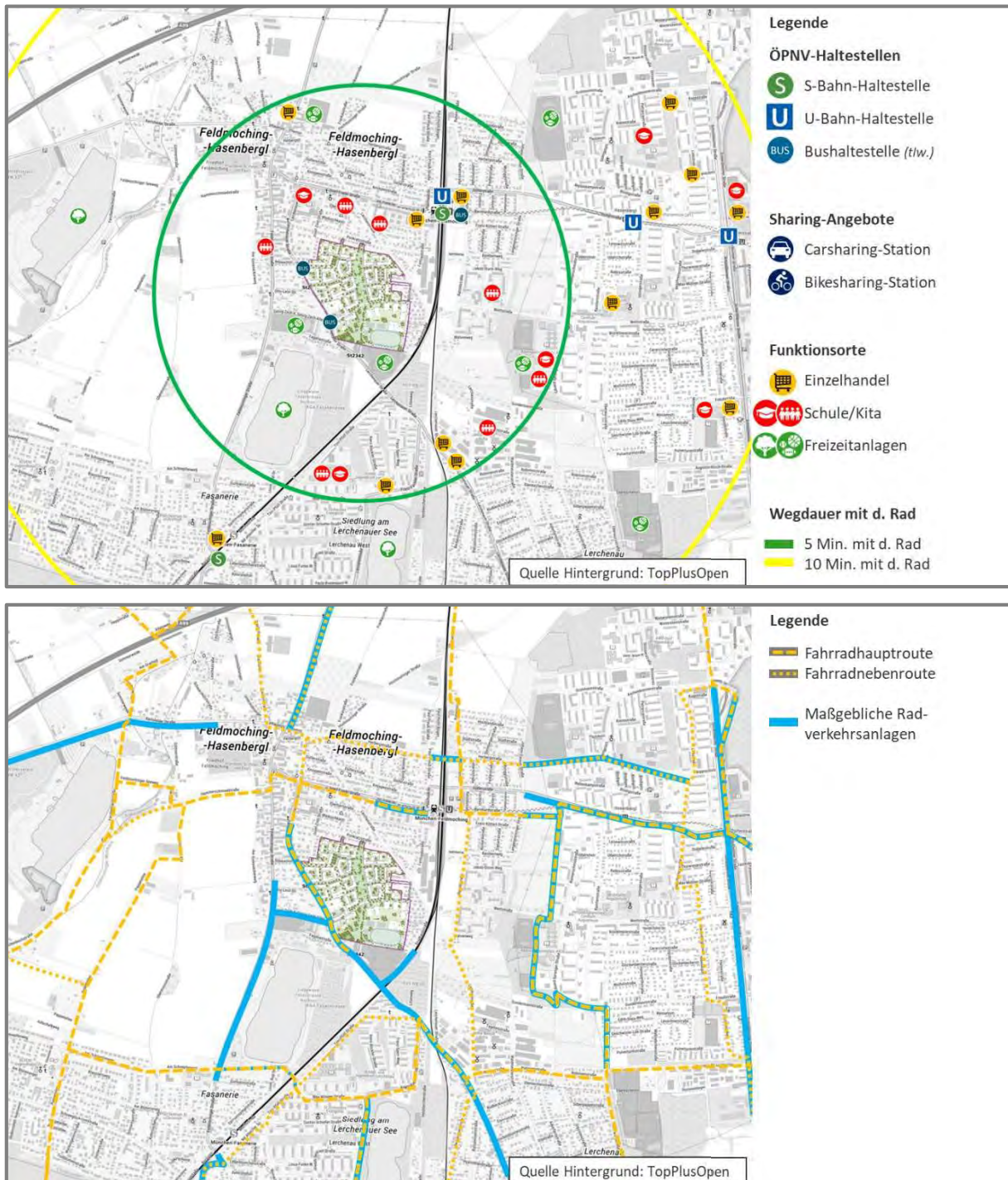
So sind der Bahnhof Feldmoching und der dortige Einzelhandel (unter anderem ein Vollsortimenter und ein Discounter) ausgehend von der Mitte des Planungsgebiets in rund drei Minuten mit dem Rad zu erreichen. Selbst aus dem südwestlichen Bereich des Planungsgebiets liegt die Wegedauer mit dem Fahrrad lediglich bei ca. fünf Minuten. Damit weist das Fahrrad ein erhebliches Potential für umweltfreundliche Mobilität auf Wegen zwischen dem Bauvorhaben und dem Bahnhof auf.

Mit dem Fahrrad sind innerhalb von fünf Minuten zudem einige weitere Einrichtungen des Einzelhandels erreichbar. Hierzu gehört vor allem der Einzelhandelsstandort am Schnittpunkt der Lerchenauer Straße und der Feldmochinger Straße, wo sich neben einem Vollsortimenter und einem Discounter auch ein Drogeriemarkt und ein Getränkemarkt befinden.

Auch die erreichbaren Bildungs- und Freizeiteinrichtungen erhöhen sich mit dem Fahrrad deutlich. So ist die Toni-Pföfl-Mittelschule in rund fünf Minuten ausgehend von der Mitte des Bauvorhabens mit dem Fahrrad zu erreichen. Die Willy-Brandt-Gesamtschule und die Erich-Kästner-Realschule können in etwas weniger als zehn Minuten mit dem Rad erreicht werden. Das Gymnasium mit der geringsten Entfernung zum Planungsgebiet ist aktuell das Gymnasium München/ Moosach, das in etwas mehr als zehn Minuten mit dem Rad erreicht werden kann. In Bezug auf die Erreichbarkeit von Freizeiteinrichtungen lässt sich aussagen, dass neben dem Fasaneriesee auch der Lerchenauer See und der Feldmochinger See innerhalb von fünf bis zehn Minuten mit dem Fahrrad erreicht werden können.

Im Hinblick auf die Radverkehrsinfrastruktur im direkten Umfeld des Planungsgebiets (siehe Abbildung 3) zeigt die Erreichbarkeitsanalyse, dass die Lerchenauer Straße einen beidseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg aufweist, der durch einen Baumgraben von der Fahrbahn getrennt ist. Die Feldmochinger Straße weist südlich der Georg-Zech-Allee ostseitig einen gemeinsamen Geh- und Radweg auf, der in beide Richtungen befahren werden kann. Die Georg-Zech-Allee selbst weist in beide Richtungen bauliche Radwege auf. Ein weiterer Radweg ist im Rahmen des Bauvorhabens Ratoldstraße entlang der Ostseite der Bahnstrecke München-Freising geplant. In Bezug auf stationäre Bikesharing-Angebote oder Bikesharing-Geschäftsgebiete lässt sich aussagen, dass diese aktuell im direkten Umfeld des Planungsgebiets nicht vorhanden sind. Dies stellt ein wesentliches Defizit dar.





**Abbildung 3** Analyse der Erreichbarkeiten mit dem Rad sowie der Radrouten und -infrastruktur [5] [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] & Amann Albers]

## 2.4 Erschließung des Planungsgebietes durch den ÖPNV

Die nähräumliche Erschließung des Planungsgebietes durch den ÖPNV (siehe Abbildung 4) wird im Wesentlichen durch die beiden Bushaltestellen Bergwachtstraße und Georg-Zech-Allee sichergestellt, die vor allem den westlichen Teilbereich in einem 400m Radius an den ÖPNV anbinden. Der östliche Teil des Planungsgebietes liegt zudem in einem 600m Radius um den U- und S-Bahnhof Feldmoching, der den bedeutendsten ÖPNV-Knotenpunkt im Umfeld des Planungsgebiets darstellt.

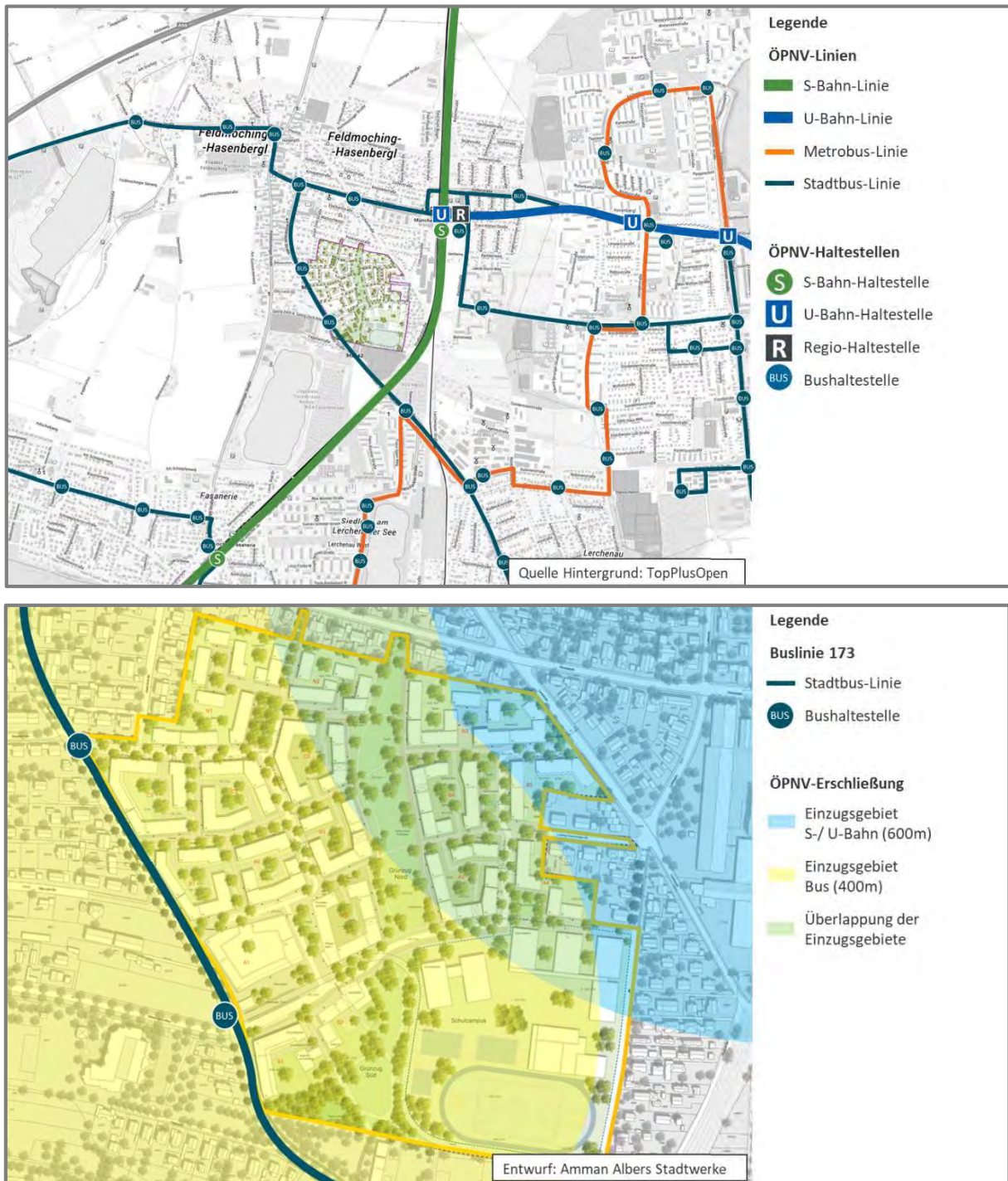
Der Feldmochinger Bahnhof ist damit ausgehend von der Mitte des Planungsgebiets in rund zehn Minuten zu Fuß, bzw. in rund drei Minuten mit dem Fahrrad in nordöstlicher Richtung des Planungsgebietes zu erreichen. Dort halten neben den Linien S1 Leuchtenbergring - Freising/ Flughafen und U2 Feldmoching - Messestadt Ost auch die Buslinien 170 Feldmoching Bhf. - Kieferngarten, 171 Feldmoching Bhf. - Am Hart, 172 Dachau - Am Hart und 173 Feldmoching Bhf. - Petuelring.

Die U-Bahnlinie U2 verkehrt dabei seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 von Montag bis Freitag tagsüber im 5-Minuten-Takt zwischen Feldmoching und Messestadt Ost. Am Wochenende sowie nachts liegt Großteils ein 10-Minuten-Takt vor. Die Linie stellt dabei insbesondere Verbindungen zu den zentralen Knotenpunkten Hauptbahnhof und Sendlinger Tor her. Auch das in Erweiterung befindliche BMW-FIZ liegt entlang des Streckenverlaufs (Haltestelle „Am Hart“).

Die S-Bahnlinie S1 verkehrt Montag bis Sonntag in der Regel im 20-Minuten-Takt zwischen der innerstädtischen Haltestelle Leuchtenbergring und Freising, bzw. dem Flughafen. Die Linie befährt in der Innenstadt die S-Bahn-Stammstrecke und bietet damit Umsteigebeziehungen zu allen S-Bahn und U-Bahn-Linien. Neben dem Münchner Hauptbahnhof werden damit unter anderen auch der Marienplatz und der Ostbahnhof angefahren.

Als weitere wesentliche Verbindung ausgehend vom Planungsgebiet ist die Linie 173 zu nennen, die von Montag bis Sonntag in der Regel in einem 20-Minuten-Intervall fährt. An Werktagen wird sie vormittags, mittags (nur an Schultagen) und nachmittags auf einen 10-Minuten-Takt verdichtet. Die Buslinie verkehrt ausgehend vom Bahnhof Feldmoching über die Josef-Frankl-Straße und Lerchenauer Straße in Richtung Olympiazentrum und weiter zum Petuelring. Sie führt dabei direkt westlich des Planungsgebiets vorbei und erschließt es über die beiden Haltestellen Bergwachtstraße und Georg-Zech-Allee. Maßgebliche erreichbare Ziele ausgehend vom Planungsgebiet sind damit der Bahnhof Feldmoching und das BMW-Stammwerk am Olympiazentrum. An der Haltestelle Franz-Sperr-Weg südlich des Bahnübergangs Lerchenauer Straße bietet sich eine Umsteigemöglichkeit zur Metrobuslinie 60, die von der Haltestelle Dülferstraße kommend eine Verbindung zum OEZ bietet.



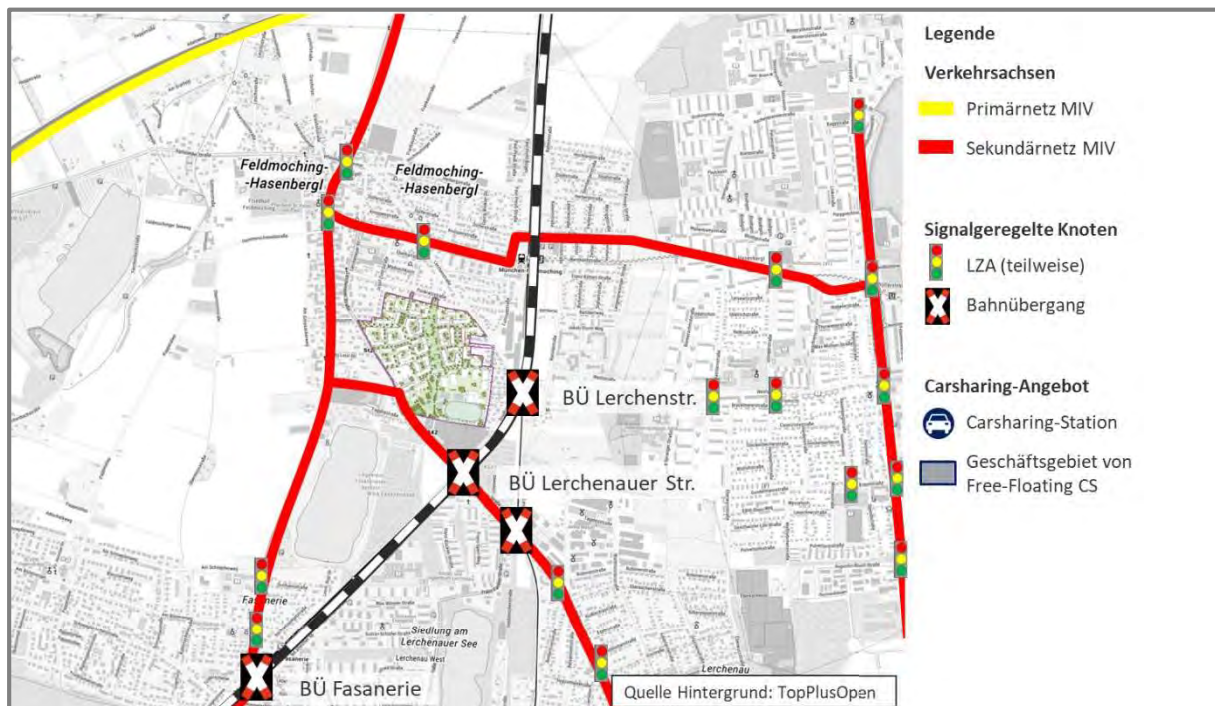


**Abbildung 4** Analyse der Erschließung des Planungsgebietes durch den ÖPNV [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] / Ammann Albers]

## 2.5 Erschließung des Planungsgebietes durch Kfz-Verkehrswege

Das Planungsgebiet Lerchenauer Feld wird auf der Ostseite durch die Lerchenstraße und auf der Westseite durch die Lerchenauer Straße eingegrenzt. Beide Straßen laufen südlich des Bauvorhabens zusammen und führen weiter in Richtung Olympiazentrum. Als weitere maßgebliche Straße in Nord-Süd-Richtung ist die Feldmochinger Straße zu nennen, die von Oberschleißheim kommend eine Verbindung in die Fasanerie und nach Moosach bildet. Die letzte größere Kfz-Verkehrsachse im Umfeld des Planungsgebietes ist die Schleißheimer Straße, die ausgehend vom Hasenberg an den Mittleren Ring führt. Alle Nord-Süd-Verbindungen werden über eine Ost-West-Achse (Josef-Frankl-Straße/ Dülferstraße) miteinander verknüpft. Ein spezifisches Merkmal der das Planungsgebiet umgebenden Straßen sind die drei Bahnübergänge Feldmochinger Straße, Lerchenauer Straße und Lerchenstraße.

Wachsende Bedeutung erlangt die Erreichbarkeit von Carsharing-Angeboten, bei denen sich zwischen (teil-) stationärem und Free-Floating Carsharing unterscheiden lässt. In dieser Hinsicht zeigte die Erreichbarkeitsanalyse, dass im Umfeld des Planungsgebietes kein Angebot an Carsharing-Stationen vorhanden ist und das Gebiet auch nicht im Geschäftsgebiet eines Free-Floating-Anbieters liegt.



**Abbildung 5** Analyse der Erschließung des Planungsgebietes durch hochrangige Kfz-Verkehrswege [Quelle Hintergrund: TopPlusOpen [18] & Amann Albers]



## 2.6 Kurze Zusammenfassung der Potentiale und Defizite

In Summe lassen sich aus der Erreichbarkeitsanalyse die folgenden Potentiale und Defizite des Planungsgebietes ableiten, die im Mobilitätskonzept Berücksichtigung finden sollen:

**Potentiale und Defizite im Fußverkehr:** Die Erreichbarkeitsanalyse im Fußverkehr zeigt, dass sich zwar wesentliche Einrichtungen (Einzelhandel, Grundschule, Kitas, hochrangige ÖPNV-Haltestelle) im Umfeld des Bauvorhabens befinden, diese jedoch in Teilen keine ideale fußläufige Erreichbarkeit aufweisen. Ein wesentliches Potential für die Zukunft besteht darin, dass die steigende Einwohnerzahl auch ergänzende Angebote im Bauvorhaben tragfähig macht und somit zusätzliche Einrichtungen realisiert werden können, welche in der Folge die fußläufigen Erreichbarkeiten verbessern.

**Potentiale und Defizite im Radverkehr:** Das Potential für den Radverkehr liegt gemäß Erreichbarkeitsanalyse darin, dass eine Reihe an Einrichtungen in optimaler Fahrradentfernung zum Planungsgebiet Lerchenauer Feld liegen. Hierunter fällt insbesondere der hochrangige Verkehrsknotenpunkt Feldmoching Bahnhof. Dieses Potential sollte im Rahmen des Bauvorhabens gehoben werden. Als wesentliches Defizit im Hinblick auf den Radverkehr kann der Mangel an Bikesharing-Stationen und die fehlende Integration des Planungsgebietes in ein Bikesharing Geschäftsgebiet gesehen werden.

**Potentiale und Defizite im ÖPNV:** Ein großes Potential in Bezug auf den ÖPNV besteht in der Nähe zum Bahnhof Feldmoching, der mit der U-Bahn und der S-Bahn zwei verschiedene Routen in die Innenstadt und zu verschiedenen innerstädtischen Umsteigeknoten bietet. Zudem laufen am Bahnhof Feldmoching zahlreiche Buslinien zusammen, die diverse Direktverbindungen zu Orten mit hoher Verkehrsbedeutung herstellen. Ein Defizit besteht aktuell in der direkten Erschließung des Planungsgebiets. Diese erfolgt derzeit nur über zwei Bushaltestellen an der Lerchenauer Straße. Insbesondere die zentralen und östlichen Bereiche des Planungsgebiets sind dadurch nicht optimal erschlossen. Zudem wären weitere Direktverbindungen, z.B. in Richtung OEZ oder „Am Hart“, wünschenswert.

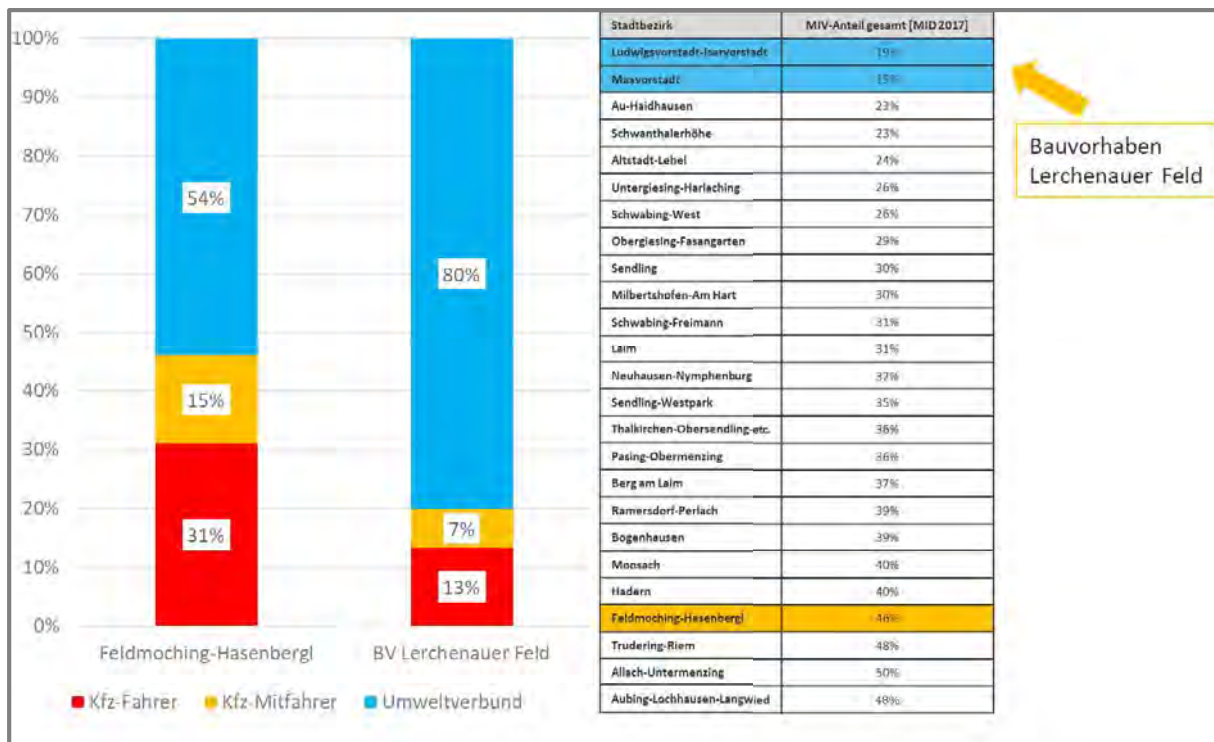
**Potentiale und Defizite im Kfz-Verkehr:** Die wesentliche Besonderheit in der Erschließung des Planungsgebiets für den Kfz-Verkehr besteht in den drei Bahnübergängen Feldmochinger Straße, Lerchenauer Straße und Lerchenstraße. Diese haben eine ambivalente Wirkung, da Sie einerseits zu einer langen Wartezeit für lokale Verkehre aus Feldmoching sorgen und damit auch den Busverkehr behindern. Andererseits reduzieren sie aber auch die Attraktivität der Routen in Richtung Innenstadt und verringern somit die Menge an Durchgangsverkehr durch den Ortskern von Feldmoching. Als wesentliches Defizit kann der Mangel an Carsharing-Stationen und die fehlende Integration des Planungsgebietes in ein Car-Sharing-Geschäftsgebiet gesehen werden.

### 3 Mobilitätskonzept für das Bauvorhaben

#### 3.1 Zielsetzung des Mobilitätskonzepts

Aufbauend auf den Ergebnissen der verkehrsmittelübergreifenden Erreichbarkeitsanalyse sowie der daraus abgeleiteten Potentiale und Defizite des Planungsgebietes wird im Folgenden ein Mobilitäts- und Erschließungskonzept für das Bauvorhaben Lerchenauer Feld beschrieben. Zielsetzung für das Mobilitätskonzept ist es, im Vergleich zum restlichen Stadtbezirk 24 (Feldmoching-Hasenberg) eine deutliche Verschiebung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes zu erreichen.

Gemäß der Zielvorgabe des Stadtrats soll eine Verteilung von mindestens 80% aller Wege auf den Umweltverbund und maximal 20% aller Wege auf den Kfz-Verkehr (Fahrer und Mitfahrer) erreicht werden (siehe Abbildung 6). Dies entspricht der derzeitigen Verkehrsmittelwahl in zentralen städtischen Lagen, wie den Stadtbezirken Ludwigsvorstadt-Isarvorstadt oder Maxvorstadt [3]. Im Stadtbezirk Feldmoching-Hasenberg werden derzeit durchschnittlich 54% der Wege im Umweltverbund und 46% der Wege mit dem Kfz zurückgelegt [3]. Dies unterstreicht die Ambition des Mobilitätskonzepts.



**Abbildung 6** Vergleich der Zielsetzung des Mobilitätskonzepts im Hinblick auf die Verkehrsmittelwahl mit dem Stadtbezirk 24 und weiteren Stadtbezirken [3]

### 3.2 Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätskonzeptes

Das vorgeschlagene Maßnahmenpaket, das der Zielsetzung eines Anteils des Kfz-Verkehrs am Modal Split von maximal 20% gerecht werden soll, beinhaltet sowohl Maßnahmen für das Planungsgebiet selbst als auch Vorschläge und Empfehlungen für die Vernetzung mit dem näheren Umfeld, die sich in Teilen außerhalb des Planungsgebietes befinden. Das Mobilitätskonzept ist verkehrsträgerübergreifend angelegt und beinhaltet im Wesentlichen die folgenden Maßnahmenpakete, die sich an den Zielen und Werkzeugen der Modellstadt München 2030 orientieren:

- Förderung des Fußverkehrs durch die Verbesserung der nahräumlichen Erreichbarkeiten aus dem Bauvorhaben gemäß dem Prinzip der Stadt der kurzen Wege über die Unterbringung von Funktionsorten und Mobilitätsangeboten im Quartier, über die Realisierung eines sicheren und komfortablen Wegenetzes sowie über Maßnahmen des Mobilitätsmanagements;
- Förderung des Radverkehrs durch die Schaffung attraktiver Radverkehrsinfrastruktur im Bauvorhaben sowie an wesentlichen Zielorten, die Bereitstellung von Sharing-Angeboten, insbesondere für fahrradbasierte Lastentransporte sowie die Realisierung von Reparaturstationen;
- Verbesserung des ÖPNV-Angebots durch eine Erhöhung der Anzahl an Haltestellen im und um das Planungsgebiet, eine Erhöhung der direkt erreichbaren Ziele durch neue/ geänderte Linienführungen sowie eine Verbesserung der Vernetzung mit dem Bahnhof Feldmoching;
- Verringerung der Attraktivität der Nutzung eines privaten Kfz durch die Begrenzung der Stellplätze, die Bündelung der Stellplätze in Quartiersgaragen und die Unterbringung von Carsharing-Fahrzeugen als Alternativangebote. Öffentliche Stellplätze innerhalb des Bauvorhabens und ggfs. auch in dessen Umfeld sollten bewirtschaftet werden;

Eine wesentliche Randbedingung für das Mobilitätskonzept sind die Vorgaben aus dem Formblatt für Mobilitätskonzepte im Wohnungsbau [6] der LH München, das in Abhängigkeit von der angestrebten Stellplatzreduktion gegenüber der Kfz-Stellplatzsatzung [7] konkrete Anforderungen an alternative Mobilitätsangebote stellt. Bestimmende Faktoren sind dabei die absolute Stellplatzreduktion, der Mobilitätsfaktor (realisierte Stp./ notwendige Stp.) und die daraus resultierende Fläche für Mobilitätsangebote (20% der Flächensparnis), die daher an dieser Stelle vorweggenommen werden.

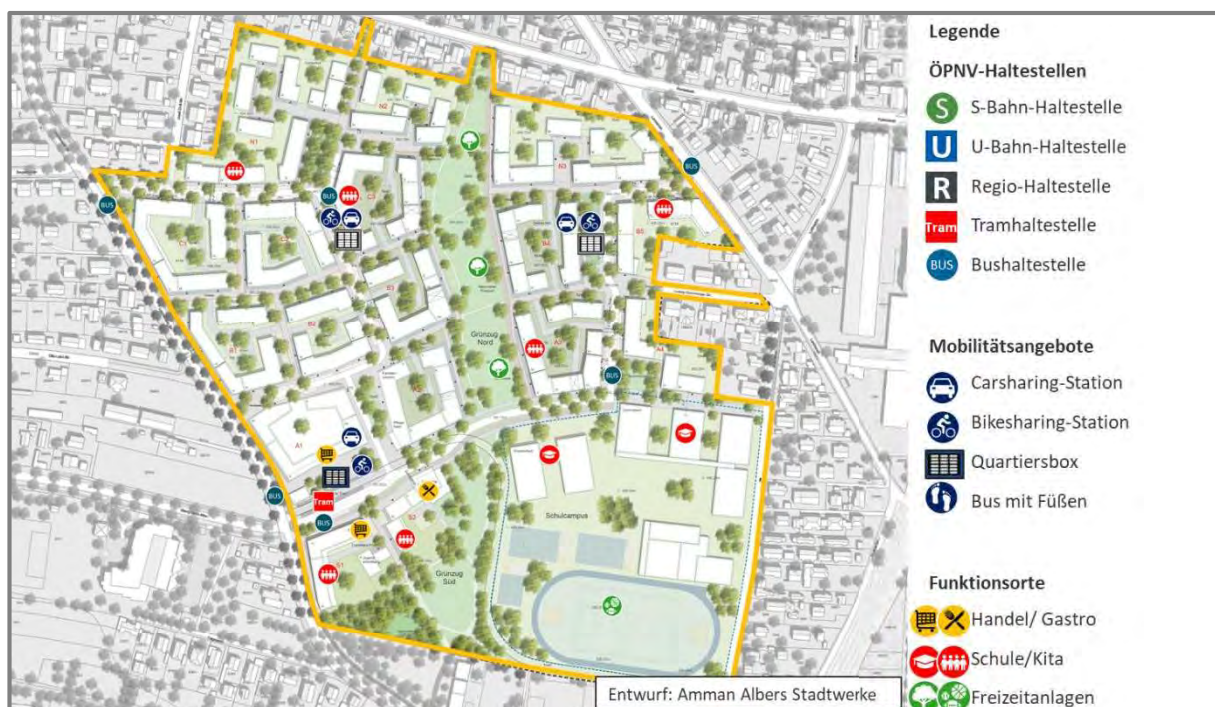
Die angestrebte absolute Stellplatzreduktion gegenüber der Satzung liegt bei rund 700 Stellplätzen, wodurch sich ein Mobilitätsfaktor von ca. 0,56 und ein Flächenbedarf von 1.750 qm für Mobilitätsangebote ergeben. Die Herleitung der Stellplatzreduktion auf Basis der Zielstellung findet sich unter dem Maßnahmenteil zum Kfz-Verkehr in Kapitel 3.6.2.

### 3.3 Maßnahmen des Mobilitätskonzepts im Fußverkehr

#### 3.3.1 Zusammenfassung der geplanten Maßnahmen im Fußverkehr

Aufbauend auf den Ergebnissen der Erreichbarkeitsanalyse und dem Ziel einer nachhaltigen Mobilität liegt ein wesentliches Augenmerk des Mobilitätskonzeptes auf Maßnahmen im Bereich des Fußverkehrs, bzw. der umweltfreundlichen Nahmobilität im Allgemeinen. Die Maßnahmen zielen darauf ab, die fußläufig erreichbaren Funktionsorte durch die Ansiedelung von quartiersbezogenen Nutzungen sowie Mobilitätsangeboten zu erhöhen und die Bedingungen für den Fußverkehr durch ein sicheres, komfortables und direktes Wegenetz attraktiv zu gestalten. Die wesentlichen Maßnahmen im Bereich des Fußverkehrs, die in Abbildung 7 grafisch aufbereitet sind, lauten wie folgt:

- Realisierung von fußläufig erreichbaren Funktionsorten im Vorhaben
- Realisierung von fußläufig erreichbaren Mobilitätsangeboten im Vorhaben
- Realisierung von Quartiersboxen an einem, ggfs. auch mehreren Standorten
- Schaffung eines sicheren, komfortablen und direkten Wegenetzes für den Fußverkehr
- Förderung des zu Fuß Gehens durch Mobilitätsmanagement, z.B. den Bus mit Füßen



**Abbildung 7** Maßnahmen des Mobilitätskonzepts zur Verbesserung der nähräumlichen Erreichbarkeiten [Quelle Hintergrund: Amann Albers]



### 3.3.2 Realisierung von fußläufig erreichbaren Funktionsorten

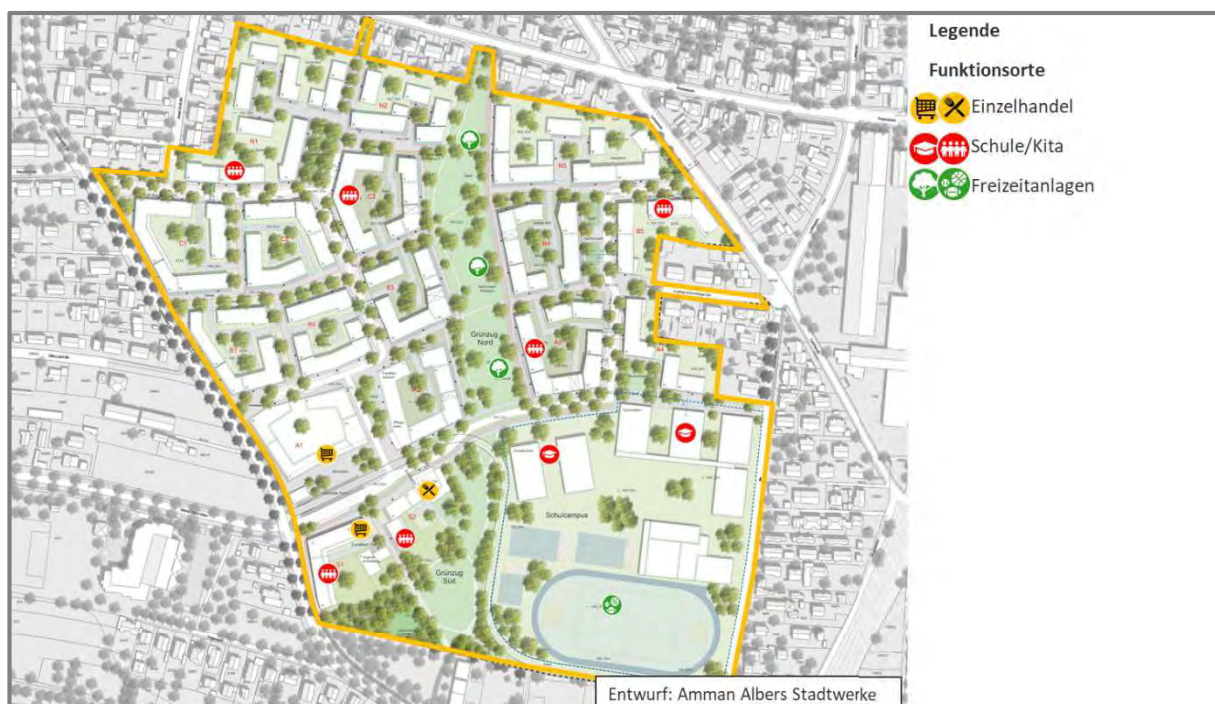
Eine erhebliche Stellschraube zur Förderung des Fußverkehrs liegt in der Verbesserung der nahräumlichen Erreichbarkeit von Funktionsorten aus dem Bauvorhaben. Daher wurden bei der Planung des Bauvorhabens von Beginn an, die Wohnbebauung ergänzende Einrichtungen mitkonzipiert, die nicht nur die Versorgung des Bauvorhabens selbst, sondern auch die Versorgung der Bewohner umliegender Wohngebiete verbessern. Es werden in Summe die folgenden Funktionsorte realisiert, deren Lage innerhalb des Bauvorhabens in Abbildung 8 am Ende der Seite dargestellt ist:

**Gewerbe:** Vollsortimenter, Drogeriemarkt, Café sowie weitere kleinteilige gewerbliche Nutzungen

**Bildung:** 4-zügige Grundschule, 6-züliges Gymnasium sowie 21 Kita- und 18 Krippengruppen

**Freizeit:** Zentraler Grünzug, mehrere Spielplätze und ein Sportcampus (integriert in die Schulen)

**Soziale Einrichtungen:** Pflegeeinrichtung, Familien- & Beratungszentrum, Kinder- & Jugendzentrum

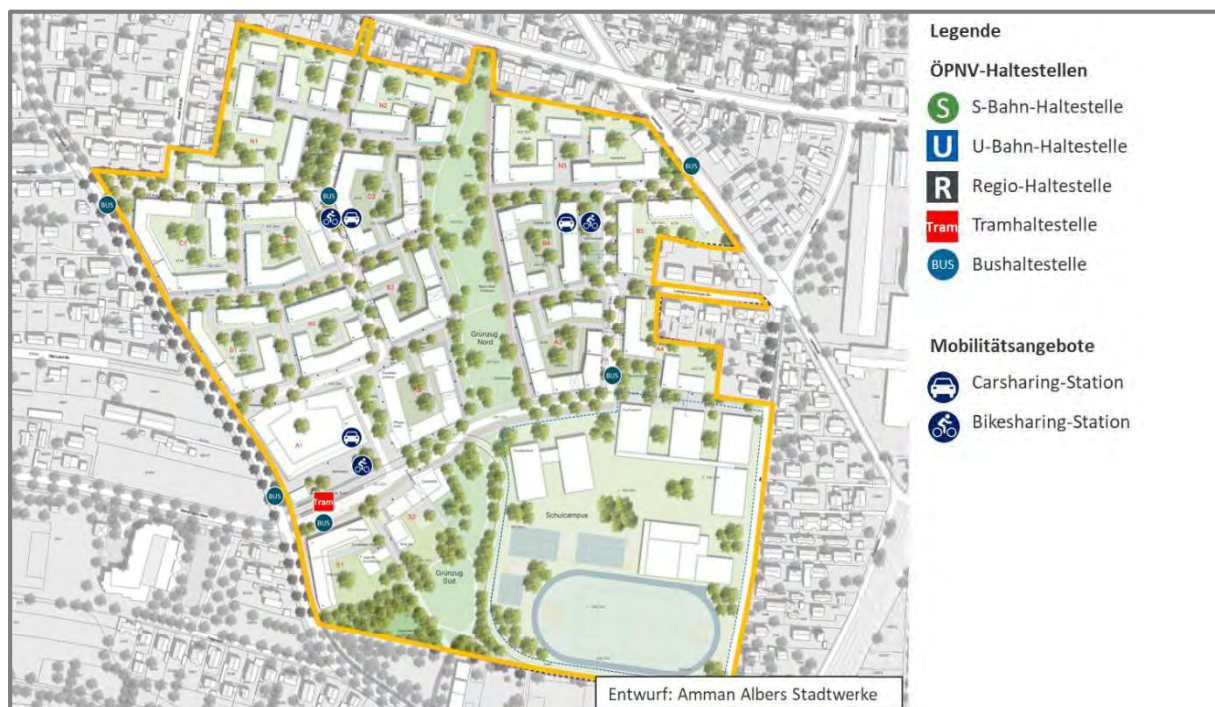


**Abbildung 8** Realisierung von fußläufig erreichbaren Funktionsorten im Vorhaben zur Förderung von Nahmobilität [Quelle Hintergrund: Amann Albers]

### 3.3.3 Realisierung von fußläufig erreichbaren Mobilitätsangeboten

Neben den Funktionsorten werden im Rahmen des Bauvorhabens auch zahlreiche Mobilitätsangebote realisiert, die das im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse festgestellte Defizit beheben sollen. Im ÖPNV werden die bestehenden Bushaltestellen und -linien erweitert, sodass sich die Wegstrecke zur nächsten Bushaltestelle für die Bewohner des Bauvorhabens verringert. Zu einem späteren Zeitpunkt wird eine ÖPNV-Trasse inkl. Haltestelle durch das Bauvorhaben geführt werden. Eine genauere Beschreibung der Netzkonzeption findet sich in Kapitel 3.5 unter dem Teilaspekt ÖPNV.

Des Weiteren werden Sharing-Angebote an Mobilitätsstationen (im Wesentlichen auf Privatgrund) gebündelt und über das Bauvorhaben verteilt, um deren fußläufige Erreichbarkeit für die Bewohner sicherzustellen. Auf die konkreten Mobilitätsangebote wird an späterer Stelle unter den Teilaspekten Radverkehr und Kfz-Verkehr in detaillierter Form eingegangen. Gemäß dem Formblatt für Mobilitätskonzepte der LH München [6] sind die Flächen für ergänzende Mobilitätsangebote in Abhängigkeit von der Stellplatzreduktion gegenüber der Stellplatzsatzung mit 20% der eingesparten Stellplatzfläche zu veranschlagen. Dies entspricht im konkreten Anwendungsfall einer Fläche von rund 1.750 qm.

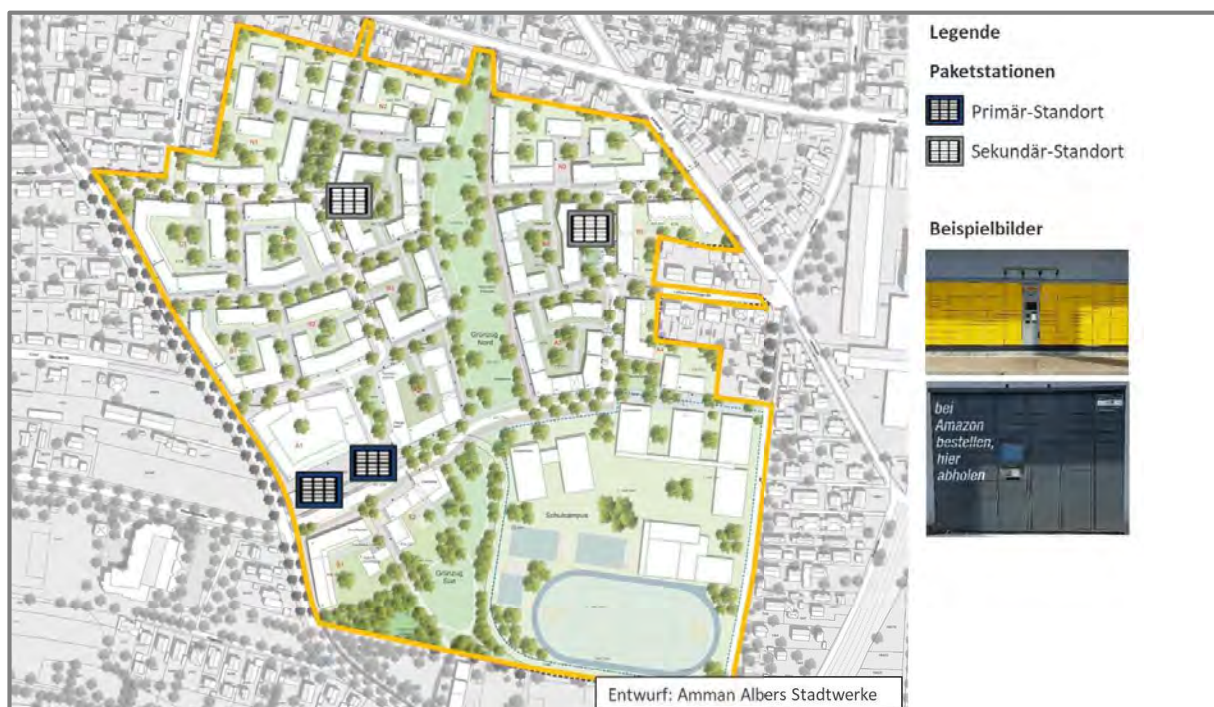


**Abbildung 9** Realisierung von fußläufig erreichbaren Mobilitätsangeboten im Vorhaben zur Förderung von Nahmobilität [Quelle Hintergrund: Amann Albers]

### 3.3.4 Unterbringung von Standorten mit Quartiersboxen

Um weitere Wege der Bewohner des Bauvorhabens zum Zweck des Abholens von nicht zugestellten Paketen zu vermeiden, sollte im Rahmen des Bauvorhabens die Einrichtung von einem bis drei Standorten für Paketstationen/ Quartiersboxen verschiedener Anbieter (vorwiegend auf Privatgrund) erfolgen. Als primärer Standort bietet sich der Quartiersplatz im Südwesten an. Hier könnten auch mehrere Stationen gebündelt werden, um ein breiteres Angebot an Anbietern abzudecken. Beispielhafte Angebote sind die Quartiersbox der SWM/MVG, die DHL Packstation und der Amazon Locker.

Als weitere Standorte für Paketstationen kommen die Zugänge zu den Quartiersgaragen in Frage, an denen auch weitere Mobilitätsangebote gebündelt werden. Diese zusätzlichen Standorte würden die Abdeckung mit Paketstationen weiter verbessern und deren Nutzung auch für Personen aus Bereichen in größerer Entfernung zum Quartiersplatz attraktiv machen. Allerdings sind die Stationen zum Zeitpunkt der Realisierung nochmals mit geeigneten Anbietern abzustimmen. Aufwand und Nutzen sollten dabei in einem Verhältnis stehen. Insbesondere kann daher auch der Start mit einer Station und eine anschließende schrittweise bedarfsgerechte Ausdehnung des Angebots sinnvoll sein.



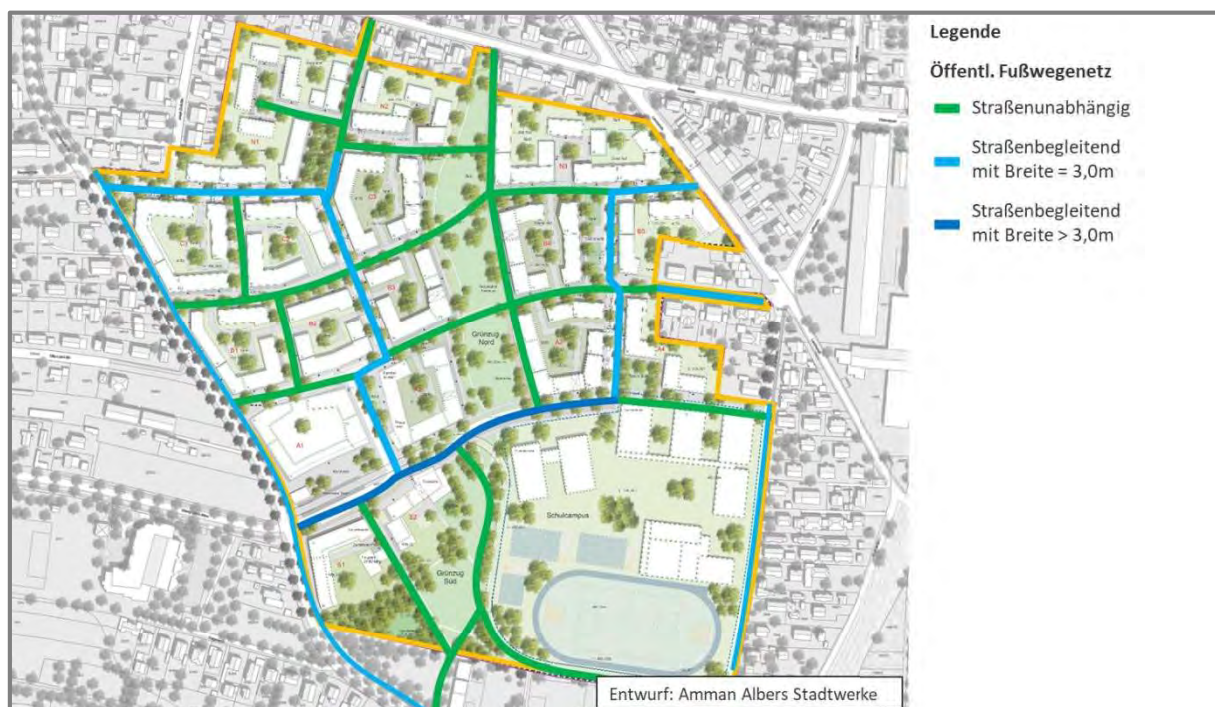
**Abbildung 10** Mögliche Lage von Paketstationen nach Priorität und Darstellung beispielhafter Anbieter [Quelle Hintergrund: Amann Albers]



### 3.3.5 Realisierung eines sicheren und komfortablen Fußwegenetzes

Um den zukünftigen Bewohnern das zu Fuß Gehen zu den Funktionsorten und Mobilitätsangeboten attraktiv und sicher zu gestalten, wird innerhalb des Bauvorhabens ein hochwertiges Wegenetz geschaffen, das dem Fußverkehr in der internen Vernetzung aber auch in der Vernetzung mit benachbarten Quartieren direktere Wege als dem Kfz-Verkehr bietet und bei einer straßenbegleitenden Führung ausreichende Seitenraumbreiten zur Verfügung stellt (siehe Abbildung 11).

Kernelement des straßenunabhängigen Fußwegenetzes ist ein Grünzug in Nord-Süd-Richtung, der eine direkte Verbindung zur Ponkratzstraße herstellt und lediglich an einer Stelle durch eine Kfz-Fahrbahn gekreuzt wird. Die Durchwegung in Ost-West-Richtung ist nördlich der Straße nur für den Fuß- und Radverkehr möglich. Weite Teile des Quartiers sind zudem lediglich zu Fuß begehbar und mit den umgebenden hochrangigen Straßenzügen vernetzt. Die Breiten der straßenbegleitenden Gehwege an den Erschließungsstraßen mit Kfz-Verkehr liegen mit 3,0m in den meisten Bereichen des Bauvorhabens und mit bis zu 4,0m am Schulboulevard deutlich über dem Regelfall gemäß Rast 06 (2,5m) [9]. Es kann daher von einem hochwertigen Fußwegenetz gesprochen werden.



**Abbildung 11** Durchwegung des Quartiers für den Fußverkehr und Qualitätsstandards für straßenbegleitende Fußwege [Quelle Hintergrund: Amann Albers]



Da innerhalb des Vorhabens zum Großteil (bzw. nach Möglichkeit auch in Gänze) eine Verkehrsberuhigung auf eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vorgesehen ist, entfällt die Einrichtung von Querungshilfen an den meisten Stellen. Ausnahmen hiervon bilden die Querungen an der zukünftigen Tramhaltestelle, bzw. die Querung im Bereich des Knotenpunkts zwischen der ÖPNV-Trasse und dem Schulboulevard, der Treffpunkt zwischen dem Schulboulevard und dem ostseitigen Geh- und Radweg entlang des Grünzugs, die Bereiche der nordwestlichen und der nordöstlichen Quartierserschließung sowie der Knotenpunktbereich der Lerchenstraße mit der Luitfriedstraße/ Müllritterstraße. Die Empfehlungen für spezifische Querungshilfen basieren auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung und erfolgen auf Basis der Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA) [10] und der Richtlinien für die Anlage und Ausgestaltung von Fußgängerüberwegen (R-FGÜ) [11]. Demnach sind die maßgeblichen Kriterien für eine Querungshilfe die Anzahl der Pkw-Fahrer pro Stunde, die Anzahl der querenden Fußgänger pro Stunde und die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Kfz-Verkehr.

**Lerchenauer Straße im Bereich der nordwestlichen Quartierserschließung:** Entlang der Lerchenauer Straße besteht mit der LZA am Knotenpunkt Lerchenauer Straße/ Georg-Zech-Allee bereits eine Querungshilfe für Fußgänger, weshalb lediglich im Umfeld des Knotenpunkts Lerchenauer Straße/ Quartierserschließung Nordwest eine weitere Querungshilfe geprüft wird. Die besondere Bedeutung der Querungsstelle ergibt sich vor allem dadurch, dass an diesem Punkt der Zweirichtungsradweg auf der Ostseite der Lerchenauer Straße beginnt/ endet. Radfahrer in Nord-Süd-Richtung wechseln daher an dieser Stelle die Straßenseite. Zudem befindet sich in Abhängigkeit von der zukünftigen Überplanung der Buslinie 173 an dieser Stelle gegebenenfalls eine west- und ostseitige Bushaltestelle, die einen besonderen Querungsbedarf verursacht.

Im Hinblick auf den Bedarf nach einer Querungshilfe zeigt sich an der betrachteten Stelle eine stark unterschiedliche Situation zwischen verschiedenen Szenarien zur Höhenfreimachung der Bahnübergänge (siehe Kapitel 4.4). Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h und der Höhenfreimachung des BÜ Fasanerie (PPF1) werden bis zu 460 Kfz-Fahrten/ h erreicht. Wenn eine Höhenfreimachung des BÜ Lerchenstraße hinzukommt (PPF2), werden nur noch rund 180 Kfz-Fahrten/ h erreicht. Mit Höhenfreimachung des BÜ Lerchenauer Straße (PPF3) erhöht sich die Verkehrsmenge auf der Lerchenauer Straße auf bis zu 620 Kfz-Fahrten/ h. Die Zahl der querenden Fußgänger und Radfahrer lässt sich aktuell nur schwierig abschätzen, da diese insbesondere auch von der Lage etwaiger ÖV-Haltestellen abhängig ist. Allerdings werden diese auf maximal 50-100 Personen/ h geschätzt. Hieraus resultieren gemäß EFA [10] lediglich für PPF 1 und PPF3 Bedarfe für eine Querungshilfe [10]. Empfohlen wird dabei entweder eine Mittelinsel, die jedoch einen Einfluss auf den Straßenquerschnitt hätte oder (sofern 50 Personen/ h erreicht werden) ein Fußgängerüberweg, der den querenden Fuß- und Radverkehr bevorzugen würde.