



**An Frau Stadträtin Dorothea Wiepcke**  
**An Herrn Stadtrat Richard Quaas**  
**- Rathaus**

29.05.2019

**Heidemannstraße – Ab Baubeginn Gelände Bayernkaserne endgültig Staumeile, wie lässt sich der Dauerstau noch verhindern?  
Schriftliche Anfrage gem. § 68 GeschO  
Anfrage Nr. 14-20 / F 01420 von Herrn StR Richard Quaas, Frau StRin Dorothea Wiepcke vom 26.02.2019, eingegangen am 26.02.2019**

Sehr geehrte Frau Stadträtin Wiepcke,  
sehr geehrter Herr Stadtrat Quaas,

mit Schreiben vom 26.02.2019 haben Sie gemäß § 68 GeschO o.g. Anfrage an Herrn Oberbürgermeister Reiter gestellt. Ihre Anfrage wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Beantwortung zugeleitet. Aufgrund der erforderlichen Klärungen mit den Referaten konnte die Anfrage nicht in der geschäftsordnungsgemäßen Frist erledigt werden. Wir bitten hierfür um Verständnis.

In Ihrer Anfrage äußerten Sie Befürchtungen, dass es in der Heidemannstraße durch die Baustellen- und Neuverkehre des Neubaugebietes Bayernkaserne und der Neubauten von BMW an der Lilienthalallee zu einer starken Verschlechterung der Qualität des Verkehrsablaufs im Kfz-Verkehr kommen wird. Die zuständigen Referate hätten versäumt, das Verkehrsproblem in der Heidemannstraße zu lösen.

Zu den Fragen 1 bis 19 nehmen die zuständigen Referate wie folgt Stellung:

**Frage 1:**

„Wie beurteilen die zuständigen städt. Referate die künftige Verkehrsbelastung der Heidemannstraße während der Bauphase und dann nach der sukzessiven Fertigstellung der Wohnungen und Schulen und Sozialeinrichtungen?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Im Verkehrsgutachten zum Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1989 (ehemalige Bayernkaserne und Bereich östlich der Bayernkaserne) (im Folgenden B-Plan 1989) wurden die verkehrlichen Auswirkungen untersucht. Dabei wurden – wie in allen Verfahren üblich – folgende drei Fälle betrachtet: Analyse (= Situation heute), Prognosenullfall (= Prognose für das Jahr 2030 OHNE Entwicklung der ehemaligen Bayernkaserne) und Prognoseplanfall (= Prognose für das Jahr 2030 MIT Entwicklung der ehemaligen Bayernkaserne). Die Ergebnisse der Un-

tersuchungen wurden im Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan 1989 (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.12.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13449) folgendermaßen zusammengefasst:

*„Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen, auch im Umfeld des neuen Stadtquartiers, wird die Verkehrsbelastung in der Heidemannstraße (zwischen Ingolstädter Straße und Maria-Probst-Straße) von heute ca. 17.000 Kfz/24h auf ca. 25.000 Kfz/24h im Jahr 2030 (Prognoseplanfall) steigen. Ohne Entwicklung der Bayernkaserne würde die Belastung im Jahr 2030 ca. 21.000 Kfz/24h (Prognosenußfall) betragen.“*

Die Knotenpunkte innerhalb des Quartiers sowie an den Anschlusspunkten an das bestehende Straßennetz werden so geplant, dass sie den Verkehr leistungsfähig abwickeln können. Darüber hinaus wurden im Gutachten über das Planungsgebiet hinaus in der Heidemannstraße Maßnahmen identifiziert, die die Leistungsfähigkeit der Heidemannstraße sicherstellen sollen. Diese werden, wie im o.g. Satzungsbeschluss beschrieben, im Zuge der Planungen und Baurechtschaffung für die Schnellbustrasse zwischen Kiefernarten, Bayernkaserne und Am Hart nochmals überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Eine Betrachtung der Verkehrsbelastung während der Bauphase erfolgt in Verkehrsgutachten zu Bebauungsplänen bei der Landeshauptstadt München generell nicht.

**Frage 2:**

„Gibt es dazu auch Zahlen, von der Stadt unabhängigen wissenschaftlichen Gutachtern?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Das Gutachten zum Bebauungsplan 1989 wurde durch ein externes Verkehrsplanungsbüro auf Grundlage des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München erstellt. Dieses enthält Angaben zu den Verkehrsbelastungen im Bestand und im Prognoseplanfall 2030.

**Frage 3:**

„Wenn nein, warum nicht und wird das noch nachgeholt?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

**Frage 4:**

„Wie viele Lastwagenfahrten im Baustellenverkehr werden auf der Heidemannstraße durch die Baustelle BK zusätzlich am Tag erwartet?“

**Antwort des Kommunalreferats:**

Der Baustellenverkehr ist quantitativ und zeitlich noch nicht abschätzbar, zumal durch die aktuellen Munitionsfunde die Gesamtabläufe der Baufeldfreimachung beeinflusst werden. Weiterhin ist jedoch geplant, die Baufeldfreimachung in 4 Phasen abzuwickeln, so dass sich die Verkehrsbewegungen aus dem Rückbau auf einen langen Zeitraum verteilen werden (2019-2023). In den Jahren 2013/2014 gab es bereits zwei umfangreiche Baufeldfreimachungen im Osten und Westen des Kasernengeländes, die über die bestehenden Ausfahrten und das umliegende Straßennetz abgewickelt wurden.

**Frage 5:**

„Wie viele PKW und Lieferfahrten werden auf der Heidemannstraße zusätzlich erwartet, wenn das Gelände der Bayernkaserne voll bebaut ist?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Auf die Antwort zu Frage 1 wird verwiesen: Die Verkehrsbelastung wird sich von heute ca. 17.000 Kfz/24h auf ca. 25.000 Kfz/24h erhöhen.

**Frage 6:**

„Wie viele neue Arbeitsplätze sind in den letzten 10 Jahren an und erschlossen durch die Heidemannstraße, insbesondere durch BMW, aber auch andere Firmen entstanden?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Statistische, kleinräumige Daten zur Arbeitsplatzsituation bezogen auf den tatsächlichen Arbeitsort liegen nicht vor und existieren nach unserem Kenntnisstand nicht. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat für die kleinräumige Erwerbstätigenprognose die Zahl der Erwerbstätigen berechnet. Dabei geht das Referat für Stadtplanung und Bauordnung davon aus, dass im Einzugsgebiet der Heidemannstraße rund 18.000 Erwerbstätige angesiedelt sind (Bereich zwischen Ingolstädter Straße, Freisinger Landstraße, Bahntrasse und Fröttmaninger Heide) und dort bis zum Jahr 2030 3.000 bis 4.000 weitere Erwerbstätige arbeiten werden. Eine Darstellung der Entwicklung in der Vergangenheit ist leider nicht möglich.

**Frage 7:**

„Wie viele Schüler\*innen werden an den Schulen entlang der Heidemannstraße heute gezählt, auch der neuen englischen Schule und wie viele kommen demnächst hinzu durch die im Bau befindliche Realschule an der Paul-Hindemith-Allee und den Schulen im Gebiet Bayernkaserne?“

**Antwort des Referates für Bildung und Sport:**

An der Heidemannstraße befindet sich derzeit die Städtische Fachoberschule für Sozialwesen und Gesundheit München Nord. Im Schuljahr 2018/19 besuchen 589 Schülerinnen und Schüler diese Schule. Informationen zu aktuellen Schülerzahlen von privaten Schulen liegen dem Referat für Bildung und Sport nicht vor.

Im Rahmen der Schulbauoffensive wurden für das Gelände der Bayernkaserne eine 5-zügige und eine 6-zügige Grundschule, ein 6-züliges Gymnasium und ein Sonderpädagogisches Förderzentrum mit 24 Klassen beschlossen sowie eine 5-zügige Realschule an der Heidemannstraße.

In Summe könnten theoretisch somit bis zu 3900 Schülerinnen und Schüler in den o.g. Schulen unterrichtet werden.

**Frage 8:**

„Ist die Annahme richtig, dass von den Schüler\*innen der weiterführenden Schulen, allerhöchstens 20% aus dem direkten Umgriff der Heidemannstraße kommen und kommen werden, gibt es hier Zahlen oder Vergleichswerte vergleichbar gelegener Schulen?“

**Antwort des Referates für Bildung und Sport:**

Im Bereich der Gymnasien, Realschulen und Fachoberschulen gibt es keine Sprengelpflicht. Das heißt, der Schulbesuch ist nicht an den Wohnort gebunden. In der Regel wählen aber die Schülerinnen und Schüler eine ihrem Wohnort möglichst nahegelegene Schule aus. Gesicherte Zahlen liegen dem Referat für Bildung und Sport nicht vor.

**Frage 9:**

„Seit wann wird der Bauraum entlang der Heidemannstraße zwischen Gruson- und Ingolstädterstraße schon von größerer Bebauung freigehalten?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Seit die Vollversammlung am 05.10.1983 den Aufstellungsbeschluss zum Ausbau der Heidemannstraße gefasst hat, wird der Bauraum entlang der Heidemannstraße zwischen Gruson- und Ingolstädterstraße von größerer Bebauung freigehalten.

**Frage 10:**

„Gehören die Grundstücke ganz oder teilweise der Stadt oder sind diese in Privateigentum?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Im städtischen Eigentum befindet sich die öffentlich gewidmete Straße, das Grundstück Heidemannstraße 40 (Jet-Tankstelle) sowie der Grünstreifen entlang der Grusonsiedlung.

**Frage 11:**

„Warum wurden für diese Flächen in den letzten Jahren vereinzelt Baugenehmigungen erteilt und feste Bauten errichtet?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Seit Bestehen des Aufstellungsbeschlusses wurde lediglich für das Gebäude Heidemannstr. 36 im Jahre 1996 mittels einer Vereinbarung und das Gebäude Heidemannstr. 38 im Jahre 2001 genehmigt. Für den Umbau der Jet-Tankstelle wurde 2018 eine Baugenehmigung erteilt, die den derzeitigen fortgeschrittenen Stand der Ausbauplanung seitens der SWM mit einer Expressbusspur anstelle der geplanten Tramlinie berücksichtigt.

**Frage 12:**

„Gibt es Pläne der Stadt, die Heidemannstraße inkl. Fahrradwege durchgehend voll auszubauen?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Ja. Diese werden im Zuge der Planungen zur Schnellbustrasse zwischen Kieferngarten, Bayernkaserne und Am Hart als Vorlauf für die U26 konkretisiert (siehe Satzungsbeschluss B-Plan 1989 (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 19.12.2018, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 13449, sowie „Weitere U-Bahn-Planung in der Landeshauptstadt München“ (Be-

schluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 23.01.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12213). Hierfür sind abschnittsweise verschiedene Planungsverfahren (Planfeststellung bzw. Bebauungspläne) sowie Grunderwerb notwendig.

**Frage 13:**

„Wenn ja bis wann?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Die Zeitpläne sehen derzeit vor, dass der Ausbau der Heidemannstraße ca. Mitte der 2020er Jahre erfolgen kann.

**Frage 14:**

„Wenn nein, warum nicht, was veranlasst die Verwaltung hier ihre Hände in den Schoß zu legen und abzuwarten, bis der Verkehr hier weitestgehend zusammenbricht?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

**Frage 15:**

„Ist es richtig, dass auch die Einführung von möglichen Busspuren an einen Ausbau der Heidemannstraße zwischen Gruson- und Ingolstädterstraße gebunden ist, wenn man die individuelle Zufahrt zu allen Siedlungen weiter gewährleisten will?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Unabhängig von den Zufahrten zu den Siedlungen ist für die Einrichtung von Busspuren der Ausbau der Heidemannstraße notwendig.

**Frage 16:**

„Gibt es auch eine Möglichkeit das Gebiet der Bayernkaserne künftig an das Straßennetz des Europarks anzubinden und damit eine zweite Ab- und Zufahrtsmöglichkeit zu schaffen?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Eine Anbindung des Gebiets der ehemaligen Bayernkaserne an den Europark ist über zwei Straßenverbindungen an den Helene-Wessel-Bogen im Bebauungsplan festgesetzt.

**Frage 17:**

„Wenn ja, wann wird das realisiert?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Die Realisierung erfolgt mit der Straßenherstellung, nach derzeitigem Stand voraussichtlich ca. 2025-26.

**Frage 18:**

„Wenn nein, welche Gründe sprechen dagegen, bzw. warum sollen die neuen Bewohner in ihrer Mobilität völlig unnötig eingeschränkt werden?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Auf die Antwort zu Frage 16 wird verwiesen.

**Frage 19:**

„Die jetzigen Bewohner Freimanns im Westlichen Teil des Stadtviertels warten seit Jahren auf eine befriedigende Antwort auf die heutigen und kommenden Verkehrsprobleme im Stadtteil, wann trägt dem die Stadt endlich Rechnung?“

**Antwort des Referates für Stadtplanung und Bauordnung:**

Um den prognostizierten Mehrbelastungen im Münchner Norden und damit auch im westlichen Teil des Stadtviertels zu begegnen, hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung verschiedene Bausteine entwickelt. Dazu zählen beispielsweise:

- das Verkehrskonzept Münchner Norden (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 22.10.2014, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 01145) mit Beschlüssen unter anderem zur Verlängerung der Schleißheimer Straße mit Anschluss an die A99 (Planungen werden derzeit im Baureferat weiter verfolgt), Verlängerung der Tram 23 nach Norden (Inbetriebnahme durch die SWM für ca. 2026 angestrebt), Weiterverfolgung der Planung zur U26 (Vorlauf mit Schnellbussen, s. Antworten auf Fragen 12 und 13), Prüfung der Aktivierung des DB-Nordrings für den Personenverkehr (S-Bahn-Rumpfbetrieb ab ca. 2025, Stadtratsbeschluss vsl. 22.05.2019);
- die konzeptionelle Verkehrsplanung für Maßnahmen zur Leistungssteigerung des Verkehrsnetzes im Bereich der Lilienthalallee im 12. Stadtbezirk Schwabing-Freimann (Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 13.12.2017, Vorlagen Nr. 14-20 / V 07352) mit Beschlüssen zu verschiedenen kleinräumigen Maßnahmen, die derzeit im Baureferat bearbeitet werden (Entwurfsplanung läuft);
- verschiedene Maßnahmen, die im Zuge von Bebauungsplänen und Bauvorhaben umgesetzt werden.

Gerade die größeren Maßnahmen, die in der Öffentlichkeit besonders wahrgenommen werden, sind aufgrund der aufwändigen Planungsverfahren leider nicht kurzfristig realisierbar.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr.(I) Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin