

Telefon: 0 233-28066
Telefon: 0 233-22826
Telefon: 0 233-22936
Telefax: 0 233-989 28066

Entwurf

Stand 12.05.2011

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stadtentwicklungsplanung
PLAN HA I-32-2
PLAN HA II-35R
PLAN HA II-53

Umfahrung Kirchtrudering

a) Drei Jahre nach dem Stadtratsauftrag – planerische Ergebnisse zur Umfahrung Kirchtrudering umgehend vorlegen

Antrag Nr. 08-14 / A 00522 von Herrn Stadtrat Dr.
Georg Kronawitter, Herrn Stadtrat Hans Podiuk,
Herrn Stadtrat Robert Brannekämper
vom 15.01.2009

b) Höchste Eisenbahn für die Umfahrung Kirchtrudering

BA-Antrags-Nr. 08-14 / B 01386 des
Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 – Trudering-
Riem vom 30.07.2009

c) Kirchtruderinger Umfahrung

BA-Antrags-Nr. 08-14 / B 02843 des
Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 – Trudering-
Riem vom 17.03.2011

d) Ortsumfahrung Kirchtrudering

Antrag Nr. 08-14 / A 02344 von Herrn Stadtrat
Ingo Mittermaier, Frau Stadträtin Regina Salzmann,
Frau Stadträtin Claudia Tausend,
Herrn Stadtrat Helmut Schmid
vom 31.03.2011

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 06382

Anlagen:

1. Antrag Nr. 08-14 / A 00522
2. BA-Antrag-Nr. 08-14 / B 01386
3. BA-Antrag-Nr. 08-14 / B 02843
4. Antrag Nr. 08-14 / A 02344
5. Übersicht Planfälle

Entwurf

Stand 12.05.2011

6. Durchgangsverkehr Trudering
7. Vergleich Planfälle
8. Differenzplan Umfahrung Kirchtrudering
9. Differenzplan Aktive Ortsteilzentren
10. Planfall 4.1 der Süd-/Westanbindung der Messestadt aus dem
„Verkehrskonzept für den Münchner Osten“
11. Ausschnitt Bebauungsplan Nr. 1728i, Landschaftspark
12. Städtebaulicher Konzeptplan
13. Untersuchungsumgriff Aktive Ortsteilzentren
14. Übersichtsplan mit Stadtbezirkseinteilung

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom (SB)
Öffentliche Sitzung**

I. Vortrag der Referentin

Die Stadträte Herr Dr. Georg Kronawitter, Herr Hans Podiuk und Herr Robert Brannekämper haben am 15.01.2009 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / A 00522 „Drei Jahre nach dem Stadtratsauftrag- planerische Ergebnisse zur Umfahrung Kirchtrudering umgehend vorlegen“ gestellt (Anlage 1).

Mit Schreiben vom 31.03.2009 und 07.12.2009 ist Zwischennachricht zum aktuellen Sachstand und dem geplanten zeitlichen Ablauf ergangen.

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat am 30.07.2009 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / B 01386 „Höchste Eisenbahn für die Umfahrung Kirchtrudering“ gestellt (Anlage 2).

Mit Schreiben vom 23.11.2009 ist um Fristverlängerung gebeten worden.

Der Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem hat am 17.03.2011 den anliegenden Antrag Nr. 08-14 / B 02843 „Kirchtruderinger Umfahrung“ gestellt (Anlage 3).

Herr StR Ingo Mittermaier, Frau StRin Regina Salzmann, Frau StRin Claudia Tausend und Herr StR Helmut Schmid haben am 31.03.2011 den weiteren Antrag Nr. 08-14 / A 02344 „Ortsumfahrung Kirchtrudering“ gestellt (Anlage 4).

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 10 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt

Entwurf

Stand 12.05.2011

München.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu diesen Anträgen wie folgt Stellung:

1. Sachstand:

Mit Beschluss der Vollversammlung vom 16.02.2006, Verkehrskonzept für den Münchner Osten, hat der Stadtrat das Planungsreferat beauftragt, die Realisierungsmöglichkeit einer Ortsumfahrung von Kirchtrudering zur Entlastung des Ortskerns Trudering zu untersuchen. Die Ortsumfahrung soll als Teil einer Süd-/Westanbindung der Messestadt Riem im Rahmen der Arrondierung Kirchtrudering (5. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt) ohne Einbeziehung der Straße „Straßl ins Holz“ betrachtet werden.

Gemäß Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 29.07.2009 werden aktuell im Rahmen des Bund-Länder-Stadtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (Aktive Zentren) u.a. für den in der Anlage 13 dargestellten Untersuchungsumgriff Trudering vorbereitende Untersuchungen gemäß § 141 BauGB durchgeführt. Vor dem Hintergrund des Programmziels „Erhalt und Weiterentwicklung der zentralen Versorgungsbereiche“ werden Möglichkeiten zur Steigerung der Aufenthaltsqualität und damit verbunden Möglichkeiten einer Verkehrsreduzierung in der Truderinger Straße untersucht. Hierfür werden die verkehrlichen Auswirkungen auch auf das umliegende Straßennetz sowie die erforderlichen flankierenden Maßnahmen untersucht. Nach Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen sollen die Ergebnisse dem Stadtrat in einer eigenen Beschlussvorlage vorgelegt werden. Die Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen der Ortskernberuhigung Straßtrudering wurde als Planfall 4; - Aktives Ortsteilzentrum Trudering- in die nachfolgend durchgeführte verkehrliche Untersuchung aufgenommen. Diese Planfälle sollen die Auswirkungen einer Umfahrung auf den Ortskern von Trudering ermitteln und darstellen.

2. Grundlagen

2.1 Verkehrliche Grundlagen

2.1.1 Verkehrsgutachten Prof. Kurzak

Der Vorschlag einer Umfahrung Kirchtrudering wurde erstmals 2003 im Verkehrsgutachten von Prof. Kurzak im Rahmen des „Verkehrsgutachtens für den Münchener Osten“ als sog. Planfall 4.1 vorgestellt. Von Seiten der Verwaltung wurde diesem Vorschlag damals nicht uneingeschränkt gefolgt, weil sich die gewünschten Entlastungswirkungen nicht einstellten, sondern sich ausschließlich auf die Straße Am Mitterfeld (-6.000 Kfz/d) beschränkten. In der Truderinger Straße im Bereich des Ortskerns war sogar eine Verkehrszunahme von 1.000 Kfz/Tag zu verzeichnen (siehe

Entwurf

Stand 12.05.2011

Anlage 10).

Damals war durch die Umfahrung Kirchtrudering eine Entlastung von Hauptverkehrsstraßen (Schatzbogen bis - 2.000 Kfz/Tag und Wasserburger Landstraße bis - 4.000 Kfz/Tag) prognostiziert worden. Dies widerspricht jedoch den Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans, Kraftfahrzeugverkehr auf den dafür vorgesehenen Routen/Trassen zu bündeln. Daher hat am 16.02.2006 der Stadtrat der Landeshauptstadt München lediglich beschlossen, Realisierungsmöglichkeiten in weiteren Planungsverfahren zu untersuchen.

2.1.2 Verkehrszählungen

Durch die Ortskerne von Straß- und Kirchtrudering führen gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) keine Hauptverkehrsstraßen, sondern Straßen des Tertiärnetzes mit Tempo 50 Geschwindigkeitsbegrenzung. Die Straße Am Mitterfeld im Ortskern von Kirchtrudering hat derzeit eine Verkehrsbelastung von ca. 15.500 Kraftfahrzeugen am Tag und stößt durch den bereits heute in den Spitzenstunden überlasteten Knotenpunkt Schmuckerweg/ Kirchtruderinger Straße/ Am Mitterfeld und Emplstraße an ihre Leistungsgrenze.

Im Ortskern Straßtrudering hat die Truderinger Straße zwischen der Bajuwarenstraße und dem Schmuckerweg eine tägliche Verkehrsbelastung von ca. 14.000 Kfz sowie ebenfalls einen in den Spitzenstunden überlasteten Knotenpunkt Schmuckerweg/ Truderinger Straße/Max-Rothschild-Straße. Sie liegt im Zentrum des Untersuchungsumgriffs des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm - Aktive Orts- und Stadtteilzentren - für Trudering.

2.1.3 Flußverfolgung

Die Truderinger Straße hat einen überdurchschnittlichen Anteil an Durchgangsverkehren. Diese wurden für das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm - Aktive Orts- und Stadtteilzentren - Trudering im Auftrag der Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS) am 05. 05 2010 durch das Büro Schuh & Co an allen erforderlichen Straßenabschnitten jeweils in der morgen- und abendlichen Spitzenstunde ermittelt. Die Zählstellen wurden so gelegt, dass alle Ziel- und Quellverkehre von und nach Straß- und Kirchtrudering eindeutig vom Durchgangsverkehr differenziert werden konnten.

Die Ergebnisse sind aus der Anlage 6 ersichtlich und belegen die bereits vermuteten sehr hohen Durchgangsverkehrsanteile. Sie betragen in der Truderinger Straße zwischen der Bajuwarenstraße und dem Schmuckerweg ca. 50 bis 55 % und bewegen sich in der Straße Am Mitterfeld auf dem gleichen Niveau. Daraus lassen sich bereits recht hohe Verlagerungspotentiale erahnen, die jedoch erst noch durch genaue Planfallbetrachtungen zu belegen sind.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Zusammenfassend lassen sich drei wesentliche Erkenntnisse aus dieser Flußverfolgung formulieren:

1. Die erhobenen Durchgangsverkehre teilen sich in zwei verschiedene Hauptströme auf, die in Ost-West und Nord-Süd Richtung und umgekehrt ausgerichtet sind.
2. Die Anteile des Durchgangsverkehrs in Ost-West-Richtung betragen in den Spitzenstunden bis zu 55%. Das gleiche gilt für die Nord-Süd gerichteten Durchgangsverkehre.
3. Die vermuteten starken Nord-Ost-gerichteten Durchgangsverkehre von der Straße Am Mitterfeld über den Rappenweg auf die Wasserburger Landstraße haben sich durch die Erhebungen nicht bestätigt. Als ebenso gering haben sich die Durchgangsverkehre aus Richtung Westen von der Truderinger Straße kommend nach Norden in Richtung Messestadt erwiesen.
Die weitere Verteilung der Verkehrsströme entweder Richtung Messestadt oder der Straße An der Point ist nicht ermittelt worden. Sie teilt sich jedoch analog der Knotenpunktzählung an der Olof-Palme-Straße etwa zur Hälfte in Nord- und zur anderen Hälfte in Südrichtung auf.

2.2 Städtebauliche Grundlagen

Kerngedanke des Planungskonzepts für die Messestadt Riem ist die intensive Verzahnung von Stadt und Landschaft. Es soll ein Stadtteil entstehen, der seine Identität und Qualität maßgebend aus vielfältigen gestalterischen und funktionalen Bezügen zum Freiraum gewinnt.

Dabei bildet der westliche Teil des Riemer Parks den zentralen Freiraum, der gleichzeitig eine Gliederungs- und eine Verbindungsfunktion für die angrenzenden Baugebiete übernimmt.

Westlich an den Riemer Park grenzt der Ortsrand von Kirchtrudering, welcher überwiegend aus Einfamilienhausbebauung besteht. Dieser östliche Ortsrand Kirchtruderings soll mit einer Arrondierung abgerundet und neu definiert werden. Die Arrondierung Kirchtruderings stellt den 5. Bauabschnitt (BA) Wohnen der Siedlungsmaßnahme Messestadt Riem dar. Die Arrondierungsfläche ist zu einem Drittel in städtischer und zu zwei Dritteln in privater Hand. Gemäß der Darstellung im Flächennutzungsplan sollen hier ca. 16 ha neue Wohnbauflächen entstehen, die von der bevorzugten Lage am Park profitieren.

Auf der östliche Seite befindet sich der 4. BA Wohnen, welcher den westlichen Abschluss der Wohnbebauung der Messestadt Riem bildet. Die Süd- und die Westkante dieses Gebiets bilden in ihrer kompletten Länge die Stadtkante der Messestadt Riem zum

Entwurf

Stand 12.05.2011

umgebenden Riemer Park. Durch den Wechsel von Wandflächen und Lücken wird die Wohnbebauung vielfältig mit dem Grünraum vernetzt.

Im Norden liegt das Gewerbegebiet Technologiepark Messestadt West, ein Gewerbegebiet für modernes Gewerbe. Die städtebauliche Struktur des ehemaligen Flughafens wird mit einer gebietsinternen Grünzone aufgenommen und von der Wappenhalle bis zur Tribünenanlage fortgeführt.

Die denkmalgeschützte bogenförmige Tribünenanlage begrenzt die Wiesenflächen westlich des 4. Bauabschnitts Wohnen und trennt sie baulich von den westlich gelegenen Magerrasenflächen und dem alten Riemer Friedhof.

2.3 Landschaftsplanerische Grundlagen

Der Landschaftsraum zwischen der geplanten Arrondierung Kirchtruderings und den Baugebieten der Messestadt Riem ist Teil einer übergeordneten Grünbeziehung gemäß Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung, die ausgehend vom Truderinger Wald im Süden über den Grünzug Friedenspromenade, den Riemer Park und die Grünflächen westlich des alten Ortskerns Riem bis zum Grünzug Denninger Anger im Norden führt.

Die wesentlichen Funktionen des Grünzugs im Gesamtkonzept der Messestadt Riem sind

- der großräumige Biotopverbund, entsprechend den vorliegenden Gutachten als Vernetzungskorridor für Magerstandorte zwischen der Perlacher Haide im Süden und den Bahnbiotopen im Nordwesten sowie
- die Nutzung des Riemer Parks als verbindender Freiraum bzw. grüne Mitte zwischen den Ortsteilen Kirchtrudering und Messestadt Riem.

Entsprechend ist der Bereich in dem seit 2003 rechtsverbindlichen „Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728i Messestadt Riem, Landschaftspark“ als öffentliche Grünfläche bzw. (westlich der ehemaligen Flughafentribüne) als Ausgleichsfläche mit besonderen Entwicklungsmaßnahmen festgesetzt.

Im Vorfeld des denkmalgeschützten Tribünenkopfbaus bildet der „Platz der Tribüne“ ein gemeinsames Forum für die Bürgerinnen und Bürger Truderings und der Messestadt Riem. In diesem Bereich liegt auch der zukünftige Haupteingang in den Park von der Truderinger Seite mit einem Fußweg und einem Radweg sowie das westliche Ende des Aktivitätenbandes. Südlich davon schließt der landschaftliche Teil des Riemer Parks mit Wiesenflächen und einem diagonalen Waldmassiv an. Nördlich des Platzes der Tribüne, westlich der Stufenanlage, liegt angrenzend am Tribünenbiotop ein ökologischer Vernetzungsschwerpunkt mit Magerwiesen, die als Ausgleichsflächen für die Messestadt Riem dienen.

Diese Bereiche wurden so weit wie möglich zur Bundesgartenschau (BUGA) 2005

Entwurf

Stand 12.05.2011

fertiggestellt. Allerdings fehlen auch noch Elemente wie der westliche Parkeingang, ein Teil des Aktivitätenbands und mehrere Wegebeziehungen, da die hierfür notwendigen Flächen in Privatbesitz sind und bisher nicht erworben werden konnten. Für das landschaftsplanerische und städtebauliche Gesamtkonzept ist dabei erheblich, dass die vielfältigen wegemäßigen Verknüpfungen zwischen der Messestadt Riem und Kirchtrudering (s. Anlage 11) noch nicht hergestellt sind. Die Realisierung des 5. Bauabschnitts Wohnen (Arrondierung Kirchtrudering) wird als Chance gesehen, im Zusammenhang mit den geplanten Baurechts-Schaffungen auf heutigen Privatgrundstücken auch die Übergänge zwischen Baugebieten und Park umzusetzen.

3. Verkehrliche Betrachtung verschiedener Planfälle

Als Grundlage für die Realisierungsmöglichkeiten einer Umfahrung Kirchtrudering zur Entlastung des Ortskern hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit dem „Integrierten Gesamtverkehrsmodell Region München“ mehrere im Folgenden beschriebene und in der Anlage 5 dargestellte Planfälle auf ihre verkehrlichen Auswirkungen hin untersucht.

3.1 Beschreibung der Planfälle

Eine Umfahrung Kirchtrudering wäre grundsätzlich in drei unterschiedlichen Trassenvarianten möglich, die jedoch erst im Kapitel 4 näher beschrieben werden, weil es modelltechnisch unerheblich ist, ob die Trassenvarianten in Troglage, oberirdisch, südlich oder nördlich um den „alten“ Riemer Friedhof geführt werden. Aus diesem Grund wurden keine Trassenvarianten für die verkehrliche Betrachtung der Planfälle untersucht, sondern sind als Trassenkorridor einer möglichen Umfahrung unter dem Planfall 1 zusammengefasst worden.

Planfall 1: Umfahrung Kirchtrudering

Die Trasse für die Umfahrung verbindet den Rappenweg mit der Straße Am Mitterfeld. Für die modelltechnische Betrachtung einer Umfahrung wird davon ausgegangen, dass die Fahrbeziehungen in Richtung Kirchtrudering untergeordnet angebunden sind, so dass die Hauptfahrbeziehungen auf die Umfahrung gelenkt werden.

Planfall 2: Sperrung der Straße Am Mitterfeld

In Abwandlung früherer Planungsüberlegungen zu einer Sperrung der Straße Am Mitterfeld in Höhe des Riemer Friedhofs, die die Verbindung zwischen Trudering und der Messestadt Riem unterbrochen hätte und seinerzeit auf große Widerstände gestoßen ist, wird nun eine Sperrung der Straße Am Mitterfeld nördlich der Joseph-Wild-Straße betrachtet. Durch die Sperrung soll der Nord-Süd gerichtete Durchgangsverkehr durch

Entwurf

Stand 12.05.2011

Trudering unterbunden werden. Diese Variante würde es den Truderinger Bürgerinnen und Bürgern weiterhin ermöglichen, in die Messestadt zu gelangen.

Planfall 3: Sperrung des Rappenweges:

Im Planfall 3 wird die Sperrung des Rappenweges hinsichtlich der Auswirkungen des Nord-Süd und Nord-Ost gerichteten Durchgangsverkehrs untersucht. Sie stellt gleichzeitig eine Alternative zur Sperrung der Straße Am Mitterfeld im Planfall 2 dar und ergänzt Überlegungen, ob ohne Umfahrung Kirchtruderings mit kostengünstigeren Maßnahmen der Verkehr in Trudering beruhigt und reduziert und gleichzeitig auf dafür vorgesehene Umleitungsstrecken gelenkt werden kann.

Planfall 4: „Aktives Ortsteilzentrum Trudering“ (AOZ) :

Der Planfall 4 untersucht die Auswirkungen von verkehrsberuhigenden Maßnahmen (verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, T 20) in der Truderinger Straße zwischen der Bajuwarenstraße und dem Schmuckerweg sowie der Straße Am Mitterfeld, die im Rahmen des Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramms „Aktive Stadt und Ortsteilzentren“ eine entscheidende Rolle spielen. Die Ausweisung als verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit Tempo 20 impliziert einen Um- bzw. Rückbau dieses Straßenabschnittes der Truderinger Straße einschließlich der daran anschließenden Knotenpunkte (Bajuwaren-/Truderinger Straße und Truderinger-/Feldbergstraße/Schmuckerweg).

3.2 Ergebnisse der Modellrechnungen:

Die genannten vier Planfälle wurden für den Prognosehorizont durch das integrierte Gesamtverkehrsmodell des Referats für Stadtplanung und Bauordnung berechnet. Im Folgenden werden die maßgebenden Ergebnisse der verkehrlichen Betrachtungen der einzelnen Planfälle genannt. Um die Wirkungen dieser Planfälle ersehen zu können sind in den Anlagen 7 bis 9 die Ergebnisse der Modellbetrachtungen und die Verkehrsverlagerungen, also Zu- und Abnahmen des Verkehrs dargestellt.

Planfall 1: Umfahrung Kirchtrudering

Die Verkehrsbetrachtungen ergeben für eine Umfahrung Kirchtruderings eine Verkehrsbelastung von ca. 14.500 Kfz/Tag. Die Straße Am Mitterfeld wird um ca. -10.000 Kfz/Tag entlastet, so dass ein Rest- oder Anliegerverkehr von ca. 5.500 Kfz/Tag verbleibt. Das Verkehrsaufkommen in der Emplstraße wird um ca. -4.000 Kfz/Tag reduziert und der Ortskern von Straßtrudering mit der Truderinger Straße wird lediglich um 1000 Kfz/Tag entlastet. Der Schmuckerweg weist eine Reduzierung um ca. -3.000 Kfz/Tag auf. In der großräumigen Betrachtung fällt auf, dass der Schatzbogen ebenfalls um ca. -1.000

Entwurf

Stand 12.05.2011

Kfz/Tag entlastet wird. Des Weiteren muss mit einer erheblichen Mehrbelastung der Friedenspromenade (ca. +2.500 Kfz/Tag) durch eine Umfahrung gerechnet werden.

Planfall 2: Sperrung der Straße Am Mitterfeld

Die Sperrung der Straße Am Mitterfeld nördlich der Joseph-Wild-Straße bewirkt in Kirchtrudering nur eine Verkehrsreduzierung um ca. -4000 Kfz/Tag und wirkt sich in der Truderinger Straße überhaupt nicht mehr aus. Die Ursachen liegen zum einen darin, dass die Hauptverkehrsströme über die Joseph-Wild-Straße in Richtung Messestadt fließen und zum anderen daran, dass eine problemlose Umfahrung der Sperrung über die Messestadt nach Alt-Riem möglich ist.

Planfall 3: Sperrung Rappenweg

Eine Sperrung des Rappenweges entlastet weder den Ortskern von Kirchtrudering (Am Mitterfeld ca. -500 Kfz/Tag) noch den von Straßtrudering (Truderinger Straße unverändert). Verkehrszuwächse sind dagegen in der östlichen Truderinger Straße (+4.500 Kfz/Tag) und dem Schmuckerweg (+4.500 Kfz/Tag) zu verzeichnen.

Planfall 4: „Aktives Ortsteilzentrum Trudering

Die deutlichsten Verkehrsabnahmen von ca. -8.500 Kfz/Tag sind im Ortskern von Straßtrudering in der Truderinger Straße zu verbuchen. Die Maßnahmen des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs sind ebenfalls im Schmuckerweg (-3.000 Kfz/Tag) und in der Straße Am Mitterfeld (-500 Kfz/Tag) als Verdrängungen des Nord-Süd gerichteten Durchgangsverkehrs zu spüren. Die Verlagerung des Ost-West gerichteten Durchgangsverkehr schlägt sich in der Wasserburger Landstraße und großräumig auf der Autobahn BAB A94 mit einer Verkehrszunahme von ca. +1.000 Kfz/Tag nieder. Ebenso verzeichnet der Schatzbogen eine Verkehrszunahme um ca. 1.500 bis 2.000 Kfz/Tag, wohingegen sich die Belastungszunahmen in der Baumkirchner- und der St.-Veit-Straße also den Verbindungsstraßen zwischen der Truderinger- und der Wasserburger Landstraße mit ca. +500 Kfz/Tag auf ihrem ursprünglichen Niveau befinden. Die Bajuwarenstraße (-500 Kfz/Tag) wird sogar in der Gesamtsumme entlastet und die Friedenspromenade erfährt keine Belastungszunahmen durch den Planfall 4.

3.3 Verkehrsplanerische Bewertung

Planfall 1: Umfahrung Kirchtrudering

Die Ergebnisse zeigen, dass die verkehrsbedingten Beeinträchtigungen in den Ortskernen von Straß- und Kirchtrudering mit einer Umfahrung Kirchtruderings allein nicht zu beseitigen sind.

So ist eine Verkehrsreduzierung durch eine Umfahrung Kirchtruderings nur lokal begrenzt auf die Straße Am Mitterfeld und den Ortskern von Kirchtrudering zu erreichen. Die

Entwurf

Stand 12.05.2011

Verkehrsabnahme in der Truderinger Straße ist mit einer Abnahme von -1000 Kfz-Fahrten am Tag kaum noch spürbar.

Eine Umfahrung gemäß Planfall 1 kommt somit vor allem den Anwohnerinnen und Anwohnern der Straße Am Mitterfeld und der Emplstraße zu Gute. Um den Ortskern von Straßtrudering und damit die Truderinger Straße vom Durchgangsverkehr spürbar zu entlasten, sind eigene zusätzliche Maßnahmen erforderlich (siehe Anlage 8).

Planfall 2: Sperrung der Straße Am Mitterfeld:

Die Sperrung der Straße Am Mitterfeld nördlich der Joseph-Wild-Straße bietet keine Lösung für den starken Verkehrsfluß zwischen der Messestadt Riem und den durch die Straße An der Point angeschlossenen Gebieten nördlich der BAB A94 und der Wasserburger Landstraße im Süden. Dies lässt sich deutlich an der Verkehrsbelastung im Ortskern von Straßtrudering ablesen, die nahezu unverändert bleibt. Darüber hinaus birgt die Sperrung der Straße Am Mitterfeld die Gefahr, dass der Verkehr aus dem Münchner Nordosten im Zuge der Riemer Straße den Ortskern Riem durchquert und somit einen bereits verkehrsberuhigten Bereich wieder neu belastet.

Planfall 3: Sperrung des Rappenweges:

Die Sperrung des Rappenweges bringt eine deutliche Entlastung für den Riemer Park und steigert somit insbesondere dort die Aufenthalts- und Erholungsfunktion. Die vorhandenen Verkehrsbeziehungen in Nord-Ost Richtung und umgekehrt müssen jedoch aufrecht erhalten bleiben. Das bedeutet, dass der Verkehr des Rappenweges den Umweg über die Wasserburger Landstraße und den Schmuckerweg zur Straße Am Mitterfeld fahren wird. Der Verkehr, der bisher durch mehr oder minder unbewohntes Gebiet geführt wurde, wird nun auf einen durchgängig angebauten Straßenzug umgeleitet.

Verkehrsberuhigungseffekte sind hier nicht zu erwarten. Im Gegenteil, es werden Belastungszunahmen in der östlichen Truderinger Straße und dem Schmuckerweg von ca 3.000 bis 4.000 Kfz am Tag erwartet.

Planfall 4: „Aktives Ortsteilzentrum Trudering“ (AOZ) :

Entscheidend für eine Verkehrsreduzierung in Straßtrudering im Zuge der Truderinger Straße ist die Umsetzung der Maßnahmen des Planfalles 4 (Aktive Ortsteilzentren Trudering), also eine angestrebte großräumige Umleitung des Durchgangsverkehrs durch Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches. Die Maßnahmen dienen dazu den Ost-West gerichteten Durchgangsverkehr aus der Truderinger Straße fernzuhalten. Der zu verlagernde Verkehr wird weiträumig den Ortskern umfahren und von Westen kommend über die Baumkirchner Straße, die St.-Veit-Straße oder die Bajuwarenstraße auf die Wasserburger Landstraße abgeleitet und umgekehrt. Die drei genannten Nord-Süd Straßen werden wegen der großräumig wirksamen Verkehrsableitung keine

Entwurf

Stand 12.05.2011

nennenswerten Änderungen weder nach oben noch nach unten erfahren (siehe Anlage 9). Der Durchgangsverkehr von Osten wird auf der Wasserburger Landstraße gehalten und wechselt größtenteils auch nicht mehr auf die Truderinger Straße über, sondern steuert direkt den Mittleren Ring an. Aus Richtung Norden wird der Durchgangsverkehr auf die BAB A 94 als eine schnellere Verbindung geleitet.

Die mit diesem Planfall noch nicht ausreichende Verkehrsreduzierung im Ortskern von Kirchtrudering und in der Straße Am Mitterfeld könnte zum Beispiel durch eine Tempo 30 Beschilderung in der Straße Am Mitterfeld zwischen der Kirchtruderinger- und der Linnenbrügger Straße erfolgen.

Detaillierte Aussagen über die Machbarkeit und Umsetzung der Maßnahmen aus dem Planfall 4 -Aktive Ortsteilzentren- werden nach Abschluss der vorbereitenden Untersuchungen im Rahmen der Aktiven Zentren dem Stadtrat in einer eigenen Beschlussvorlage als „Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept (ISEK)“ zur Entscheidung vorgelegt. Das ISEK baut auf einem externen Verkehrsgutachten auf, das den modellmäßig erstellten Planfall 4 zu Grunde legt und die Leistungsfähigkeit in Bezug auf das vorhandene und geplante Straßennetz einschließlich der angrenzenden Knotenpunkte und der Lichtsignalanlagen nachweist.

4. Städtebauliche und landschaftsplanerische Bewertung der Umfahrung Kirchtruderings

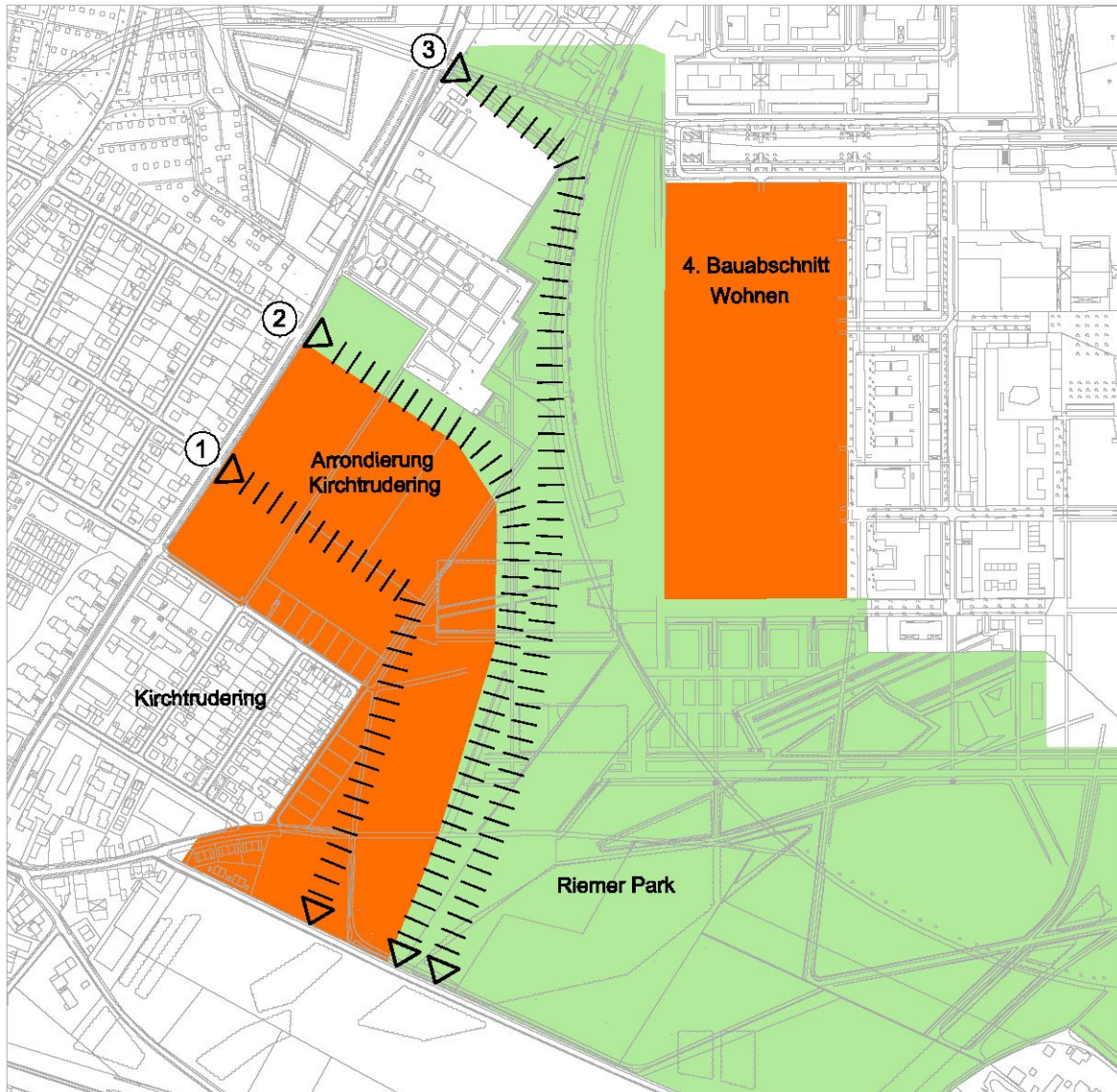
4.1 Trassenvarianten

Die Ergebnisse der weitergehenden verkehrlichen Untersuchung (Kapitel 3) zeigen, dass die positiven verkehrlichen Auswirkungen einer Umfahrung ausschließlich im Bereich eines Teilabschnittes „Am Mitterfeld“ (Bestandsbelastung derzeit 15.500 Kfz/ Tag) zu erzielen sind. Folglich kommt einer Umfahrungstrasse primär eine kleinräumige Entlastungsfunktion zu. Vor diesem Hintergrund wurden folgende drei Varianten auf ihre städtebaulichen, landschaftsplanerischen sowie wirtschaftlichen Auswirkungen hin untersucht.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Übersicht Trassenvarianten:



Trassenvariante 1: „Integrierte Trasse“

Die Umfahrung zweigt etwa auf Höhe des Kirtaweges von der Straße Am Mitterfeld ab, führt durch die geplante Arrondierung Kirchtrudering und wird in das Wohngebiet eingebunden. Im Süden schließt sie an den Rappenweg an.

In dieser Variante übernimmt eine baugebietsinterne Sammel- und Erschließungsstrasse zusätzlich Entlastungsfunktion, wobei in der Führung und Ausgestaltung der Trasse Ziel wäre, eine gleichmäßige Verteilung der Verkehre „Am Mitterfeld“ und der neuen „integrierten Trasse“ zu erreichen.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Trassenvariante 2: „Ortsrandtrasse“

Die Umfahrung zweigt südlich des Alten Riemer Friedhofs von der Straße Am Mitterfeld ab. Danach verläuft sie entlang oder im Randbereich der geplanten Arrondierung Kirchtruderings. Sie schließt östlich des Ortskerns von Kirchtrudering wieder an den Rappenweg an. In dieser Variante hat die Umfahrung fast ausschließlich Entlastungsfunktion.

Trassenvariante 3: „Parktrasse“

Die Umfahrung zweigt nördlich des Friedhofs von der Straße Am Mitterfeld ab und verläuft zwischen dem alten Riemer Friedhof und der Gärtnerei auf der westlichen Seite und dem Tribünenbau auf der östlichen Seite nach Süden. Sie schließt östlich des Ortskerns von Kirchtrudering wieder an den Rappenweg an. In ihrer Funktion ist diese Variante mit der Variante 2 vergleichbar, wobei sie hier vollständig außerhalb des gebauten Kontextes geführt wird.

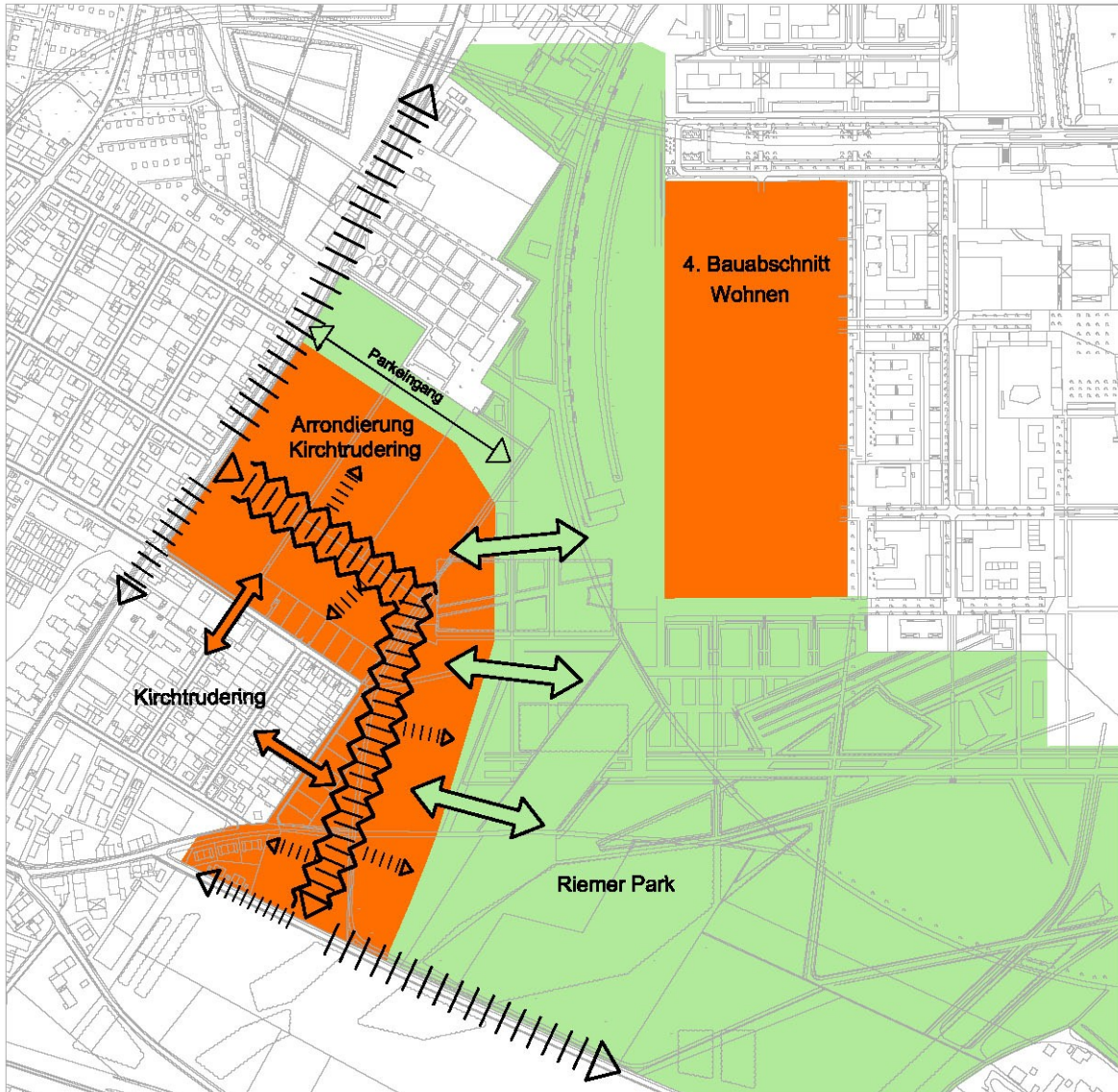
4.2 Beurteilung der Varianten in ihren Auswirkungen

Die drei Varianten wurden hinsichtlich der Aspekte Gesamtkonzept und Städtebau, Landschaftsplanung, Immissionsschutz sowie Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit untersucht.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Trassenvariante 1: „Integrierte Trasse“



Gesamtkonzept, Städtebau und Landschaft

Das Planungsgebiet der Arrondierung Kirchtrudering wird durch die Umfahrung in zwei Teile geteilt, wodurch der stadträumliche Zusammenhang innerhalb des neuen Wohnquartiers deutlich stärker gestört wird als bei einer reinen Erschließungsstraße. Zusätzlich zur Straße Am Mitterfeld wirkt die Umfahrungsstraße als ein zweite Barriere für den Fuß- und Radverkehr zwischen Kirchtrudering und dem Riemer Park bzw. der Messestadt Riem. Die städtebauliche Bewältigung der Barriere würde in der Planung eine

Entwurf

Stand 12.05.2011

äußerst anspruchsvolle Aufgabe darstellen. Mit der Möglichkeit, sich mit einem Teil der Bebauung zum Park zu öffnen, könnte zumindest dem Grundgedanken, die Messestadt Riem und Trudering über den Park zu verknüpfen, noch zu einem gewissen Maße Rechnung getragen werden. Ein Eingriff in den Riemer Park und somit Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität könnten vermieden werden.

Immissionsschutz

Wegen der hohen Verkehrsbelastung wird entlang der Trasse eine entsprechende Lärmschutzbebauung erforderlich werden. Gebaute Beispiele an anderen Stellen zeigen, dass dies gebäudetypologisch mit entsprechenden Festsetzungen im Bebauungsplan machbar ist. Ein Teil der Wohnbebauung sowie der Freiflächen werden trotz Maßnahmen einer erhöhten Lärmbelastung ausgesetzt sein.

Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit

Der Verlauf der „integrierten Trasse“ ist die kürzeste Variante und verbindet Umfahrfunktion mit Haupterschließung für die Arrondierung Kirchtrudering. Der Flächenbedarf liegt zwar höher als bei einer reinen gebietsinternen Erschließungsstrasse, stellt aber hinsichtlich Fläche und Herstellungskosten im Variantenvergleich die günstigste Trasse dar. Zur Realisierung bedarf es privater Grundstücke, jedoch würde bei einer Mitwirkungsbereitschaft der Grundeigentümer an einer Planung die Umsetzbarkeit und Finanzierung aufgrund des ursächlichen Zusammenhangs von Bebauung und Erschließung erleichtert.

Die Notwendigkeit einer Lärmschutzbebauung bedeutet auf diesen Flächen einen entsprechenden Wertverlust, wobei im Gegenzug am östlichen Rand der Arrondierung Kirchtrudering hochwertige Standorte für Wohnbebauung am Park möglich wären.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Trassenvariante 2: „Ortsrandtrasse“



Gesamtkonzept, Städtebau und Landschaft

Der Verlauf der Umfahrung greift am Rand in den Riemer Park ein und hat eine Zerschneidung des stadträumlichen Zusammenhangs zur Folge.

Sie steht einem wichtigen Kerngedanken des Planungskonzeptes für die Messestadt Riem entgegen, welcher eine intensive Verzahnung von Stadt und Landschaft sowie der Stadtteile Riem und Kirchtrudering vorsieht. Eine wegemäßige Vernetzung der Arrondierung Kirchtrudering mit den Grünflächen des

Entwurf

Stand 12.05.2011

Riemer Parks und mit dem 4. BA Wohnen der Messestadt Riem ist deutlich erschwert. Blickbeziehungen zwischen Kirchtrudering und der Messestadt Riem bzw. in den Riemer Park sind mit einer Umfahrung kaum möglich; eine Troglage der Trasse ist wegen des hohen Grundwasserspiegels nur bedingt und mit entsprechend hohen Kosten realisierbar. Durch die Lage der Trasse im Randbereich der Arrondierung Kirchtrudering ergeben sich erhebliche stadtgestalterische Probleme bei der Ausbildung eines neuen Ortsrandes und der Schnittstelle zum Riemer Park.

Die Neubebauung müsste sich konzeptionell vom Park abwenden. In der Arrondierung Kirchtrudering ist keine Wohnbebauung mit direktem Bezug zum Riemer Park möglich.

Immissionsschutz

Zum Schutz der Wohngebiete im Randbereich der geplanten Arrondierung Kirchtrudering und zum Schutz des Riemer Parks sind erhebliche aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen entlang der Trasse notwendig.

Der Kirchtrudering zugewandte, westliche Teil der Arrondierung bleibt von Lärmimmissionen weitgehend ungestört, wobei im östlichen Bereich jedoch Einschränkungen in der Wohnfunktion sowie der Erholungsfunktion und Aufenthaltsqualität im Riemer Park durch verbleibende Immissionen unvermeidbar bleiben werden. Ohne Lärmschutzmaßnahmen würden die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Richtwerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) in den Randbereichen der geplanten Arrondierung Kirchtrudering überschritten.

Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit

Bei dieser Variante werden bereits hergestellte Parkteile zerstört mit entsprechenden verlorenen Kosten.

Sie schließt eine attraktive Parklage aus, wodurch der Verlust der hochwertigsten Grundstücke zu deutlichen wirtschaftlichen Einbußen führen wird.

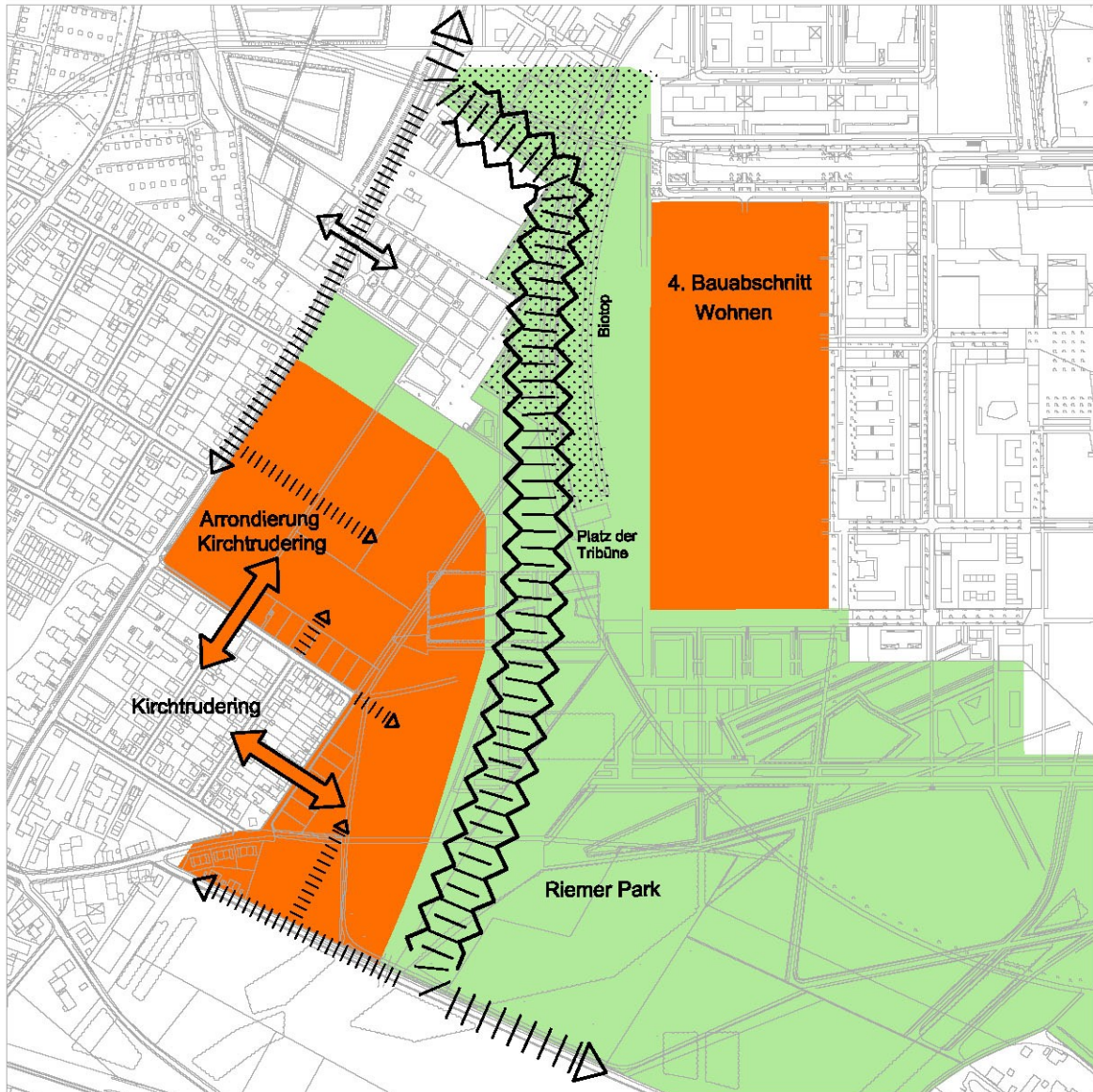
Da zusätzlich zur Umfahrung ein internes Erschließungsnetz für die künftigen Baugebiete erforderlich würde, ergibt sich ein deutlich höherer Flächenbedarf, der zumindest in Teilen zu Lasten der Wohnbauflächen zu decken wäre.

Der Trassenverlauf der Umfahrung liegt weitestgehend auf privaten Grundstücksflächen. Es entstehen erhebliche Kosten für den Grunderwerb für Umfahrung und Lärmschutzmaßnahmen sowie deren Herstellung. Durch die eindeutig übergeordnete Funktion und somit voraussichtliche fehlende Ursächlichkeit ist wohl kaum von Grundstücksabtretungen und einer Mitfinanzierung durch die Planungsbegünstigten der Arrondierung Kirchtrudering auszugehen. Zudem wird sich möglicherweise der Grunderwerb wegen der bereits jetzt festzustellenden mangelnden Verkaufsbereitschaft der Eigentümer schwierig gestalten und evtl. zu zeitlichen Verzögerungen führen.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Trassenvariante 3: „Parktrasse“



Gesamtkonzept, Städtebau und Landschaft

Die „Parktrasse“ hat die größte Zerschneidung des stadträumlichen Zusammenhangs zur Folge und löst maximale Versiegelungs- und Barriereeffekte im Riemer Park aus. Der konzeptionelle Grundgedanke der Verzahnung von Stadt und Landschaft wird erheblich in Frage gestellt. Eine Vernetzung der Arrondierung Kirchtrudering mit dem 4. BA Wohnen der Messestadt ist nur vereinzelt durch Querungsmöglichkeiten für den Fuß- und

Entwurf

Stand 12.05.2011

Radverkehr möglich, der geplante westliche Parkeingang von Kirchtrudering wird durchschnitten; der Platz der Tribüne kann nicht mehr die beabsichtigte Verbindungsfunktion zwischen den Ortsteilen erfüllen.

Blickbeziehungen zwischen Kirchtrudering und der Messestadt Riem bzw. in den Riemer Park sind wegen der Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen kaum möglich; eine Troglage scheidet weitgehend aus (siehe Trassenvariante 2). Durch die Reduzierung des Verkehrs auf der Straße Am Mitterfeld wird jedoch das Überqueren der Straße für Friedhofsbesucherinnen und -besucher erleichtert.

Die Funktion des Biotopschwerpunkts im Bereich der Tribüne und die schon realisierten Ausgleichsflächen für Eingriffe in der Messestadt Riem verlieren ihre inhaltliche Begründung. Der Lebensraumverbund wird deutlich gestört. Diesbezüglich entsteht auch ein Widerspruch zu den Zielen des Flächennutzungsplans, der auf dem Trassenkorridor eine „übergeordnete Grünbeziehung“ darstellt, sowie eine weitgehende Abweichung vom Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728 i für den Landschaftspark, der westlich der Tribüne „Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft“ festsetzt. Die Fläche des Riemer Parks wird verkleinert. Die erheblichen Veränderungen des Parkentwurfs bedürfen einer urheberrechtlichen Klärung.

Immissionsschutz

Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) und die Richtwerte der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) werden in den östlichen Randbereichen der Arrondierung Kirchtrudering überschritten. Die größten Beeinträchtigungen erfährt der Riemer Park. Diese sind nur über aktive Lärmschutzmaßnahmen in Griff zu bekommen, wodurch die Barrierewirkung noch weiter verschärft wird. Die Erholungsfunktion und die Aufenthaltsqualität im Riemer Park wird insgesamt deutlich beeinträchtigt sein.

Wirtschaftlichkeit und Umsetzbarkeit

Dieser Trassenverlauf ist mit ca. 1,2 km die deutlich längste Variante. Da es analog der Variante 2 eines zusätzlichen Erschließungsnetzes für die Arrondierung bedarf, stellt die „Parktrasse“ hinsichtlich Flächenbedarf und Herstellungskosten die ungünstigste Variante dar. Die Trasse verläuft zum großen Teil auf städtischem Grund, es müssten jedoch bereits hergestellte Parkteile in großem Umfang mit entsprechenden verlorenen Kosten zurückgebaut werden. Als rein übergeordnete Trasse ohne jegliche Erschließungsfunktion müsste die Finanzierung aus dem kommunalen Haushalt erfolgen.

Die hochwertigen Standorte für Wohnbebauung am Park in der geplanten Arrondierung Kirchtrudering werden qualitativ abgewertet.

Entwurf

Stand 12.05.2011

5. Zusammenfassende Bewertung:

5.1 Verkehr

Durch die verkehrlichen Modellbetrachtungen hat sich gezeigt, dass die Planfälle 2 „Sperrung der Straße Am Mitterfeld“ und 3 „Sperrung des Rappenwegs“ aufgrund ihrer Ergebnisse aus den weiteren Betrachtungen ausscheiden. Mit einer Umfahrung Kirchtruderings (Planfall 1) kann eine lokal begrenzte Verkehrsverlagerung entstehen (Anlage 8) und damit nur eine Entlastung für die Straße Am Mitterfeld und für die Emplstraße erreicht werden. Für diese Entlastung muss eine Umfahrungsstraße gebaut werden, die zusätzlich eine verkehrsinduzierende weiträumige Sogwirkung auf den Verkehr hat und die Funktion einer gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) nicht gewollten Hauptverkehrsstraße übernimmt. Diese Ergebnisse bestätigen den Planfall 4.1 des Verkehrskonzepts für den Münchner Osten (Prof. Kurzak). In dem Verkehrskonzept war eine Verkehrsabnahme für die Straße Am Mitterfeld um nur 6.000 Kfz-Fahrten am Tag ermittelt worden und für die Truderinger Straße im Bereich des Ortskern sogar eine Verkehrszunahme von 1.000 Kfz-Fahrten pro Tag. Diese Werte weichen nicht wesentlich von den jetzigen Betrachtungen ab. Eine Bestätigung der von Prof. Kurzak getroffenen Empfehlung für eine Umfahrung Kirchtruderings ist damals wie heute fachlich nicht eindeutig belegbar. Denn auch schon damals war nur die lokale Entlastung für die Straße Am Mitterfeld und nicht für ganz Trudering erkennbar.

Der Ortskern von Straßtrudering wird nach den neuesten verkehrlichen Betrachtungen zumindest um 1.000 Kfz/Tag auf 14.000 Kfz/Tag entlastet, was aber für die Installation eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs, für den eine Obergrenze von maximal 8.000 bis 9.000 Kfz-Fahrten pro Tag als verträglich gilt, immer noch zu viel wäre. Diese geringen Belastungen können nur durch zusätzliche Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Ortskern von Straßtrudering wie im Planfall 4 erreicht werden.

Mit den Maßnahmen des Planfalls 4 (Aktive Ortsteilzentren Trudering) und der Einrichtung einer Tempo-30-Beschilderung in der Straße Am Mitterfeld kann der Durchgangsverkehr verträglich für die Stadtbezirke 14 und 15 abgeleitet werden. Der Durchgangsverkehr wird dazu im vorhandenen Hauptverkehrsstraßennetz gebündelt und größtenteils weiträumig abgeleitet.

Anhand der Differenzdarstellungen der Planfälle (Anlage 8 und 9) lässt sich die Ableitung des großräumigen Durchgangsverkehrs ablesen. Der Nord-Süd gerichtete Durchgangsverkehr wird von der Straße Am Schatzbogen aufgenommen, die gemäß VEP eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion ist und noch ausreichend Kapazitäten für den Durchgangsverkehr aus dem Bereich des Ortskerns Trudering aufweist.

Der Ost-West gerichtete Durchgangsverkehr im Zuge der Truderinger Straße wird von der Wasserburger Landstraße und der Bundesautobahn BAB A94 aufgenommen. Damit diese „Ableitung“ möglichst verträglich und auch gleichmäßig verteilt abgewickelt werden

Entwurf

Stand 12.05.2011

kann, soll sie gleichermaßen über die Baumkirchner, die St.-Veit- und die Bajuwarenstraße geführt werden. Die Wirksamkeit dieses Konzepts ist im Planfall 4 hinreichend nachgewiesen.

Aus verkehrlicher Sicht ist festzustellen, dass eine Umfahrung Kirchtruderings lediglich zu kleinräumigen Entlastungswirkungen führen wird.

5.2 Städtebau und Landschaftsplanung

Eine Umfahrung Kirchtruderings konterkariert in den Trassenvarianten 2 und 3 den Kerngedanken des Planungskonzeptes für die Messestadt Riem, welcher eine intensive Verzahnung von Stadt und Landschaft vorsieht. Stadträumliche Zusammenhänge, Blickbeziehungen und Wegebeziehungen zwischen Kirchtruderung und der Messestadt Riem bzw. dem Riemer Park werden zerschnitten. Hochwertige Standorte für Wohnbebauung am Park werden qualitativ erheblich abgewertet oder gehen verloren. Wesentliche Aspekte der Erholungsfunktionen, des Landschaftsbildes und der Ökologie werden gravierend beeinträchtigt.

Durch verschiedene Besitzverhältnisse der betroffenen Grundstücke entstehen Realisierungsrisiken und Kosten.

Aus stadtplanerischer Sicht wird daher grundsätzlich von einer Umfahrung Kirchtruderings abgeraten, da sie in jeder möglichen Trassenführung mit negativen Auswirkungen im Bereich des Städtebaus und der Landschaftskonzeption verbunden ist.

Wird jedoch zugunsten einer verkehrlichen Entlastung des Bereichs „Am Mitterfeld“ eine Entscheidung für die Umfahrung getroffen, so ist in der Gesamtbetrachtung nur eine in die Neuplanung integrierte Trasse (Variante 1) in Form einer Hauptsammelstraße vertretbar, welche gleichzeitig die Erschließungsfunktion des Quartiers übernimmt.

Die größten Probleme würde eine Realisierung der Variante 3 erzeugen, da sie mit maximalen Eingriffen in den Riemer Park, den größten Barrierewirkungen und gleichzeitig dem höchsten Flächenbedarf und somit auch den höchsten Kosten verbunden ist.

5.3 Kosten

Nach einer ersten Abschätzung möglicher Kosten für eine Umfahrung Kirchtruderings unter Berücksichtigung einer optimalen Lösung sowohl für den Städtebau als auch für den Riemer Park und der Einbeziehung von Grunderwerbskosten und des Lärmschutzes, kann von einer zweistelligen Millionensumme ausgegangen werden. Exakte Kosten können nur auf der Grundlage einer Entwurfsplanung ermittelt werden. Hier wurde eine pauschale Kostenabschätzung zur Herstellung der Straßenflächen im Rahmen der sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) vorgenommen.

Entwurf

Stand 12.05.2011

6. Fazit und weiteres Vorgehen

Als Ergebnis der vergleichenden Betrachtung muss festgestellt werden, dass eine Umfahrung Kirchtruderings zur Verkehrsberuhigung von Straß- und Kirchtruderung nicht alle verkehrlichen, städtebaulichen, landschaftsplanerischen und immissionstechnischen Vor- und Nachteile sowie die erheblichen finanziellen Aufwendungen ausgleichen kann. Die Entlastungswirkungen treten nur lokal begrenzt auf und stehen in keinem angemessenen Verhältnis zu den erheblichen Nachteilen für den 5. BA Wohnen der Messestadt Riem und den daran anschließenden Riemer Park.

Um jedoch Verkehrsreduzierungen in der Straße Am Mitterfeld zu erzielen, ist aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung eine abgewandelte Form der Umfahrung (Planfall 1 gem. Trassenvariante 1) denkbar, die als innerörtliche Hauptsammelstraße mit Erschließungsfunktion einen Teil des Verkehrs der Straße Am Mitterfeld aufnimmt und somit für eine spürbare Entlastung derselben sorgt. Auf diese Weise wäre es möglich, den Neuverkehr aus dem 5. BA Wohnen sowie einen Teil des Durchgangsverkehrs verträglich abzuwickeln, ohne die erheblichen Nachteile einer Umfahrung in Kauf nehmen zu müssen.

Unterstützt wird diese abgewandelte Form der Umfahrung durch die Maßnahmen des Planfalls 4 „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“.

Erst durch die Maßnahmen des Planfall 4 mit dem verkehrsberuhigten Geschäftsbereich kann eine deutliche verkehrliche Entlastung Straßtruderings herbeigeführt werden. Der Planfall 4 wird unabhängig von dieser Beschlussvorlage im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen zum Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ weiterentwickelt und detailliert untersucht hinsichtlich seiner verkehrlichen Machbarkeit und Leistungsfähigkeit im Gesamtnetz.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in einer eigenen Beschlussvorlage die Ergebnisse der vorbereitenden Untersuchungen des Planfalls 4 als Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept (ISEK) dem Stadtrat zur Kenntnis geben, um die weiteren Schritte für die Umsetzung und Finanzierung der Aktiven Ortsteilzentren für Truderung in die Wege leiten zu können.

7. Anträge

Drei Jahre nach Stadtratsauftrag – planerische Ergebnisse zur Umfahrung Kirchtruderung umgehend vorlegen

Antrag Nr. 08-14 / A 00522 der Stadträte Herrn Dr. Georg Kronawitter, Herrn Hans Podiuk und Herrn Robert Brannekämper der CSU Stadtratsfraktion vom 15.01.2009 (Anlage1)
Durch den Antrag wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung aufgefordert unabhängig von der Arrondierung Kirchtruderings (5. BA Wohnen der Messestadt Riem) eine Entscheidung über eine Machbarkeit herbeizuführen.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Stellungnahme:

Mit Vorlage dieses Beschlusses wird dem Antrag entsprochen.

Höchste Eisenbahn für die Umfahrung Kirchtruderings

Antrag Nr. 08-14 / B 01386 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 Trudering- Riem vom 30.07.2009 (Anlage 2)

Die Stadt München wird gebeten, umgehend der Öffentlichkeit die Ergebnisse der vom Stadtrat 2006 in Auftrag gegebenen Vorplanungen für die sog. Umfahrung Kirchtrudering vor dem Hintergrund eines LKW Führungskonzeptes und der Aufnahme Truderings in das Bund-Länder-Förderprogramm „Aktive Orts- und Stadtteilzentren, vorzustellen.

Stellungnahme:

Mit Vorlage dieses Beschlusses wird dem Antrag entsprochen.

Kirchtruderinger Umfahrung

Antrag Nr. 08-14 / B 02843 des Bezirksausschusses des Stadtbezirks 15 Trudering- Riem vom 17.03.2011 (Anlage 3)

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird aufgefordert darzulegen, warum bisher noch keine Planung zur Umfahrung vorgelegt wurde und warum die Untersuchung nicht bei den „Aktiven Zentren Trudering“ eingeflossen ist.

Stellungnahme:

Die Umfahrung Kirchtrudering war immer an die Arrondierung Kirchtruderings geknüpft. Diese konnte wegen anderer Prioritäten im Referat für Stadtplanung und Bauordnung erst jetzt begonnen werden. Die Ergebnisse der verkehrlichen Planfallbetrachtung einer Umfahrung sind als Ausgangswerte in die Erstellung des Verkehrsgutachtens für die Aktiven Zentren eingeflossen. Das Gutachten ist zudem in enger Zusammenarbeit und in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch einen externen Gutachter erstellt worden.

Mit Vorlage dieses Beschlusses wird dem Antrag entsprochen.

Ortsumfahrung Kirchtrudering

Antrag Nr. 08-14 / A 02344 der Stadträtinnen und Stadträte Herr Ingo Mittermaier, Frau Regina Salzmann, Frau Claudia Tausend und Herrn Helmut Schmid der SPD Stadtratsfraktion vom 31.03.2011

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten dem Stadtrat bis zur Sommerpause 2011 die Ergebnisse der Trassenprüfung der „Ortsumfahrung“ Kirchtrudering vorzulegen.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Stellungnahme:

Die Umfahrung Kirchtrudering war immer an die Arrondierung Kirchtruderings geknüpft.

Diese konnte wegen anderer Prioritäten im Referat für Stadtplanung und Bauordnung erst jetzt begonnen werden.

Mit Vorlage dieses Beschlusses wird dem Antrag entsprochen.

Entwurf

Stand 12.05.2011

Beteiligung des Bezirksausschusses/der Bezirksausschüsse

Der betroffene Bezirksausschuss des 15. Stadtbezirks Trudering-Riem wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 2) der Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben....., die von Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt gewürdigt wird.....

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da zum Zeitpunkt der in der AGAM geforderten Anmeldefrist die erforderlichen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist jedoch erforderlich, weil eine Bezirksausschussanhörung noch erforderlich war.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöllner und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Schwartz, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

Entwurf

Stand 12.05.2011

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, zur Entlastung der Straße Am Mitterfeld und zur Umfahrung Kirchtruderings gemäß Planfall 1, die Trassenvariante 1 als Hauptsammelstraße, integriert in den 5. Bauabschnitt weiter zu planen und bei der weiteren Entwicklung dieses Bauabschnitts mit einzubeziehen.
2. Die Planfälle 2 „Sperrung der Straße Am Mitterfeld“ und 3 „Sperrung des Rappenwegs“ werden wegen ihrer weitgehenden verkehrlichen Wirkungslosigkeit und nicht gewollter Verkehrsverlagerungen nicht weiter verfolgt.
3. Dem Planfall 4 „Aktives Ortsteilzentrum Trudering“ mit der Einrichtung eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches in der Truderinger Straße zwischen der Bajuwarenstraße und dem Schmuckerweg wird zur Entlastung des Ortskerns von Straßtrudering zugestimmt.
4. Der Antrag Nr. 08-14 / A 00522 der Stadträte Herrn Dr. Georg Kronawitter, Herrn Hans Podiuk und Herrn Robert Brannekämper vom 15.01.2009 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
5. Der Antrag Nr. 08-14 / B 01386 des Bezirksausschusses des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem vom 30.07.2009 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
6. Dem Antrag Nr. 08-14 / B 02843 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 15 Trudering- Riem vom 17.03.2011 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
7. Dem Antrag Nr. 08-14 / A 02344 der Stadträtinnen und Stadträte Herrn Ingo Mittermaier, Frau Regina Salzmann, Frau Claudia Tausend und Herrn Helmut Schmid vom 31.03.2011 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

Entwurf

Stand 12.05.2011

III. **Beschluss** nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

Entwurf

Stand 12.05.2011

IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst
an das Direktorium Dokumentationsstelle
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
 mit der Bitte um Kenntnisnahme.verfolgt

V. WV Planungsreferat SG 3
 zur weiteren Veranlassung.

zu V.

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HAII/V1 (2x)
3. An den Bezirksausschuss 15
4. An das Direktorium HA II – BA (2x)
5. An das Baureferat
6. An das Kreisverwaltungsreferat
7. an das Kommunalreferat
8. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
9. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
10. An die Stadtwerke München GmbH
11. An das Planungsreferat HA I, I/01 – BVK, I/1, I/3, I/32-2
12. An das Planungsreferat HA II
13. An das Planungsreferat HA III
14. An das Planungsreferat HA IV
15. An das Planungsreferat SG 3
 mit der Bitte um Kenntnisnahme.
16. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/32-2
 zum Vollzug des Beschlusses.

Am
 Planungsreferat SG 3