



Landeshauptstadt München, Direktorium  
D-HA II / BA Geschäftsstelle Ost

**Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
PLAN-HA I- 11- 1**

**Vorsitzende  
Dr. Stephanie Hentschel**

**Privat:**

Vogesenstraße 52 a  
81827 München  
Telefon: (089) 43 77 70 79  
Telefax: (089) 43 77 70 80  
E-Mail: stephanie.hentschel@t-online.de

**Geschäftsstelle Ost:**

Friedenstraße 40  
81660 München  
Telefon: (089) 233 - 61484  
Telefax: (089) 233 – 989 61484  
E-Mail: bag-ost.dir@muenchen.de

München, 22.11.2013

Ihr Schreiben vom  
18.10.2013

Ihr Zeichen

Unser Zeichen  
5.3/11/2013

**Beschlussentwurf Umfahrung Kirchtrudering- vertiefende Untersuchungen  
Sitzungsvorlage Nr. 08-14/ V 13255**

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem hat sich in seiner Sitzung am 21.11.2013 mit der o.g. Anhörung befasst befasst und hierzu mehrheitlich folgendes beschlossen:

Das Planungsreferat wird aufgefordert, die Verkehrsentwicklung im Hinblick auf die geplante Entwicklung im Nord-Osten grossräumiger/überregional zu betrachten und die Auswirkung der entstehenden Verkehre auf den 15. Stadtbezirk zu betrachten und dazustellen.

Mit Befriedigung registriert der BA 15, dass sich mittlerweile auch das Planungsreferat zu der Einschätzung durchringen konnte, dass die verkehrliche Überlastung, insbesondere des Knotens Kirchtruderinger Straße / AmMitterfeld eine echte Umfahrung erfordert. Dies gilt umso mehr, als das Verkehrsgutachten gerade für die Messestadt-bezogene Relation Joseph-Wild-Straße / Am Mitterfeld (südlich) einen signifikanten Verkehrszuwachs von bis zu 25% allein zwischen 2010 und Ende 2012 ausgewiesen hat (vgl. Seite 7 der Beschlussvorlage). Dennoch kritisieren wir die lange Verfahrensdauer von bisher 7 Jahren für diese Vorlage.

Von daher und unter Berücksichtigung absehbarer Strukturzuwächse im näheren Umfeld appelliert der BA an den Stadtrat, umgehend und endgültig die Weichen für eine Umfahrung Kirchtrudering zu legen. Diese ist als die erforderliche Süd-West-Anbindung der Messestadt zu sehen, welche erwiesenermaßen nicht von der Straße Am Mitterfeld geleistet werden kann.

Spätestens seit dem aktuellen Stadtratsbeschluss, für die Entwicklungsmaßnahme Nord-Ost auch eine Süderschließung über den Schatzbogen ins Auge zu fassen, ist der Verweis auf den Schatzbogen als alternative Messestadt-Westerschließung nicht mehr haltbar.

Der BA 15 sieht sich auch durch die Feststellung der Münchner Branddirektion bestätigt, wonach nur eine Umfahrung Kirchtrudering die derzeit zu lange Hilfsfrist für Feuerwehreinsätze in Waldtrudering von der Feuerwache 10 aus so reduzieren könnte, dass die auf das gesetzlich vorgeschriebene Grenze von 10 Minuten eingehalten werden kann. (Siehe <http://www.rismuenchen.de/RII2/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3106905.pdf> S.10, vom 17.10.2013).

Aus verkehrlicher Sicht sieht der BA 15 in der landschaftsorientierten Trasse 3 mit Anbindung an die Joseph-Wild-Straße die optimale Lösung, da sie die Hauptverkehrsströme von und zur Messestadt passgenau abbildet und somit eine echte Südwest-Anbindung der Messestadt darstellt. Sie würde damit auch die Feuerwehranfahrtszeiten von der Feuerwache 10 nach Waldtrudering signifikant verkürzen. Zudem würde auch die Situation zwischen den beiden Friedhofsteilen deutlich verbessert und der Knoten Joseph-Wild-Straße/ Am Mitterfeld entlastet.

Eine landschaftsorientierte Planung und Ausführung wäre eine auch intellektuell anspruchsvolle Zusatzaufgabe für den Entwurfsverfasser des Landschaftsparks. Damit könnte er auch sein konkretes Urheberrecht für diese Übergangsstelle weiterentwickeln. Die Stadt München könnte zudem mit einer optimal gestalteten landschaftsorientierten Trasse 3 ein international beachtetes Zeichen setzen, wie man Nutzungsdichte, Erholungslandschaft mit einer notwendigen Verkehrserschließung gut verbinden kann. Dass dies im Prinzip möglich ist, hat die Machbarkeitsstudie gezeigt, ebenso, dass es funktionierende Landschaftsbrücken zwischen dem Park und dem andockenden Kirchtruderinger Wegesystem gibt.

Weiterhin erscheint eine Verknüpfung der Trasse 1a mit der Trasse 3 möglich und diese an die Joseph-Wild-Straße / Paul-Wassermann-Straße anzuschliessen. Ein Eingriff in den hier noch nicht fertiggestellten Riemer Park, ist an dieser Stelle minimal und es kann die vorhandene Straße entlang der Tribüne mit einbezogen werden. Ausserdem kann ein Teil der Straße über SoBon abgerechnet werden.

Wir bleiben bei unserem Antrag, zumal aus dem Planungsreferat verlautet, dass das Entwicklungsgebiet Nord-Ost über den Schatzbogen erschlossen werden soll, der schon heute nicht mehr Aufnahmefähig ist. Durch diese Entwicklung und die geplante Bebauung der Unnützwiese wird auch die Bajuwarenstraße weitere Verkehre aufnehmen müssen.

Bei fortgesetzter Untersuchung der Trasse 1a mit 3 empfiehlt der BA, den Landschaftsarchitekten für den Riemer Park, Gilles Vexlard, sofort zwecks Mitwirkung und Einigung einzubinden. Kommt eine Einigung nicht zustande ist dann zu prüfen, ob eine etwaiges Urheberrecht hinter einem berechtigten Interesse der LHM und seiner Bürgerinnen und Bürger an einem Straßenbau zurück zu treten hat.

Wir fordern die LH München auf, diese Straße ebenfalls zu untersuchen und die bisher nicht überzeugenden Gründe der Ablehnung hinten an zu stellen.

Sollte die zeitnahe Realisierung einer mutigen, landschaftsorientierten Trasse 3 mit Anbindung an die Joseph-Wild-Straße unter den spezifischen Münchner Randbedingungen nicht möglich erscheinen, plädiert der BA 15 für die Realisierung der Trasse 1a – aber „as soon as possible“. Auch diese Trasse leistet einen entscheidenden Beitrag zur Entlastung in puncto Am Mitterfeld, Knoten Schmuckerweg / Kirchtruderinger Straße sowie Vermeidung von Schleichverkehr in der so genannten „Kriegersiedlung“.

Voraussetzung hierfür ist aber eine verkehrlich gelungene Anbindung dieser Trasse an die existierenden Straßen, um die Ableitungsfunktion wirklich zu erreichen.

Der BA15 geht davon aus, dass die Gesamtkosten dieser Variante wegen einer eingeschränkten Verwertbarkeit der Grundstücke im 5. BA höher als die bislang geschätzten Kosten i. H. v. 2,5 Mio. Euro sind. Diese Einbußen sind von der Stadt hinzunehmen und sind überwiegend der Maßnahme Messestadt rechnerisch zuzuordnen.

Sollte sich der Stadtrat für eine Realisierung der Trasse 1a entscheiden, bittet der Bezirksausschuss 15 um Berücksichtigung folgender Maßgaben:

1. Die vorgesehene Straßenbreite von 6,5m ist zwingend zu verwirklichen, so wie vom Planungsreferat vorgeschlagen.

2. Der Fahrradweg, der entlang der Trasse 1 a geführt wird, wird auf der Westseite der Straße Am Mitterfeld fortgeführt. Platz dafür ist genügend vorhanden.

3. An der Brücke über die BAB wäre an der Westseite ein Brückenteil anzudocken für eine Fahrradwegrichtung (ist bereits untersucht und für möglich befunden. Hier muss sich die LHM mit BAB-Direktion SÜD über eine Kostenregelung verständigen - Übernahme durch die LHM, da diese Trasse billiger in der Herstellung ist).

4. Für die betroffenen Häuser - auf die die Straße zuführt - und für die Aussegnungshalle am Riemer Friedhof ist ein aktiver Lärmschutz vorzusehen.

5. Für das angedachte friedhofsnahe Gewerbe sollte bei der weiteren Planung des V. Bauabschnitts entlang der Straße Am Mitterfeld eine entsprechende Fläche vorgesehen werden.

Wir weisen daraufhin, dass dann ein gesicherter Weg von Riem bis zum neuen Gymnasium erreicht wäre, als späterer Schulweg für eine neue Schule im Technologiepark West und den Bürgerinnen und Bürgern dienen kann. Dies gilt auch für die Nutzer der in der Fläche bereits gesicherten Bezirkssportanlage an der Riemer Straße/Ecke Am Mitterfeld.

Mit freundlichen Grüßen

*S. Hentschel*

Dr. Stephanie Hentschel  
Vorsitzende des BA 15  
Trudering-Riem