

**An:**

- **Fr. Dr. Stephanie Hentschel**, BA Vorsitzende , Mail: [bav15@trudering-riem.de](mailto:bav15@trudering-riem.de); [bag-ost.dir@muenchen.de](mailto:bag-ost.dir@muenchen.de)
  
- **Herrn Herbert Danner** , Planungssprecher des BA,  
Mail: [baubiologie.danner@gmx.de](mailto:baubiologie.danner@gmx.de)
  
- **Alle Fraktionen des Stadtrat München**, Mail: [rathaus@muenchen.de](mailto:rathaus@muenchen.de)
  - **SPD**: [spd-rathaus@muenchen.de](mailto:spd-rathaus@muenchen.de); [p.scheifele@muenchen.de](mailto:p.scheifele@muenchen.de)
  - **CSU**: [csu-fraktion@muenchen.de](mailto:csu-fraktion@muenchen.de); [mail@josef-schmid.info](mailto:mail@josef-schmid.info)
  - **Bündnis 90 / Die Grünen**: [siegfried.benker@muenchen.de](mailto:siegfried.benker@muenchen.de);  
[josef.hoegl@muenchen.de](mailto:josef.hoegl@muenchen.de)
  - **FDP**: [fdp@muenchen.de](mailto:fdp@muenchen.de); [info@michaelmattar.de](mailto:info@michaelmattar.de)
  - **Die Linke**: [info@dielinke-muenchen-stadtrat.de](mailto:info@dielinke-muenchen-stadtrat.de)
  - **ÖDP**: [muenchen@oedp.de](mailto:muenchen@oedp.de)
  - **Freie Wähler**: [vorsitzender@freie-waehler-muenchen.de](mailto:vorsitzender@freie-waehler-muenchen.de)
  - **Rosa Liste**: [thomas.niederbuehl@rosaliste.de](mailto:thomas.niederbuehl@rosaliste.de)
  - **Bayernpartei**: [geschaeftsstelle@bayernpartei.de](mailto:geschaeftsstelle@bayernpartei.de)
  - **BIA**: [hasselbach@auslaenderstopp-muenchen.de](mailto:hasselbach@auslaenderstopp-muenchen.de)
  
- **Referat für Stadtplanung und Bauordnung, München**,  
Mail: [tobias.hauff@muenchen.de](mailto:tobias.hauff@muenchen.de); [plan.ha2-1@muenchen.de](mailto:plan.ha2-1@muenchen.de)  
Stadtentwicklungsplanung

## **Stellungnahme Anwohner zur Umfahrung Kirchtrudering**

*Bezug auf:*

### **Referat für Stadtplanung und Bauordnung Entwurf Stand 12.05.2011**

Stadtentwicklungsplanung

PLAN HA I-32-2

PLAN HA II-35R

PLAN HA II-53

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 06382 (12.5.2011)

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

**Sehr geehrte Mitglieder des Stadtrats, sehr geehrte Mitglieder des BA 15 Trudering Riem, sehr geehrte Verantwortliche für Stadtplanung und Bauordnung München,**

wir, die namentlich unten gelisteten Anwohner in Kirchtrudering, möchten zum Projekt Umfahrung Kirchtrudering Stellung nehmen:

Bislang lesen wir in den Medien fast ausschließlich Stellungnahmen, die für diese geplante Umfahrung Kirchtrudering argumentieren.

In Wirklichkeit gibt es gravierende Argumente, die gegen die geplante Umfahrung sprechen. Wir sind sogar überzeugt, dass unter dieser Straße die Lebensqualität aller Kirchtruderinger nicht tragbare Einbußen erleiden würde!

**Wir halten es für eine absolute Notwendigkeit, dass sich die Entscheider zu einem Orts-termin begeben, bevor eine Entscheidung über diese Umgehung getroffen wird:** Dabei sollte von den Straßen Truchthari Anger, Straßl ins Holz und Emplstraße der Blick auf den Riemer Park und den teilweise starken Fußgänger- und Radlerverkehr in den Park gerichtet werden.

Weitere Punkte:

### **1. Lebensqualität**

- Der Riemer Park ist für alle Bewohner Kirchtruderings ein großer Gewinn an Lebensqualität. Er wird von Familien mit Kindern, von Hundebesitzern, von Badegästen im Sommer usw. intensiv genutzt. Daher ist es widersinnig, Kirchtrudering durch eine Hauptverkehrs-Trasse vom Riemer Park abzuschneiden.
- Ebenso wird die Messestadt von Kirchtrudering durch die Straße abgetrennt, obwohl z.B. die beiden katholischen Kirchengemeinden in wenigen Jahren zu einer Gemeinde zusammengelegt werden sollen.
- Herr Kronawitter argumentierte früher gegenüber den Anwohnern des Straßl ins Holz und Truchthari Anger immer, dass ein Bau ausschließlich in Troglage angedacht und zumutbar sei. Ein hoher Grundwasserpegel kann aber nun die Zumutbarkeit nicht erhöhen.
- Der Wert des Riemer Parks, nach unserem Wissen der zweitgrößte in München, würde durch erhebliche Lärmbelastung reduziert. Ebenso leiden darunter die Anwohner.
- Generell sehen wir Kirchtruderinger Anwohner die Priorität einer Stadtentwicklung eher im Wohn- und Grünbereich, ergänzt nur durch die unabweisbar notwendige Verkehrsinfrastruktur.

## 2. Verkehrssituation

- Wie im Referentenentwurf Punkt 5.1. Abs. 2 richtigerweise festgestellt wird, reicht eine potentielle Entlastung des Straßtruderinger Ortskerns um ca. 1000 Kfz/Tag nicht aus, einen verkehrsberuhigten Ortskern zu realisieren.
- Wie der Referentenentwurf in seiner Beurteilung des Trassenentwurfs 1, Seite 14 bereits darstellt:

*„Das Planungsgebiet der Arrondierung Kirchtruderings 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 äußerst anspruchsvolle Aufgabe darstellen“.*

Dem ist eigentlich nichts mehr hinzuzufügen.

- Die Entlastung von Am Mitterfeld würde nur auf einer kurzen Strecke zwischen Kreuzung Am Mitterfeld / Kirchtruderinger Straße und Kirtaweg stattfinden. Der Verkehr würde dort vielleicht um ein paar Tausend Autos zurückgehen.
- Die Straße Am Mitterfeld ist in diesem Bereich nur westlich auf einer Länge von gut 0,5 Km wohnbebaut. Die östliche Straßenseite ist fast ausschließlich gewerblich bebaut. Die Trassenvariante 1 mit einer Länge von knapp einem Kilometer und beidseitiger Wohnbebauung belastet infolgedessen 3 bis 4- mal so viele Anwohner.
- Sehr viel mehr Verkehr (14.500 Autos / Tag) würde erfahrungsgemäß auf die neue Strecke gezogen. Auch die ohnehin stark belastete Friedenspromenade würde zusätzlich belastet werden. Wir verweisen hier auf das „Verkehrsgutachten für den Münchner Osten“ von Prof. Kurzak, in dem bei Umfahrung Kirchtruderings für die Friedenspromenade zusätzlich ein Plus von 2000 Kfz/Tag prognostiziert wird.
- Demgegenüber wird im selben Gutachten eine Entlastung des Schatzbogens um 2000 Kfz/Tag prognostiziert, ein nicht gewünschter Effekt, der den Zielsetzungen des Verkehrsentwicklungsplans zur Bündelung des Kfz-Verkehrs widerspricht. Auf diesen Sachverhalt weist das Planungsreferat im vorliegenden Referentenentwurf (Seite 4 Abs. 1) bereits deutlich hin.
- Neue Straßen ziehen auch immer neuen Verkehr an. Die im Planfall 1 unterstellte Reduktion um fast 2/3 auf 5.000 Kfz/Tag für Am Mitterfeld erscheint uns unrealistisch. Wer beobachtet, woher die Verkehrsströme kommen sieht, dass der Nord-Süd Verkehr, also von und in Richtung Schmuckerweg / Am Mitterfeld, deutlich stärker als der Ost-West-Verkehr (Kirchtruderinger-/Emplstraße) ausgeprägt ist. Auch im Gutachten von Prof Kurzak war von einer Reduktion um „nur“ 6000 KFZ/Tag die Rede. Und gesetzt den Fall, die Entlastung würde kurzfristig eintreten: Sobald die Autofahrer dies bemerken, werden sie die Straße erfahrungsgemäß wieder umso intensiver nutzen. Und damit sind wir zurück beim Punkt, dass die neue Straße insgesamt mehr Verkehr anzieht.
- In diesem Zusammenhang stellt sich weiterhin die Frage nach der Rechtfertigung von Straßenbaumaßnahmen mit Kosten in zweistelliger Millionenhöhe.
- Die Anbindung des oben genannten starken Fußgänger-, Radler- und Hundeverkehrs in den Riemer Park über eine Umfahrung ist vollkommen offen. Diese Anbindung wäre nur mit Hilfe mehrerer großzügiger, per Rad befahrbarer Überführungen zu meistern, die Platz brauchen und Geld kosten. Ob die Kosten hierfür in den Finanzplänen enthalten

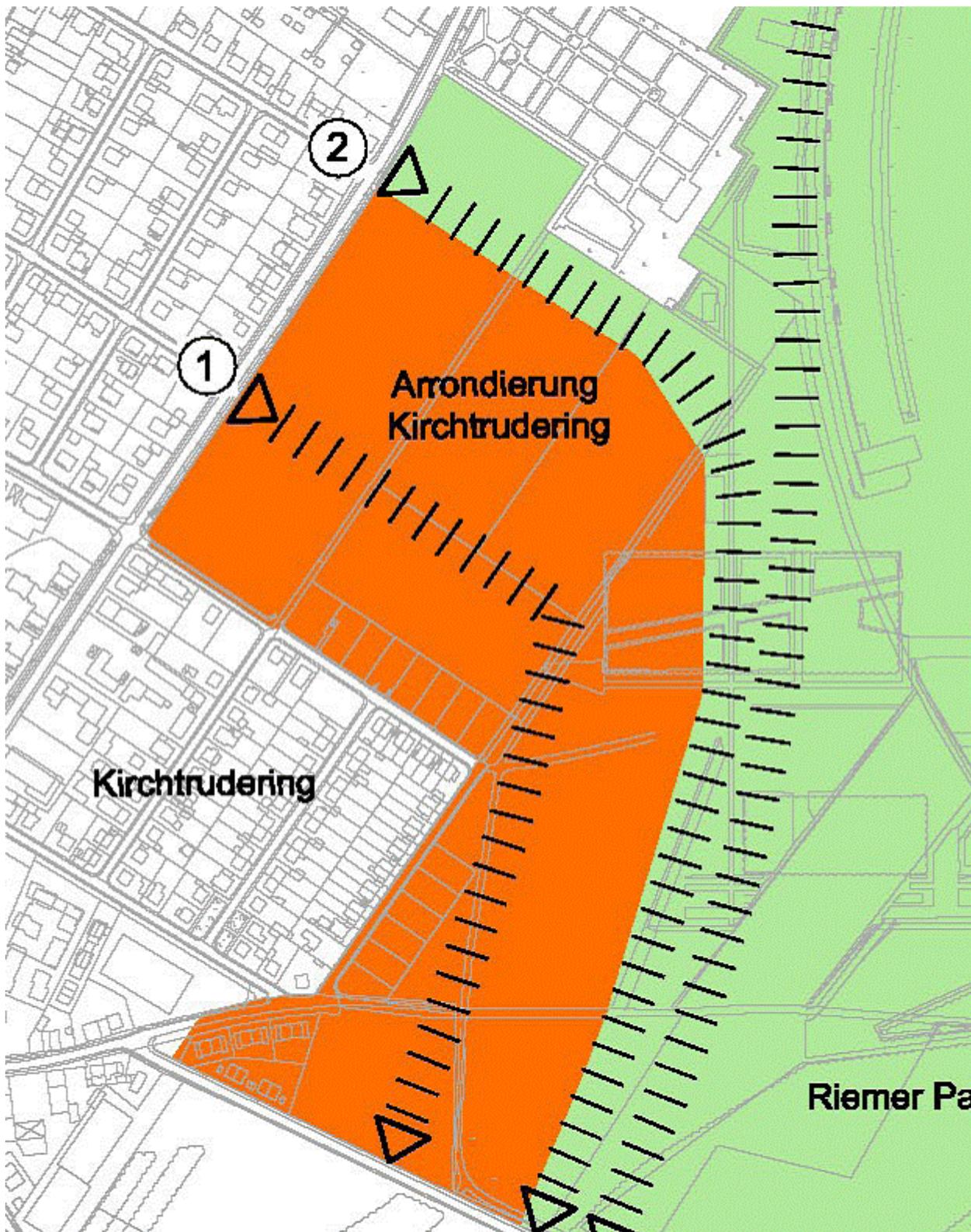
sind, ist unklar. Fußgängerampeln würden den Umfahrungscharakter ad absurdum führen und Staus verursachen.

- Die Anbindung an die bestehenden Straßen (Rappenweg und Am Mitterfeld) ist unklar: Zusätzliche Ampeln würden Staus verursachen.

### **3. Strassenkategorie**

- Die vorgeschlagene Trassenführung 1 als Hauptsammelstraße die laut Gutachten diejenige mit den wenigsten Nachteilen sei, ist nach unserer Einschätzung die schlechtest mögliche dreier nicht geeigneter Umfahrungsvarianten: Offensichtlich ist sie vom Wunsch nach kürzest möglicher Streckenführung (= schneller Bau und geringe Kosten) getragen.
- Diese kürzest mögliche Strecke zieht zusätzlichen Durchgangsverkehr an. Um das Wohngebiet attraktiv zu machen, ist die zweckmäßigste Lösung eine Erschließungstrasse, was auch den Wert der Grundstücke erhält.
- Eine Umfahrungsstraße ist nicht zukunftssicher, denn sie zerschneidet das neue Wohngebiet Bauabschnitt 5 unnötigerweise in 2 Teile. Die Logik einer Umfahrung ist sehr kurzfristig gedacht. In einer überschaubaren Anzahl an Jahren werden sich die Anwohner dort links und rechts gegen den Verkehr wehren.
- Die „Alt-Anwohner“ von Am Mitterfeld nördlich der geplanten Zufahrt der Umfahrung ab dem Kirtaweg werden sich auch herzlich bedanken über diese gelungene Umfahrungs-idee. Diese sind dann wie bisher und noch viel mehr mit bis zu 20.000 KFZ pro Tag betroffen.
- Beerdigungen am Riemer Friedhof würden durch weiter wachsenden Verkehr gestört, die Hauptstraße würde mit deutlich verstärktem Verkehr mitten durchfahren.

**Darstellung der Planvarianten:**



#### 4. Gegenüberstellung der Verkehrssituation Vorher/Nachher

Die konkrete Zusammenfassung der Belastungszahlen verdeutlicht das Missverhältnis der Belastung der Anwohner vorher und nachher:

##### Ist-Situation:

- Gut 500 Meter einseitige Wohnbebauung Am Mitterfeld (fast nur westlich, die andere Seite ist großteils Gewerbegebiet) mit ca. 15.000 Autos /Tag Belastung (von Kreuzung Schmuckerweg/Kirchtruderingerstraße bis Kirtaweg)
- 200 Meter Kirtaweg - Friedhof ebenso mit 15.000 Autos / Tag belastet

→ **Summarisch also 15.000 Autos auf 700 Meter reiner Wohnbebauung**

##### Situation nach geplanter Maßnahme (Trasse 1)

- Gut 500 Meter einseitige Wohnbebauung am Mitterfeld mit 5.000 Autos (laut Gutachten Kurzak nur Reduktion um -6000 Autos = 9.000 Autos verbleiben)
- Knapp 1000 Meter neue Umfahrung (beide Straßenseiten Wohnbebaut) => 1000 Meter \* 2 = 2000 Meter durch den 5.Bauabschnitt Wohnbebauung mit 14.000 Autos / Tag Belastung
- 200 Meter Kirtaweg - Friedhof mit 18.000 bis 22.000 Autos belastet

##### Summarisch ergibt sich also aus den Modellrechnungen durch die neue Trasse 1 für

- Am Mitterfeld eine Entlastung von -10.000 bis -6.000 Autos / Tag auf 700 Meter einseitiger Bebauung
- Eine Belastung der neuen Anwohner im Bauabschnitt 5 auf knapp 1000 Meter, **doppelseitig** bebaut, von 14.000 Autos / Tag, ungefähr die Größenordnung des bisherigen Verkehrs Am Mitterfeld. Plus mehrere 1000 Autos / Tag Zusatzverkehr nördliches Am Mitterfeld.
- **Also eine Netto Zusatz Verkehrsbelastung des Zwei- bis Dreifachen für die Kirchtruderinger Anwohner gegenüber der bisherigen Situation.**

<b>Modellrechnung</b>	Autos je Tag	Strecken Meter	Faktor 1=einseitig 2=beidseitig	"Einwohner- Belastungs- Kennzahl <sup>2</sup> "	
<b>Ist Situation</b>	15.000	700	1	<b>10.500</b>	Am Mitterfeld Basisgröße
				<b>100%</b>	
Geplante Umfahrung	14.500	950	2	<b>27.550</b>	Neue Strecke
	5.000	200	1	<b>1.000</b>	Am Mitterfeld Nord
	-10.000	500	1	<b>-5.000</b>	Am Mitterfeld
<b>= Neue Belastung insgesamt</b>				<b>23.550</b>	
				<b>224%</b>	Neue Belastung
<b>= Neue Belastung insgesamt bei geringerer Reduktion Am Mitterfeld (Kurzak)</b>				<b>25.550</b>	
				<b>243%</b>	Neue Belastung

<sup>2</sup> Einwohner Belastungskennzahl: Einfache Multiplikation von "Autos je Tag" x "Streckenmeter" x "Faktor" / 1000 = Belastung der Einwohnern insgesamt mit Autos

Dieses Missverhältnis ist unsere Meinung nach auch Grundlage der ablehnenden Stellungnahme im **Referentenentwurf Punkt 5.2, Abs. 3 Seite 21:**

*„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.“*

## 5. Schlussfolgerung

Die obige Darstellung der Belastungszahlen verdeutlicht, dass eine Ostumfahrung von Kirchtruderung eklatante Nachteile hat. Daraus folgt der Verzicht auf die Planung einer Umfahrung (auch) der Variante 1 und statt dessen eine behutsame, anwohnerfreundliche Erschließung des 5. Bauabschnitts, die ausschließt, dass sich der Verkehr mangels Umfahrung Schleichwege durch das Wohngebiet sucht.

**Wir sehen eine Ostumfahrung Kirchtruderings als absolut nicht notwendig an, da die aufgezeigten Nachteile die Vorteile klar überwiegen. Sie würde Truderung/Riem insgesamt sogar deutlichen Schaden zufügen. Daher bitten wir, das Referat für Stadtentwicklung und Bauordnung zu beauftragen, eine Planung zur Erschließung des 5. Bauabschnitts der Messestadt auszuarbeiten, das die Möglichkeiten zur Erschließung des Areals ohne die angedachte Umfahrlösung aufzeigt.**

Sehr gerne erläutern wir diese Argumente vor Ort, per Telefon oder Mail. Jederzeit zur Verfügung stehende Ansprechpartnerin dazu wäre:

Primär: **Eva Raith, Truchthari Anger 66, 0173-9477017, [eva.raith@mgm-tp.com](mailto:eva.raith@mgm-tp.com)**

Weiterhin:

Dipl.-Ing. Gerhard Leo Büttner, Am Mitterfeld 55, 81829 M, 089-4274350, [buettner@dim.de](mailto:buettner@dim.de)

Peter Grünbeck, Straßl ins Holz 5, 81829 München, 089-92503963, [grunbeck@burda.com](mailto:grunbeck@burda.com)

München, 12. Juli 2011,

**Eva Raith** – im Auftrag der übrigen unterzeichnenden Anwohner Kirchtruderings, siehe Liste