Telefon: 0 233-28066
Telefax: 0 233-21797

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

PLAN-HAI-32-2
PLAN-HAII-32-P
PLAN-HAII-53

ENTWURF
Stand: 16.10.2013

Umfahrung Kirchtrudering
- Vertiefende Untersuchungen

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 13255

Anlagen:
1. Übersicht Trassenvarianten
2. Kurzfassung der Ergebnisse
3. Information der Bauträger
4. Städtebaulicher Konzeptplan Messestadt Riem
5. Übersichtsplan Stadtbezirk

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom <.....> (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis
Seite

I. Vortrag der Referentin 2
1. Anlass....2
2. Vorgehensweise....2
3. Untersuchte Trassenvarianten....3
3.1. Nullvariante....3
3.2. Integrierte Trasse 1a....3
3.3. Integrierte Trasse 1b....5
3.4. Parktrasse 3a - landschaftsorientiert....5
3.5. Parktrasse 3b – kostenorientiert....5
4. Wesentliche Auswirkungen der Trassenvarianten....9
4.1. Verkehrsprognose und Entlastungswirkung....9
4.2. Bewertung Schutzgüter....9
4.3. Städtebaulicher und landschaftlicher Kontext (siehe Anlage 4)....11
4.4. Wirtschaftlichkeit und Kosten....12
4.5. Urheberrechtliche Betrachtung....12
5. Zusammenfassende Bewertung....13
II. Beschluss 16

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 10 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbegrenzt ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des Referats für Stadtplanung und Bauordnung vorliegt.

1. Anlass

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München hat am 02.05.2012 mehrheitlich den Beschluss „Umfahrung Kirchtrudering" (Vorlagen Nr. 08-14/V 06382) unter Berücksichtigung der Ergänzungsanträge der Stadtratsfraktion der SPD sowie des Änderungsantrags der Stadtratsfraktion der CSU gefasst. Mit diesem Beschluss wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Maßnahmeträger München Riem GmbH (MRG) zu veranlassen, vertiefende Untersuchungen für die integrierte Trasse und die Parktrasse einer Umfahrung Kirchtruderings in Auftrag zu geben. Entsprechend dem Änderungs- und Ergänzungsantra ist dabei die Parktrasse abschnittsweise zu bewerten und die Ortsrandtrasse lediglich im Bereich südlich des Friedhofs mit der Fragestellung näher zu untersuchen, ob sich Synergieeffekte mit dem geplanten Parkplatz am Parkeingang ergeben. Die Kombination der integrierten und der Parktrasse ist ebenfalls zu bewerten (**Anlage 1**).

Die Ergebnisse der vertiefenden Untersuchungen sind dem Stadtrat vorzulegen und die Bauwerber des 4. Bauabschnitts Wohnen in der Messestadt Riem per Schreiben über diese Beschlussfassung zu informieren.

2. Vorgehensweise

In Zusammenarbeit mit den Auftragnehmern, dem Ing. Büro Lang+ Burkhardt, das in Kooperation mit weiteren Fachplanungsbüros den Auftrag durchgeführt hat, wurden zuerst die zu untersuchenden Varianten gemäß Stadtratsauftrag und die zugehörigen Untersuchungsszenarien definiert. Danach haben die Auftragnehmer die verkehrlichen Grundlagen durch eine erneute Verkehrserhebung an allen relevanten Knotenpunkten im Bereich der Arrondierungsfläche von Kirchtrudering aktualisiert und für eine verkehrliche Feinanalyse aufbereitet.

Auf der Basis aller relevanten verkehrlichen Grundlagen wurden dann für die verschiedenen Planfälle jeweils die Analyse mit den Durchgangverkehrsanteilen sowie die Prognose für den Prognosehorizont 2025 betrachtet. Die Ergebnisse wurden den Berechnungen der Lärmimmissionen zu Grunde gelegt.

Zudem wurde eine umfassende Bestandsaufnahme zur Bewertung der Altlasten, der lufthygienischen und lokalklimatischen Grundlagen, der Biotope und Vegetationsstrukturen, der vorhandenen Ausgleichsflächen und der Altlasten, der Bodenfunktionen und -eigenschaften sowie der Grundwasserstände vorgenommen.

Alle relevanten Untersuchungsergebnisse wurden in einen Abwägungsprozess eingebracht und in einer Gegenüberstellung tabellarisch bewertet.

Die Ergebnisse dieser „vertiefenden Untersuchungen“ sind in einem Abschlussbericht als Kurzfassung (**Machbarkeitsstudie Trassenvarianten**) dokumentiert und in **Anlage 2** beigefügt. Eine Langfassung mit allen Ergebnissen, Zahlen und Berechnungen einschließlich einer Matrix zur Abwägung aller Belange liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung ebenfalls vor und kann bei Bedarf eingesehen werden.

Die Information der Bauträger im 4. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem zum Sachstand der Beschlusslage Umfahrung Kichtrudering ist mit Schreiben vom 28.08.2012 erfolgt und kann in **Anlage 3** eingesehen werden.

3. Untersuchte Trassenvarianten

3.1. Nullvariante

Als Nullvariante wurde die Untersuchungsvariante im bestehenden Straßennetz festgelegt, die alle bis zum Jahr 2025 zu erwartenden Einwohner- und Arbeitsplatzentwicklungen einschließlich des 5. Bauabschnitts Wohnen enthält. Die Umfahrung Kirchtrudering ist in der Nullvariante nicht enthalten. Die Nullvariante entspricht in ihren Ergebnissen den Verkehrsbelastungen des Prognosenullfalls, der bereits in den vorangegangenen Untersuchungen behandelt wurde und Gegenstand des Beschlusses zur Umfahrung Kirchtrudering (Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 02.05.2012) ist.

3.2. Integrierte Trasse 1a

Die Trasse 1a führt bevorrechtigt im Norden von der Straße Am Mitterfeld kommend auf Höhe der Linnenbrügger Straße weiter am Rand der Arrondierungsfläche für den 5. Bauabschnitt Wohnen und südlich des Riemer Friedhofs, um dann Richtung Süden in den 5. Bauabschnitt abzuschwenken. Sie wird ebenfalls bevorrechtigt in den Rappenweg eingeschwenkt. Die Straße Am Mitterfeld und der Rappenweg münden nachrangig in die Umfahrungsstraße ein. Der Ergänzungsantrag der SPD-Stadtratsfraktion wurde mit der Trasse 1a aufgegriffen und soll Synergieeffekte mit dem geplanten Parkplatz am Parkeingang West beurteilen **(s. Abb. 1)**.

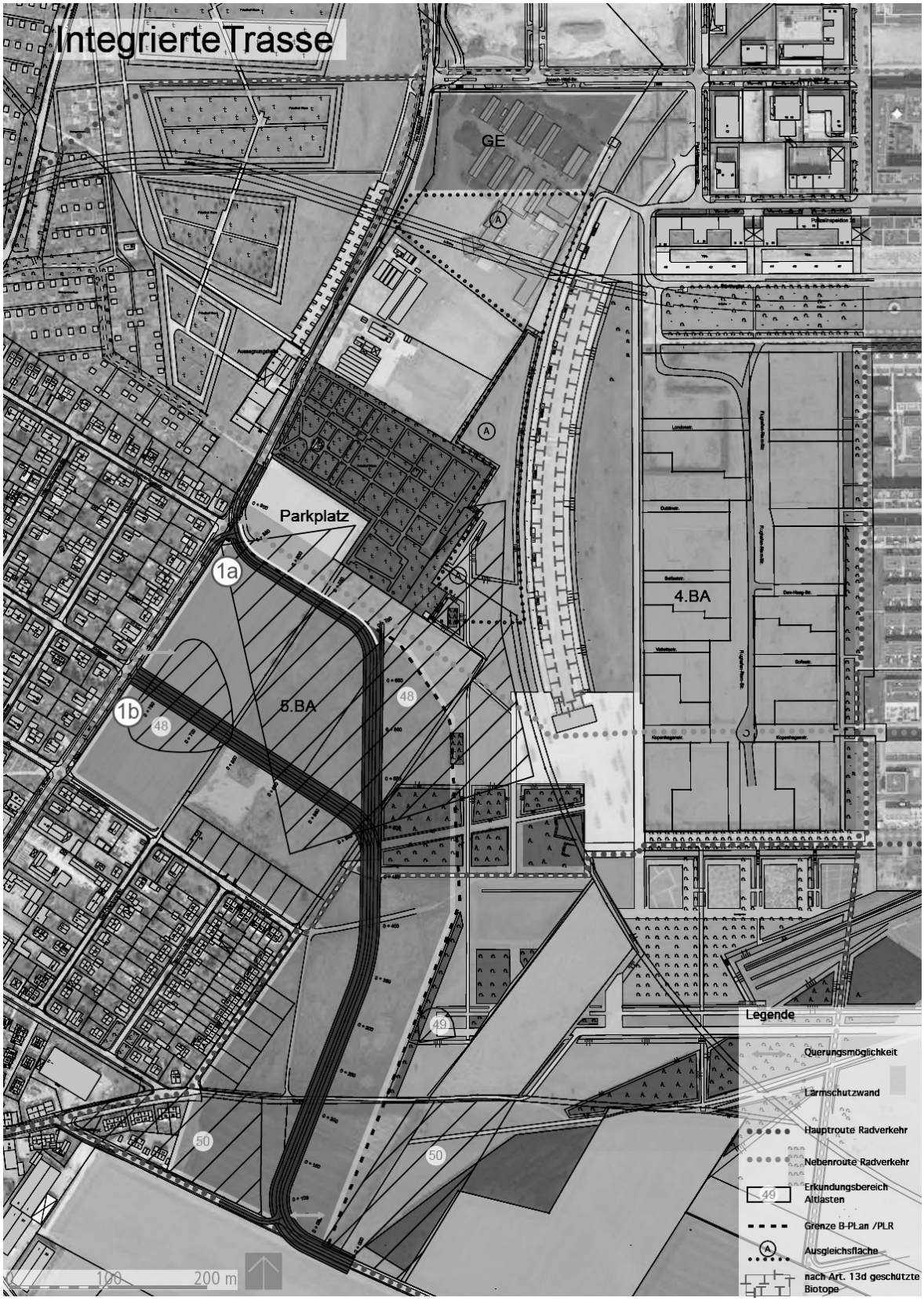
Integrierte Trasse
GE
Parkplatz
1a
1b
5.BA
4.BA
48
49
50
Legende
Querungsmöglichkeit
Lärmschutzwand
Hauptroute Radverkehr
Nebenroute Radverkehr
Erkundungsbereich Altlasten
Grenze B-PLan /PLR
Ausgleichsfläche
nach Art. 13d geschützte Biotope
0
100
200 m

Abbildung 1:

3.3. Integrierte Trasse 1b

Die Trasse 1b ist integraler Bestandteil des 5. Bauabschnitt Wohnen. Sie zweigt in Höhe des Kirtawegs von der Straße Am Mitterfeld ab und mündet wie die Trasse 1a bevorrechtigt in den Rappenweg. Das Straßenprofil fällt bei den integrierten Trassen 1a und 1b aufgrund der zu erwartenden höheren Verkehrsbelastung und der damit verbundenen Tempo 50 Beschilderung als Verbindungsstraße breiter aus als bei einer einer Erschließungsstraße und muss daher durch Radfahrstreifen ergänzt werden. Radverkehr kann nur in Tempo 30 Zonen auf der Fahrbahn mit dem fließenden Verkehr geführt werden (s.Abb. 1).

3.4. Parktrasse 3a - landschaftsorientiert

Die Trasse 3a schwenkt von der Straße Am Mitterfeld nördlich der bestehenden Gärtnerei ab und führt entlang der Zuschauertribüne durch den Riemer Landschaftspark, um sich dann an den 5. Bauabschnitt Wohnen anzuschmiegen. Diese ortsnahe Trassierung wurde gewählt, um die Eingriffe in die bereits hergestellten Landschaftsstrukturen und Parkelemente so gering wie möglich zu halten. Die Bezeichnung „landschaftsorientiert“ beschreibt den Planungsansatz dieser Trasse, durch Troglage im mittleren Abschnitt in Verbindung mit einer Landschaftsbrücke sowie weiteren für den Fuß- und Radverkehr notwendigen Brücken oder Stegen Eingriffe in das Parkkonzept zu reduzieren. Sie mündet im Süden ebenerdig und bevorrechtigt in den Rappenweg. Der Lärmschutz kann landschaftsgerecht in Form von Erdschollen ausgeführt werden. Diese sind bereits an anderen Stellen des Parks ein stilbildendes Element und können verwendet werden, um die Umfahrung optisch in die Landschaft einzubinden. Die Tieferlegung verstärkt die Lärmschutz- und Integrationswirkung zusätzlich. Die Breite der Fahrbahn beträgt 7,00 m und hat beidseitig ein 0,50 m breites Bord. Wegen der Troglage werden straßenbegleitend keine Fuß- und Radwege geführt **(s. Abb. 2)**.

3.5. Parktrasse 3b – kostenorientiert

Der kostenorientierten Variante der Umfahrungsstraße ist der gleiche Streckenverlauf wie der landschaftorientierten Trasse zugrunde gelegt. Sie wird ebenerdig geführt und kann im südlichen Teil Erschließungsfunktionen für den 5. Bauabschnitt Wohnen wahrnehmen. Erforderlicher Lärmschutz wird aus Kostengründen in einfachen Lärmschutzwänden und Lärmwällen hergestellt. Zur Sicherung der Erreichbarkeit des Riemer Parks sind im Verlauf der bisher geplanten Fuß- und Radwegbeziehungen Straßenquerungen mit entsprechenden Öffnungen der Lärmschutzeinrichtungen oder alternativ einfache Brückenbauwerke vorgesehen. Fuß- und Radwege entlang der Umfahrung entfallen in dieser Variante ebenfalls zugunsten von ausreichend vorhandenen Alternativwegen innerhalb des Parks **(s. Abb. 3)**.

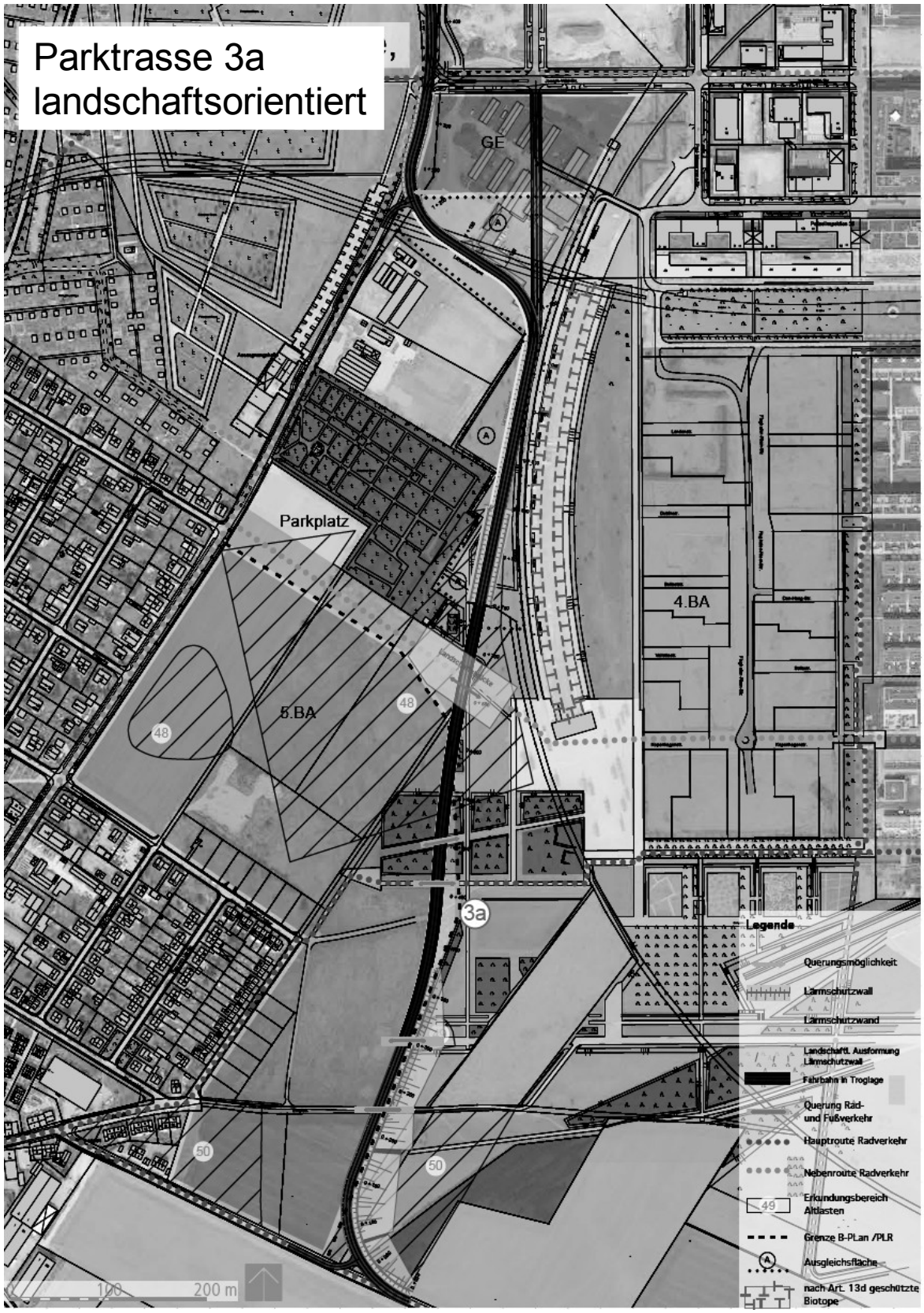
Parktrasse 3a
landschaftsorientiert
GE
Parkplatz
5.BA
4.BA
48
48
50
50
3a
Legende
Querungsmöglichkeit
Lärmschutzwall
Lärmschutzwand
Landschaftl. Ausformung Lärmschutzwall
Fahrbahn in Troglage
Querung Rad- und Fußverkehr
Hauptroute Radverkehr
Nebenroute Radverkehr
49
Erkundungsbereich Altlasten
Grenze B-PLan /PLR
Ausgleichsfläche
nach Art. 13d geschützte Biotope
100
200 m

Abbildung 2

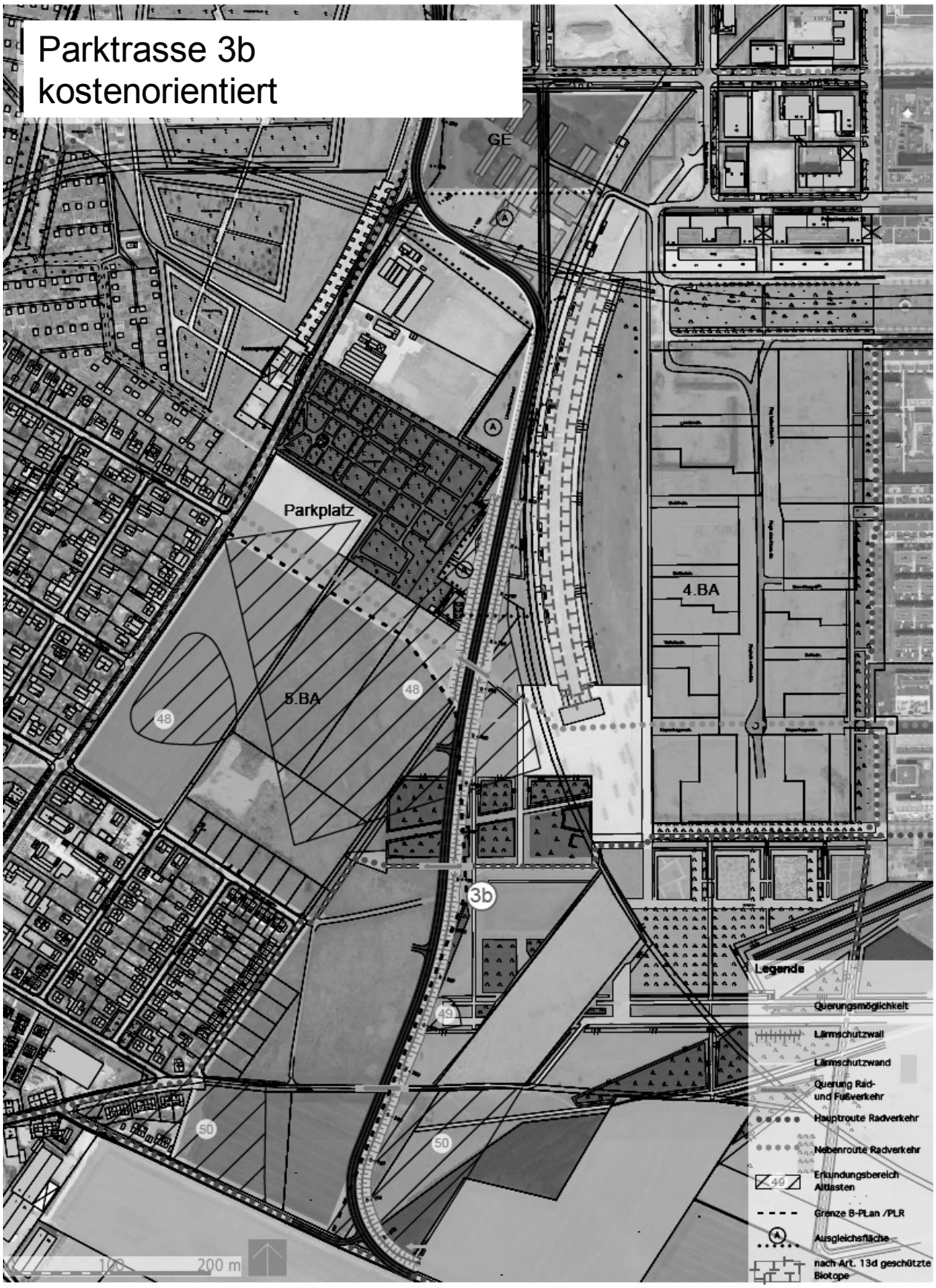
Parktrasse 3b
kostenorientiert
GE
Parkplatz
5.BA
4.BA
48
48
3b
49
50
50
Legende
Querungsmöglichkeit
Lärmschutzwall
Lärmschutzwand
Querung Rad- und Fußverkehr
Hauptroute Radverkehr
Nebenroute Radverkehr
Erkundungsbereich Altlasten
Grenze B-PLan /PLR
Ausgleichsfläche
nach Art. 13d geschützte Biotope
100
200 m

Abbildung 3

Kombination Trassen 1 und 3

Die Kombination der Trassen 1 und 3 (Anlage 1) wurde im Ergänzungsantrag der SPD Stadtratsfraktion gefordert. Sie führt im nördlichen Bereich von der Straße Am Mitterfeld entlang der Tribüne bis zum nordöstlichen Bereich des 5. Bauabschnitt Wohnen, wo sie auf Höhe des Platzes der Tribüne in den 5. Bauabschnitt Wohnen in südlicher Richtung einmündet und wie die anderen Trassen auf den Rappenweg führt.

Diese Variante wurde nach ersten Voruntersuchungen aus den weiteren, vertiefenden Untersuchungen ausgeschlossen, da sie die Nachteile der verschiedenen Trassenvarianten in sich vereint und keine Vorteile gegenüber den anderen Trassenvarianten erkennen ließ.

Die Nachteile waren im einzelnen:

- die prognostizierte sehr hohe Verkehrsbelastung, die mit 11.000 bis 12.000 Kfz-Fahrten/ 24h nur unwesentlich geringer ausfällt als die der Trassen 3a und 3b (Parktrassen) und im Bereich innerhalb des 5. Bauabschnitt Wohnen zu erheblichen Lärmschutzproblemen führen würde,
- die hohe Trennwirkung, durch die der nördliche Parkabschnitt sowie die Herstellung des Parkeingangs südlich des Riemer Friedhofs massiv beeinträchtigt würde. Der Parkeingang in diesem Bereich müsste entweder durch Brückenbauwerke hergestellt oder mit einem signalgesteuerten Übergang ermöglicht werden.
- die Unterbrechung der Blickbeziehungen in den Park als wesentliches Qualitätsmerkmal für den Standort des 4. und 5. Bauabschnitts Wohnen durch Lärmschutzwände.

Die direkten Anschlüsse der Trassen 3a und 3b an die Joseph-Wild-Straße wurden als weitere Untervarianten betrachtet. Sie sind bei beiden Parktrassen grundsätzlich möglich, werden aber kritisch gesehen, da dadurch ein hoher Durchgangsverkehrsanteil zum Hüllgraben verlagert und somit die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung des Ortskerns Riems unterlaufen werden können. Zudem würden die geplanten Gewerbeflächen des Technologieparks Nord zerschnitten und vermindert.

Planungsuntersuchungen für einen Standort für weiterführenden Schulen in Riem kommen zum Ergebnis, dass ein Standort hierfür in der Messestadt Riem vorgehalten werden soll. Die geeignete Fläche liegt im Bereich des Technologieparkes West. Der Standort verhindert eine mögliche Anbindung der Parktrassenvarianten an die Joseph-Wild-Straße. Vor diesem Hintergrund ist ein Anschluss dieser Varianten nur an die Straße Am Mitterfeld möglich.

4. Wesentliche Auswirkungen der Trassenvarianten

4.1. Verkehrsprognose und Entlastungswirkung

Im **Prognosenullfall** müssen die Straße Am Mitterfeld und der Rappenweg mit einer verkehrlichen Mehrbelastung verursacht durch den 5. Bauabschnitt Wohnen von ca. 1.800 Kfz-Fahrten am Tag rechnen. Wegen fehlender städtebaulicher Vorgaben wurde die Verteilung des Verkehrs vorläufig mit 50% in nördlicher Richtung und 50% in südlicher Richtung angenommen. Ein Teil dieses Mehrverkehrs kann durch die Maßnahmen des Integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts (ISEK, Stadtratsbeschluss zu „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren im Stadtteil Trudering“ vom 27.02.2013, Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 V/ 10777) aufgefangen werden. Das Konzept sieht vor, den Ortskern von Straßtrudering von möglichst allen Durchgangsverkehren zu befreien, um einen verkehrsberuhigten Geschäftsbereich oder zumindest eine Tempo 30 Zone zwischen der Bajuwarenstraße und dem Schmuckerweg einrichten zu können. Zu diesen Durchgangsverkehren gehören auch solche, die über die Straße Am Mitterfeld zur Riemer Straße oder Richtung Autobahn A94 und/oder Richtung Dornach führen.

Entlastungen gegenüber dem Prognosenullfall ergeben sich für die Straße Am Mitterfeld sowohl beim Planfall **„Integrierte Trasse“** auf den Bereich südlich der Linnenbrügger Straße (Trasse 1a) als auch auf den Bereich südlich des Kirtawegs (Trasse 1b). Im Fall der Parktrassen (3a und 3b) fallen die verkehrlichen Entlastungswirkungen stärker aus. Die Verkehrsbelastung der Straße Am Mitterfeld kann um ein Drittel bei den integrierten Trassen 1a und 1b und um die Hälfte bei den Parktrassen 3a und 3b reduziert werden. Im Fall der integrierten Trasse 1a wird der gesamte bewohnte Bereich der Straße Am Mitterfeld spürbar entlastet, während bei der Trassenvariante 1b der Abschnitt zwischen der Linnenbrügger-Straße und dem Kirtaweg keine Entlastung erfährt.

4.2. Bewertung Schutzgüter

Lärm und Lärmschutz

Bei den integrierten **Trassen 1a und 1b** ergeben sich nur wenige Überschreitungen des Orientierungswertes, die mit passiven Lärmschutzmaßnahmen reguliert werden können. Der Landschaftspark bleibt immissionsfrei. Für die Gebäude entlang der Straße Am Mitterfeld ergibt sich eine Pegelminderung von 1 bis 2 dB(A), die subjektiv gesehen eine leichte Reduzierung hervorruft.

Die Berechnungen für die **Parktrassen 3a und 3b** zeigen, dass erhebliche Überschreitungen (ca. 15 dB(A)) des Orientierungswertes für die Freiflächen im Landschaftspark und Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV)) auftreten. So sind umfangreiche Maßnahmen wie der Bau von Lärmschutzwänden oder Geländemodellierungen erforderlich. Für den 5. Bauabschnitt Wohnen werden sowohl aktive als auch passive Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen sein. Das bedeutet, dass neben Lärmschutzwänden auch bei der Planung entsprechende städtebauli-

che Konfigurationen und schalltechnisch optimierte Grundrisse einzuplanen sind. Die Pegelminderung in der Straße Am Mitterfeld beträgt ca. 3 dB(A) und ist als leichte Reduzierung spürbar.

Erholungsnutzung

Bei den Trassen 1a und 1b treten so gut wie keine Einschränkungen auf. Die Parktrassen 3a und 3b schmälern dagegen den Riemer Landschaftspark mit seinen geplanten Erholungs- und Aufenthaltsqualitäten erheblich.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Bei der Umsetzung der Varianten 3a und 3b werden zum Teil sehr hochwertige Vegetationsbestände zerstört und vorhandene Lebensräume im Riemer Park verkleinert bzw. durchschnitten. Der Bedarf an Ausgleichsflächen ist bei den Parktrassen 3a und 3b erheblich höher als bei den integrierten Trassen und schließt den Verlust bereits hergestellter Ausgleichsflächen (artenreiche Magerrasen) in Höhe der Zuschauertribüne mit ein.

Schutzgut Boden

Die Eingriffsbewertung des Schutzgutes Boden ergibt ähnliche Ergebnisse wie beim Schutzgut Pflanzen. Auch hier ist bei den Varianten 3a und 3b die Versiegelung erheblich größer und würden erheblich größere Aufwendungen für die Altlastensanierung nach sich ziehen als die der Varianten 1a und 1b.

Schutzgut Wasser

Maßgebend für die Bewertung sind die Eingriffe in das Grundwasser. Bei der streckenweise tiefergelegten landschaftsorientierten Trasse 3a wird die Grundwasserströmung auf 380m Länge beeinträchtigt. Die Auswirkungen reduzieren sich jedoch dadurch, dass der Grundwasserstrom parallel zur Straßentrasse verläuft,

Schutzgut Luft

Die Auswirkungen auf die Lufthygiene und das Lokalklima sind für die Straße Am Mitterfeld und den 5. Bauabschnitt Wohnen bei den Varianten 3a und 3b der Parktrasse günstiger einzuwerten als bei den integrierten Trassen 1a und 1b. Allerdings bewirken die Trassen 3a und 3b stärkere Beeinträchtigungen im Park.

Schutzgut Orts- und Landschaftsbild

Da die Trassen 1a und 1b weitgehend bzw. vollständig in die Bauflächen des 5. Bauabschnitts Wohnen aufgenommen werden, kann von keiner Störung des Orts- und Landschaftsbilds ausgegangen werden. Die Landschaftsparktrassen 3a und 3b hingegen stören massiv die räumliche Kontinuität und sind zum Teil weithin sichtbar im Westteil des Riemer Parks. Eine Verzahnung von Park und Wohnbebauung wird unterbunden.

Schutzgut Kultur- und sonstige Güter

Die unmittelbare Nähe zur denkmalgeschützten Tribüne stellt bei den Varianten 3a und 3b einen erheblichen Eingriff dar. Die Parktrassen widersprechen zudem dem Kerngedanken des Planungskonzepts für den Riemer Park, der ebenfalls als Kulturgut anzusehen ist.

4.3. Städtebaulicher und landschaftlicher Kontext (siehe Anlage 4)

Der städtebauliche Leitgedanke des Wohnens am Park und der Verzahnung der Baugebiete mit dem Landschaftspark ist mit den integrierten Trassen 1a und 1b durch eine mögliche Anordnung von attraktiven Bauflächen direkt am Park optimal und in vollem Umfang umsetzbar.
Mit den Parktrassen 3a und 3b ist dieser Ansatz nicht möglich. Auch mit einer Zonierung und Anordnung von Pufferstreifen zwischen Bebauung und Verkehrstrasse ist eine Barriere und Minderung der Bauflächenqualität gegeben. Um eine Erschließung und Verbindung zum Landschaftspark und somit die Nutzung desselben zu ermöglichen, sind bei den Parktrassen entweder Landschaftsbrücken oder Fahrbahnquerungen erforderlich, die den notwendigen Lärmschutz unterbrechen. Eine direkte Verknüpfung mit dem Landschaftspark geht damit verloren. Der städtebauliche Leitgedanke wird in seinem Grundzug konterkariert.

Die Erschließung des künftigen 5. Bauabschnittes Wohnen ist bei der Nullvariante am flächensparendsten und durch die Anbindung an die Straße Am Mitterfeld und den Rappenweg auch in städtebaulicher und landschaftsplanerischer Hinsicht am effektivsten.
Bei den integrierten Trassen 1a und 1b müsste die erforderliche Haupterschließungsstraße durch das geplante Wohngebiet gegenüber der Nullvariante lediglich verbreitert werden. Sie kann gleichzeitig als Umfahrung für Kirchtrudering dienen.
Die Parktrassen 3a und 3b verursachen hingegen einen erheblichen zusätzlichen Flächenverbrauch und übernehmen keine innere Erschließungsfunktion für den 5. Bauabschnitt Wohnen. Die kostenorientierte (ebenerdige) Variante 3b ermöglicht verkehrliche Anbindungen an die geplanten Baugebiete, ersetzt aber keine zusätzliche innere Erschließung des Gebietes.

Die Lärmauswirkungen auf den Bestand und die Neuplanung sind in allen Varianten bewältigbar. Je nach Trasse fallen die Maßnahmen zur Bewältigung jedoch sehr unterschiedlich aus.
Bei den integrierten Trassen 1a und 1b kann durch entsprechende Planung der Gebäude im 5. Bauabschnitt Wohnen auf die Lärmsituation reagiert werden. Durch passive Lärmschutzmaßnahmen können die direkt anliegenden Gebäude geschützt werden. Gleichzeitig übernimmt diese Bebauung den Lärmschutz für die dahinterliegenden Bereiche und den Landschaftspark.
Bei den Parktrassen 3a und 3b müssten sowohl die angrenzenden künftigen Baugebiete des 5. Bauabschnittes Wohnen als auch der Landschaftspark selbst vor erheblichen Eingriffen in diesen mit Lärmschutzmaßnahmen in Form von Wällen und Wänden geschützt werden. Diese verstärken jedoch die Barrierewirkung zwischen den künftigen Bauflächen und dem Landschaftspark sowie zwischen Kirchtrudering und der Messestadt.

Ein weiterer wesentlicher Aspekt des städtebaulichen und landschaftlichen Kontextes ist die Rolle des Parks als „grüne Mitte“, als verbindendes Element zwischen den umliegenden Baugebieten. Nach der Entwurfsidee des Landschaftsarchitekten Gilles Vexlard ist der Riemer Park als „Park ohne Grenzen“ konzipiert. Der Platz der Tribüne hat die Funkti-

on eines „Forums“, auf dem sich die Einwohnerinnen und Einwohner Kirchtruderings und der Messestadt begegnen können. Er ist über den Parkeingang West an Kirchtrudering angebunden. Darüber hinaus gibt es eine Reihe weiterer Parkwege in Ost-West-Richtung, die die beiden Ortsteile gut miteinander verbinden. Diese Qualitäten der „grünen Mitte“ sind zwar als Grundzug des Planungskonzepts angelegt, konnten aber bisher noch nicht vollständig realisiert werden, da die für die Fertigstellung erforderlichen Grundstücke bislang in Privatbesitz sind. Die Trassenvarianten 1a und 1b berücksichtigen diesen Kontext, wobei die Variante 1a eine Anpassung des Parkeingangs erfordert. Dagegen stehen die Parkvarianten und die damit verbundenen Zerschneidungseffekte deutlich im Widerspruch zu der konzeptionellen Verbindungsfunktion des Parks.

Westlich der Tribüne wird der übergeordnete Grünzug zwischen dem Truderinger Wald und dem Denninger Anger von den Parktrassen längs durchschnitten. Damit werden wesentliche Funktionen des hier verlaufenden Biotopverbunds aus Magerrasenstandorten weitgehend entwertet.

4.4. Wirtschaftlichkeit und Kosten

Die integrierten Trassen übernehmen weitgehend die Erschließungsfunktion für den 5. Bauabschnitt Wohnen. Deshalb schlagen bei der Kostenermittlung auch nur die erforderlichen Mehrbreiten für den größeren Querschnitt von 6,50m und die beidseitigen Radwege zu Buche. In der Gesamtsumme errechnet sich ein zusätzliches Investitionsvolumen für die integrierten Trassen 1a und 1b von rd. 2,5 Mio. €.

Die Landschaftsparktrassen 3a und 3b verursachen erheblich höhere Kosten durch ihren großen Flächenverbrauch von 1,3 ha, durch die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen in Form von Geländemodellierungen zur besseren Integration in den Riemer Park und durch die notwendigen Brückenbauwerke zur Sicherstellung der Fuß- und Radwegverbindungen in Ost – West Richtung. Insgesamt ist bei den Parktrassen 3a und 3b mit Kosten zwischen rd. 11 Mio.€ bei der kostenorientierten und mit rd. 15 Mio. € bei der landschaftsorientierten Trasse zu rechnen. Nicht mitgerechnet wurden die verlorenen Herstellungskosten für bereits hergestellte Landschaftsparkbereiche, der Ersatz für bereits hergestellte Ausgleichsflächen, die Kosten für den Nachweis neuer Ausgleichsflächen sowie der Grunderwerb für zusätzliche Straßen- und Lärmschutzflächen. Allein die Kosten für den Ersatz bereits hergestellter Ausgleichsflächen und die „verlorenen“ Herstellungskosten des Landschaftsparks belaufen sich bei den Parktrassen auf über 2,5 Mio. €.

4.5. Urheberrechtliche Betrachtung

Der Riemer Park wurde nach dem Entwurf des Pariser Landschaftsarchitekten Gilles Vexlard realisiert, der 1995 den internationalen Ideen- und Realisierungswettbewerb gewann. Die Rechtsanwaltskanzlei SKW Schwarz Rechtsanwälte hat im Auftrag der MRG im Rahmen ihrer Maßnahmeträgerschaft für die Stadt die urheberrechtlichen Auswirkungen der verschiedenen Trassenvarianten gutachterlich untersucht. Die Langfassung des Gutachtens liegt dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung vor und kann bei Bedarf eingesehen werden. Die Gutachter kommen zu dem Ergebnis, dass der Riemer Park sowohl

als Gesamtwerk als auch einzelne seiner Gestaltungselemente wie insbesondere das Wege- und Blickachsengefüge urheberrechtlichem Schutz unterliegen. Zwar konnte der Park im südwestlichen Bereich bislang noch nicht endgültig hergestellt werden, dies hat auf die Schutzwirkung jedoch keinen Einfluss.

Dem Schutz unterliegt insbesondere die Formensprache des Riemer Parks und sein Gesamtkonzept „Park ohne Grenzen“. So wird er durch lange, geradlinige Sichtachsen, markante Gehölzbänder und streng geometrische Flächen geprägt. Schutzfähig ist daneben das Ziel des Entwurfsverfassers, den Park offen gegenüber seiner Umgebung zu gestalten und mit dieser einen Austausch zu ermöglichen. Mit dem umfangreichen Wegesystem soll der Park zwischen den umliegenden Stadtteilen und Ortschaften vermitteln und im Osten in die Kulturlandschaft überleiten. Diese Konzeptumsetzung findet sich insbesondere auch im Randbereich im Südwesten des Riemer Parks.

Im Ergebnis hat die gutachterliche Prüfung festgestellt, dass die integrierten Trassen 1a und 1b für die Stadt urheberrechtlich nahezu risikofrei sind. Sie stehen beide kaum im Widerspruch zum Parkkonzept. Ferner hat sich der Urheberrechtsinhaber zu diesen beiden Varianten in einer informellen Vorabfrage bereits kooperativ geäußert.

Hingegen unterliegt sowohl die Umsetzung der stärker landschaftsorientierten (Trasse 3a) als auch die Umsetzung der kostenorientierten Parktrasse (Trasse 3b) erheblichen urheberrechtlichen Risiken für die Stadt. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass der Entwurfsverfasser erfolgreich urheberrechtliche Unterlassungs- und Schadensersatzansprüche gerichtlich geltend macht, was voraussichtlich zu einer erheblichen zeitlichen Verzögerung der Trassenumsetzung führen würde. Dieses Risiko kann auch durch die Troglage der Fahrbahn (landschaftsorientierte Trasse), mit der die bewusst konzipierten Sichtachsenbeziehungen so weit wie möglich erhalten werden sollen, nur unwesentlich gemildert werden, da trotzdem noch wesentliche urheberrechtsrelevante Eingriffe in den Parkentwurf entstehen.

5. Zusammenfassende Bewertung

In absoluten Zahlen sind die verkehrlichen Entlastungswirkungen der Straße „Am Mitterfeld“ zwar bei den Trassenvarianten 3a und 3b (Parktrassen) größer als bei den Trassen 1a und 1b (integrierte Trassen), sie induzieren aber erheblichen Fremd- und Durchgangsverkehr, so dass ihre Gesamtbelastung um die Hälfte höher ausfällt als bei den integrierten Trassen. Die höheren Entlastungswirkungen der Parktrassen machen sich bei der Lärmminderung in der Straße Am Mitterfeld nur unwesentlich bemerkbar. Gleichzeitig kann keine Entlastungswirkung im Zentrum von Straßtrudering durch eine Umfahrung erzielt werden. Diese wird einzig durch die Maßnahmen des integrierten Stadtteilentwicklungskonzepts (ISEK) herbeigeführt.

Die integrierten Varianten haben den Vorteil, dass sie gleichzeitig der Erschließung des 5. Bauabschnitts dienen und dadurch der Flächenverbrauch zur Erschließung des 5. BA Wohnen und für die Umfahrung auf ein Minimum gesenkt werden kann. Damit einher geht

eine wesentlich niedrigere Verkehrsbelastung, die durch die geringere großräumige Sogwirkung auf den Durchgangsverkehr zu begründen ist. Entlastungswirkungen durch die integrierten Trassen sind für die Anliegerinnen und Anlieger der Straße Am Mitterfeld sowohl bei der Verkehrsbelastung als auch bei den Immissionen deutlich spürbar, ohne die erheblichen Nachteile der Trassen 3a und 3b für den Landschaftspark und den 5. Bauabschnitt Wohnen mit sich zu bringen. Die Eingriffe in die Gestaltung, die Erholungsfunktionen des Landschaftsparks als Naherholungsraum und den Urheberschutz bleiben auf ein Minimum beschränkt. Synergieeffekte können mit der integrierten Trasse bei der Erschließung des 5. Bauabschnitts Wohnen und der Entlastung der Straße am Mitterfeld bezogen auf Flächensparsamkeit, einer Verminderung der Versiegelung insgesamt und der Wirtschaftlichkeit effizient ausgeschöpft werden.

Auch mit geringeren verkehrlichen Entlastungen, wie es bei den integrierten Trassen unterstellt wird, können spürbare Verbesserungen der Stausituation bzw. Überlastungssituation während der Stoßzeiten an der Kreuzung Am Mitterfeld/ Kirchtruderinger Straße/ Schmuckerweg herbeigeführt und damit spürbare Lärmminderungen erzielt werden.

Der städtebauliche Leitgedanke des Wohnens am Park und der Verzahnung der Baugebiete mit dem Landschaftspark ist mit den integrierten Trassen 1a und 1b durch eine mögliche Anordnung von attraktiven Bauflächen mit hoher, nachhaltiger Wertigkeit direkt am Park optimal und in vollem Umfang umsetzbar. Mit den Parktrassen 3a und 3b ist dieser Ansatz zerstört. Um eine Erschließung und Verbindung zum Landschaftspark und somit die Nutzung desselben zu ermöglichen, sind bei den Parktrassen entweder Landschaftsbrücken oder Fahrbahnquerungen erforderlich, die den notwendigen Lärmschutz unterbrechen. Eine direkte Verknüpfung mit dem Landschaftspark geht damit verloren. Der städtebauliche Leitgedanke wird in seinem Grundzug konterkariert.

Bei den integrierten Trassen kann mit den zu planenden Gebäuden im 5. Bauabschnitt Wohnen auf die Lärmsituation reagiert werden. Gleichzeitig übernimmt diese Bebauung den Lärmschutz für die dahinterliegenden Bereiche und den Landschaftspark.
Bei den Parktrassen müssten sowohl die angrenzenden künftigen Baugebiete des 5. Bauabschnittes Wohnen als auch der Landschaftspark mit Lärmschutzmaßnahmen geschützt werden.

Hinsichtlich der landschaftlichen Zielsetzungen und der Grundzüge der Parkidee entstehen durch die Parktrassen erhebliche Probleme. Diese betreffen sowohl die räumliche Kontinuität in dem vom Verfasser als „Park ohne Grenzen“ bezeichneten Entwurf als auch vorrangige Funktionen wie Erholungsqualität und Biotopverbund.

Die Kosten für eine Umfahrung können durch die integrierte Lage und gleichzeitige Erschließungsfunktion niedrig gehalten werden. Auswirkungen auf die Schutzgüter sind bei dieser Lösung nahezu nicht erkennbar.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die integrierten Trassen eine spürbare und ausreichende Entlastung der ca. 450 Anwohnerinnen und Anwohner der Straße Am Mitterfeld erzielt wird, ohne den zukünftigen Neubewohnerinnen und Neubewohnern im 5. Bauabschnitt eine erhebliche Mehrbelastung an Lärm und Abgase zuzumuten. Die Trasse 1a ist gegenüber der Trasse 1b wegen ihrer umfangreicheren Entlas-

tungswirkung zu bevorzugen. Sie entlastet die bestehende Wohnbebauung an der Straße Am Mitterfeld auf ganzer Länge vom Durchgangsverkehr und damit von Lärm und Abgasen durch ihren bevorrechtigten Anschluss in Höhe der Linnenbrügger Straße: Sie übernimmt die Funktion als Umfahrungsstraße zur Entlastung von Kirchtrudering und erschließt gleichzeitig den Parkplatz am Parkeingang West.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung empfiehlt daher die Realisierung der Trasse 1a.

Das Baureferat und das Kreisverwaltungsreferat haben Abdruck erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirks 15 Trudering-Riem wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 der Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Vorlage zugestimmt/nicht zugestimmt/folgende Stellungnahmen abgegeben, die vom Planungsreferat wie folgt gewürdigt wird/auf die Ausführungen auf Seite ... unter ... wird verwiesen.

Der Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem hat Abdruck der Vorlage erhalten.

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 <Begründung>

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöller und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Tausend und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Bickelbacher, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

I. Antrag der Referentin
Ich beantrage Folgendes:

1. Von den Ergebnissen der vertiefenden Untersuchungen zur Umfahrung Kirchtrudering wird Kenntnis genommen.

2. Eine Parktrasse zur Entlastung von Kirchtrudering wird nicht weiter verfolgt.

3. Bei der anstehenden Bebauungsplanung zum 5. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem wird die integrierte Trasse 1a als Entlastungsstraße für die Straße Am Mitterfeld und zur Erschließung des zukünftigen Baugebiets berücksichtigt.

4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle

II. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende | Die Referentin

Ober-/Bürgermeister | Prof. Dr.(I)Merk
Stadtbaurätin

III. Abdruck von I. - III.

Über den Stenographischen Sitzungsdienst

an das Revisionsamt

an die Stadtkämmerei

mit der Bitte um Kenntnisnahme.

IV. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3

zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktoruim HA II – BA (x)
3. An das Direktorium HA II/V 1
4. An den Bezirksausschuss
5. An das Baureferat
6. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Kreisverwaltungsreferat
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
10. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I/01 BVK
11. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
12. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
13. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
    mit der Bitte um Kenntnisnahme.
14. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA
    zum Vollzug des Beschlusses

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3

Umfahrung Kirchtrudering
- Vertiefende Untersuchungen

Sitzungsvorlagen Nr. 08-14/V 13255

Anlagen:
6. Übersicht Trassenvarianten
7. Kurzfassung der Ergebnisse
8. Information der Bauträger
9. Städtebaulicher Konzeptplan Messestadt Riem
10. Übersichtsplan Stadtbezirk

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom <.....> (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis
Seite

I. Vortrag der Referentin 2

1. Anlass....2
2. Vorgehensweise....2
3. Untersuchte Trassenvarianten....3
3.1. Nullvariante....3
3.2. Integrierte Trasse 1a....3
3.3. Integrierte Trasse 1b....5
3.4. Parktrasse 3a - landschaftsorientiert....5
3.5. Parktrasse 3b – kostenorientiert....5
4. Wesentliche Auswirkungen der Trassenvarianten....9
4.1. Verkehrsprognose und Entlastungswirkung....9
4.2. Bewertung Schutzgüter....9
4.3. Städtebaulicher und landschaftlicher Kontext (siehe Anlage 4)....11
4.4. Wirtschaftlichkeit und Kosten....12
4.5. Urheberrechtliche Betrachtung....12
5. Zusammenfassende Bewertung....13

II. Beschluss 16