

Telefon: 233 - 28066
233 - 24527
Telefax: 233 - 21797

Mobilitätsreferat
Verkehrs- und Bezirksmanagement
GB2-1.3

Entwurf

Stand 08.04.2021

**Verkehrliche
Machbarkeitsuntersuchung
Wohnen am Riemer Park**

Sitzungsvorlagen Nr.

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Vorentwurfsplanung Ausbau Knotenpunkt
Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade (Maximalplanfall)
3. Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 06067 vom 16.10.2019
4. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02891
5. Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung WaRP – Kurzfassung

Beschluss des Mobilitätsausschusses vom (SB)

Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag des Referenten.....	2
1. Anlass.....	2
1.1. Planungsgebiete.....	4
1.1.1. Planungsgebiet 1 - 5. Bauabschnitt Wohnen Messestadt Riem (5.BA).....	5
1.1.2. Planungsgebiet 2 - Planungsgebiet Rappenweg.....	5
1.1.3. Planungsgebiet 3 – Planungsgebiet Heltauer Straße.....	5
1.1.4. Planungsgebiet G – Planungsgebiet Gronsdorf.....	6
1.2. Vorgehensweise.....	6
1.2.1. Definition der Planfälle.....	7
2. Ergebnisse Verkehrsuntersuchung.....	8
2.1. Verkehrsbelastung direktes Umfeld.....	8
2.2. Funktion „verlängerter Rappenweg“.....	10
3. Auswirkungen der Planungsmaßnahmen im Straßennetz.....	11
3.1. Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr.....	15
3.2. Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr.....	18

3.3.	Maßnahmen Nahmobilität.....	19
3.4.	Quartiersgaragen und Mobilitätskonzepte (Shared Mobility).....	20
3.5.	Darstellung der Kosten und Finanzierung.....	22
3.5.1.	Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit	22
3.5.2.	Nutzen.....	22
3.5.3.	Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit.....	23
3.5.4.	Finanzierung.....	24
3.6.	Auswirkungen auf die Gemeinde Haar.....	24
4.	Zusammenfassende Bewertung.....	25
5.	Weiteres Vorgehen.....	26
6.	Anträge und Empfehlungen.....	27
6.1.	Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 06067 vom 16.10.2019.....	27
6.2.	Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 14-20 / E 02891 vom 10.10.2019.....	28
II.	Antrag des Referenten.....	32
III.	Beschluss.....	34

I. Vortrag des Referenten

Die Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / ROSA LISTE hat den Antrag gestellt, einen zusätzlichen S-Bahnhalte an der Schwablhofstraße zwischen Trudering und Gronsdorf an der S4/ S6 herzustellen. Hierzu soll die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG schnellstmöglich die Realisierbarkeit eines S-Bahnhalts prüfen. Die Ergebnisse werden sobald möglich, zügig und geeignet dem Stadtrat vorgelegt.

Der zwischenzeitlich beantragten Fristverlängerung wurde dankenswerterweise zugestimmt.

Zuständig für die Entscheidung ist der Mobilitätsausschuss gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 16, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbezogen ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse für den Bereich des Mobilitätsreferats vorliegt. Weiterhin ist auch die Gemeinde Haar von Auswirkungen der untersuchten Varianten betroffen.

1. Anlass

Die Messestadt Riem liegt im Osten der Landeshauptstadt München und grenzt unmittelbar an die Gemeinde Haar an. Durch die Ausweisung neuer Baugebiete soll zusätzlicher Wohnraum im Bereich Kirchtrudering, der Messestadt Riem bzw. im räumlichen Kontext zum Riemer Park geschaffen werden. Zu diesem Zweck ist die Umsetzung verschiedener Planungsgebiete (PG 1-3; PG G siehe hierzu Abb. 1) bzw. Infrastruktur-

maßnahmen vorgesehen.

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung hat am 15.01.2014 beschlossen (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 13255), bei der vorgesehenen Bauleitplanung zum Planungsgebiet 5. Bauabschnitt Wohnen der Messestadt Riem die sogenannte „integrierte Trasse 1a“ als Entlastungsstraße für die Straße Am Mitterfeld und zur Erschließung des zukünftigen Baugebiets zu berücksichtigen. Diese Variante sieht einen Anschluss Am Mitterfeld südlich des Alten Riemer Friedhofs sowie an die Straße Rappenweg vor. Diese Entlastungsstraße soll gleichzeitig die wesentlichen Erschließungsfunktionen für den 5. Bauabschnitt übernehmen. Die Eigentümer*innen der privaten Grundstücke und die Landeshauptstadt München beabsichtigen das Planungsgebiet des 5. Bauabschnitts u.a. zu einem Quartier mit Wohnnutzung, sozialen und sonstigen Infrastruktureinrichtungen, friedhofsbezogenem Gewerbe sowie Grün- und Freiflächen zu entwickeln. Diese Entwicklung erfordert die Durchführung von Bauleitplanverfahren (u.a. Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728 n, Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung) zur Schaffung der planungsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen. Das notwendige städtebauliche und landschaftsplanerische Gesamtkonzept soll in einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb erarbeitet werden. Das Ergebnis des Wettbewerbs wird die Grundlage für die Bauleitplanverfahren werden.

Des Weiteren gibt es im Planungsbereich der Messestadt Riem planerische Überlegungen für die bestehende ungenehmigte Ansiedlung „Gewerbegebiet Am Rappenweg“ entlang der Bahntrasse. Diese Ansiedlung ist fast ausschließlich in privater Hand und soll städtebaulich neu geordnet und rechtlich etabliert werden. Dabei sollen neben der Altlastenbewältigung auch neue städtebauliche Entwicklungen geprüft und zur Realisierung aufgegriffen werden.

Der städtische Kommunalausschuss hat am 26.07.2017 das Kommunalreferat beauftragt zusammen mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, ein Nutzungs- und Strukturkonzept für das städtische Grundstück in Haar Gronsdorf zu beauftragen. In Gesprächen mit der Gemeinde Haar sollte auch die Kapazität und die Schwerlasttauglichkeit der von Haar geplanten „Nordtangente“ auf dem sogenannten verlängerten Rappenweg für den aus dem Haarer Gemeindegebiet induzierten Gemeindeverkehr von und zu den städtischen Flächen geklärt werden. Die laufenden Tauschverhandlungen für den Erwerb von Straßenflächen sollten so lange zurück gestellt werden.

Als weiteres Entwicklungsgebiet sollen private Flächen nördlich des Truderinger Bahnhofs im Bereich der Heltauer- und Birthälmer Straße für eine städtebauliche Entwicklung mit Bauleitplanverfahren vorbereitet werden. Im Rahmen der Grundlagenermittlung werden anhand der avisierten Anzahl der Wohneinheiten Bedarfe der sozialen Infrastruktur und der Schulversorgung geprüft.



Abbildung 1: Lage der Planungsgebiete Wohnen am Riemer Park

- PG 1: Planungsgebiet 5. Bauabschnitt Wohnen Messestadt Riem
- PG 2: Planungsgebiet Rappenweg
- PG 3: Planungsgebiet Heltauer Straße
- PG G: Planungsgebiet Gronsdorf

1.1. Planungsgebiete

Das im Rahmen dieses Beschlusses dargelegte Verkehrsgutachten wurde im Jahr 2018 gestartet. Demnach basieren die im Folgenden beschriebenen Strukturdaten auf dem gleichen Stand 2018. Es wird darauf hingewiesen, dass diese Grundlagendaten teilweise nicht mehr dem aktuellen Planungsstand entsprechen, dies wird im Folgenden sogleich erläutert. Tendenziell bewegt sich die Größenordnung der zu erwartenden Strukturdaten (u.a. Anzahl der Wohneinheiten) eher nach unten, d.h. in den vorliegenden Untersuchungen sind die maximal zu erwartenden Werte angegeben.

Aus verkehrlicher Sicht ist der Maximalfall abgebildet, die Aussagen zu den verkehrlichen Auswirkungen werden sich voraussichtlich in den aktuellen Planungen durch geringere Strukturwerte, durch die Optimierung der ÖV Erschließung und durch die Umsetzung von Mobilitätskonzepten positiver darstellen.

1.1.1. Planungsgebiet 1 - 5. Bauabschnitt Wohnen Messestadt Riem (5.BA)

Im Planungsgebiet 1 (siehe Abb.1), dem 5. Bauabschnitt wurden mit Stand 2018 rund 2.950 Wohneinheiten, eine 5-zügige Grundschule, Kindertageseinrichtungen und Einrichtungen für die Nahversorgung unterstellt. Dies führt zu einem gegenüber dem Prognose-nullfall zusätzlichen Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr von knapp 11.000 Kfz-Fahrten und zu einer ÖV-Nachfrage von rund 4.500 ÖV-Fahrten pro Tag.

Im 1. Quartal 2019 wurden Voruntersuchungen anhand von Testentwürfen durchgeführt. Mit den Ergebnissen kann, je nach strukturellem Ansatz, eine aktualisierte Bebauung in einer Größenordnung von circa 2.500 Wohneinheiten im Planungsgebiet städtebaulich, landschaftsplanerisch und verkehrlich verträglich und qualitativ umgesetzt werden. Das mögliche Nutzungsmaß (Struktur, Dichte, Höhenentwicklung usw.) wird in Abhängigkeit von konkreten Parametern und Bedarfen im Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss sowie im Wettbewerbsverfahren aufgezeigt. Die Annahmen aus 2018 stellen mit rund 2.950 Wohneinheiten eine Maximalentwicklung mit einem Szenario im obersten Bereich des Verkehrsaufkommens dar.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat einen Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 02683) für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1728n und die Änderung des Flächennutzungsplans erarbeitet, der am 14.04.2021 in den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung eingebracht werden soll. Mit der Entwicklung des Gebiets soll ein bedeutsamer Beitrag zur Deckung des Bedarfs an Wohnflächen in der Landeshauptstadt München erfolgen und die mit Stadtratsbeschluss vom 15.01.2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13255) beschlossene Entlastungsstraße für Kirchtrudering umgesetzt werden. Die Ergebnisse dieser Untersuchung waren Voraussetzung für die Erarbeitung eines Aufstellungsbeschlusses zum 5. Bauabschnitt, sie belegen die verkehrliche Umsetzbarkeit für dieses Projekt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Mobilitätsreferat haben das Ziel, beide Beschlussvorlagen möglichst zeitgleich im Stadtrat vorzulegen. Im Planungsgebiet ist die interne Erschließung und die Entlastungsstraße für Kirchtrudering neu zu erstellen. Zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens ist die Ertüchtigung des Knotenpunkts Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade außerhalb des Planungsgebietes erforderlich.

1.1.2. Planungsgebiet 2 - Planungsgebiet Rappenweg

Für das Planungsgebiet Rappenweg (siehe Abb. 1) wurde von den Eigentümern eine Vorplanung vorgelegt. Die Konzeptstudie aus 2018 zeigt rund 3.400 Wohneinheiten, eine Grundschule, soziale Infrastruktureinrichtungen und gewerbliche Nutzungen auf. Aus diesem Ansatz entsteht ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 24.000 Kfz- und eine ÖV-Nachfrage von knapp 9.000 ÖV Fahrten pro Tag. Aktuell tendieren die Ansätze der Investoren, den Standortbedingungen folgend, zu größeren Anteilen Gewerbenutzung und weniger Wohnnutzung.

Nachdem dieses Konzept noch nicht konsolidiert ist, wird hinsichtlich der angenommenen Strukturdaten (u.a. Anzahl der Wohneinheiten, Gewerbeflächen) von den höheren Annahmen der ersten Konzeptstudie und dem davon ausgehenden Verkehrsaufkommen als Maximalvariante ausgegangen. Die Umsetzung solcher Entwicklungsansätze erfordert nach aktuellen Kenntnissen zusätzliche Erschließungsoptionen.

1.1.3. Planungsgebiet 3 – Planungsgebiet Heltauer Straße

Für das Planungsgebiet Heltauer Straße waren nach Vorplanungen des Referats für

Stadtplanung und Bauordnung aus 2018 rund 2.000 Wohneinheiten, eine 4-zügige Grundschule und soziale Infrastruktureinrichtungen in einer Vorprüfung. Es wird mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von rund 7.500 Kfz- und einer ÖV-Nachfrage von rund 3.000 ÖV-Fahrten pro Tag gerechnet. Nach vertiefenden Planungsansätzen werden aktuell circa 1.500 Wohneinheiten als realisierbar angesehen.

Bei der Erarbeitung der Machbarkeitsuntersuchung war die Reduzierung der Strukturdaten noch nicht bekannt, deshalb wird von der Annahme des Verkehrsaufkommens gemäß den Strukturdaten der ersten Konzeptstudie als Maximalfall ausgegangen.

1.1.4. Planungsgebiet G – Planungsgebiet Gronsdorf

Auf Betreiben des Landkreises München beabsichtigt die Gemeinde Haar, einen Schulcampus in Gronsdorf nördlich der Bahn auf dem Grundstück der Landeshauptstadt München in der Gemarkung Haar-Gronsdorf zu errichten.

Ursprünglich war beabsichtigt, noch weitere Teile der Grundstücke der Landeshauptstadt München einer städtebaulichen Entwicklung zuzuführen. Um Nutzungsoptionen der städtischen Grundstücke in Varianten zu ermitteln und dabei die umliegenden Entwicklungspotenziale zu berücksichtigen, ist in Absprache und Zusammenarbeit mit der Gemeinde Haar die Entwicklung eines Nutzungs- und Strukturkonzeptes vom Kommunalreferat mit Unterstützung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt worden. Diesem Konzept wurden ein Wohnbaupotential von 300 bis 800 Wohneinheiten sowie eine Fachober- und Pflegeschule unterstellt (ebenfalls Stand 2018). Das daraus resultierende Verkehrsaufkommen liegt maximal bei knapp 3.500 Kfz und 1.700 ÖV-Fahrten am Tag. Im laufenden Prozess der Erstellung des Strukturkonzeptes hat die Gemeinde Haar darauf hingewiesen, dass es zu einer über die Schulbauvorhaben hinausgehenden Entwicklung der städtischen Flächen bislang keine Gremienzustimmung des im Rahmen der kommunalen Planungshoheit zuständigen Gemeinderats gibt. Das Strukturkonzept zeigt verschiedene Varianten der Nutzungsmöglichkeiten der städtischen Grundstücke auf. Eine Entscheidung darüber, ob und welche Optionen kurz-, mittel- oder langfristig realisiert werden können, hängt wesentlich von der politischen Willensbildung der Gemeinde Haar im Rahmen ihrer kommunalen Planungshoheit ab. Die Ergebnisse des Strukturkonzeptes werden dem Stadtrat voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2021 bekanntgegeben.

1.2. Vorgehensweise

Die betrachteten vier Planungsgebiete (PG 1-3 und PG G) stehen in einer engen räumlichen Beziehung und werden teilweise über die gleichen Straßen, wie die Schwablhofstraße, den Rappenweg und die Straße Am Mitterfeld erschlossen. Dies hat zur Folge, dass auch eine verkehrliche Betrachtung nur im Zusammenspiel aller Planungsgebiete aufzuzeigen ist. Zur Ermittlung aller relevanten Eckpunkte wurde die INOVAPLAN GmbH aus Karlsruhe beauftragt die verkehrlichen Auswirkungen der jeweiligen Planungsgebiete in Szenarien zu untersuchen und darzustellen. Dabei wurden die verkehrlichen Auswirkungen der einzelnen Planungsgebiete als auch eine Staffelung bis hin zu einem Maximalplanfall, also das Zusammentreffen aller Planungsgebiete, untersucht. Die Ergebnisse dieser Szenarien sind der beigefügten Kurzfassung WaRP (Anlage 5) zu entnehmen. Eine gestaffelte Vorgehens- und Betrachtungsweise ist geboten, um getrennte Ergebnisse für die sich konkret abzeichnende Bauleitplanung zum 5. Bauabschnitt und den anderen drei Planungsgebieten zu erhalten und aufzuzeigen. Dadurch können und werden die verkehr-

lichen Korrelationen und Auswirkungen ebenfalls in einer Staffelung konkret berücksichtigt und abgebildet.

Die genannten Planungsbereiche und Verkehrsentwicklungen liegen gemäß der Perspektive München im sogenannten „Handlungsraum 5 Trudering-Riem“. Die besondere Dynamik dieses Gebiets hat auch dazu geführt, dass im Zuge der Überarbeitung der Handlungsraumkulisse der Zuschnitt des Handlungsraums 5 verändert wurde, so dass die heutigen Grenzen größtenteils die aufgezeigten Entwicklungen mit einschließen.

Das Ziel des Handlungsraumansatzes ist eine übergeordnete (informelle) Rahmenplanung, die sich auf einer „mittelschwelligen“ Ebene befindet. Aus einer ersten Bestandsanalyse für den Handlungsraum 5 im Zuge der Erstellung einer Handlungsraumkulisse lassen sich bezogen auf die skizzierte Problematik im Verkehrsbereich folgende Empfehlungen aus Sicht der „Perspektive München“ ableiten:

- Die Planungsgebiete sollten mit den umliegenden Quartieren und bestehenden Zentren durch den Fuß- und Radverkehr verknüpft werden
- Die übergeordneten Grünbeziehungen gemäß Darstellung der Flächennutzungsplanung mit integrierter Landschaftsplanung nördlich der Bahn und entlang der Schwablhofstraße / Friedenspromenade sollen als Parkmeilen ausgebaut werden
- Es werden Maßnahmen getroffen, dass der motorisierte Individualverkehr nicht die Aufenthaltsqualität stört und der öffentliche Raum quartiersverträglich gestaltet wird
- Die Interkommunale Zusammenarbeit insbesondere mit der Gemeinde Haar wegen des Planungsgebiets Gronsdorf ausbauen

1.2.1. Definition der Planfälle

Die Planfälle sind so eingeteilt, dass die jeweiligen Planungsgebiet in Szenarien singular, kombiniert und im Zusammenhang mit dem Planungsgebiet Gronsdorf PG G betrachtet werden. Bei allen Planfällen, die das Planungsgebiet Gronsdorf PG G einschließen, wurde immer die Netzergänzung des verlängerten Rappenwegs unterstellt. Die Entlastungsstraße Kirchtrudering, die ebenfalls die Funktion der Erschließung für den 5. Bauabschnitts Wohnen übernimmt, wird in allen Planfällen, die das Planungsgebiet 1 inkludieren, unterstellt.

In der Folge summieren sich die Planungsgebiete bis zum Maximalplanfall auf. Das bedeutet, dass das Planungsgebiet 5. Bauabschnitt (Planfall 1) durch das Gewerbegebiet Rappenweg zum Planfall 4 ergänzt wird. Dem wird das Planungsgebiet Heltauer Straße (in Summe Planfall 5) und zum Schluss das Nutzungs- und Strukturkonzept Gronsdorf (in Summe Planfall 5G) hinzugefügt. Die Übersicht aller berechneten Planfälle kann der folgenden Tabelle 1 entnommen werden.

Planfall	PG 1 5. BA Wohnen	PG 2 GE Rappenweg	PG 3 Heltauer- straße	PG G Grons- dorf	Entlastungsstr. Kirchtrudering	Verlängerung Rappenweg	Zusätzlicher S-Bahnhalt	Anbindung Mauerseglerstr.
Planfall 1	X				X			
Planfall 1G	X			X	X	X		
Planfall 2		X						
Planfall 2G		X		X		X		
Planfall 3			X					
Planfall 4	X	X			X			
Planfall 4G	X	X		X	X	X		
Planfall 5	X	X	X		X			
Planfall 5G	X	X	X	X	X	X		
Planfall 5GÖ	X	X	X	X	X	X	X	
Planfall 5GoR	X	X	X	X	X			
Planfall 5GM	X	X	X	X	X			X

Tabelle 1: Übersicht Planfälle

2. Ergebnisse Verkehrsuntersuchung

Als Grundlage der Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen dient das multimodale Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München im Prognosehorizont 2030. Es hat sich gezeigt, dass bereits im sogenannten Prognose Nullfall 2030 ohne Berücksichtigung der geplanten Strukturen der Planungsgebiete Wohnen am Riemer Park (WaRP) als Folge des allgemeinen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstums in der Landeshauptstadt München mit einer Verkehrszunahme von teilweise bis zu 30% zu rechnen ist. Den Planfällen wurde neben verschiedenen infrastrukturellen Maßnahmen, die von der Vollversammlung des Stadtrats am 27.02.2013 im Rahmen „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (Sitzungsvorlagen Nr. 08-14 / V 10777) beschlossen wurden, auch eine Verkehrsberuhigung des Ortskerns von Straßtrudering zwischen der Bajuwarenstraße und dem Schmuckerweg unterstellt.

Im Maximalplanfall, also bei Errichtung aller Planungsgebiete, stößt das Hauptstraßennetz im Bereich der Wasserburger Landstraße an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit. Auch der Schatzbogen muss ein Viertel mehr an Verkehr aufnehmen und die Straßen im direkten Umfeld der Planungsgebiete sind maximal ausgelastet. Von einer Verkehrszunahme betroffen sind ebenfalls die Bajuwarenstraße, die Riemer Straße, der Hüllgraben und die St.-Veit-Straße, wobei die Steigerungen im unteren Bereich liegen. Ausreichende Leistungssteigerungen sind im vorhandenen Straßennetz nur mit Ausbaumaßnahmen möglich (vgl. Punkt 3 der Auflistung der einzelnen Ausbaumaßnahmen).

2.1. Verkehrsbelastung direktes Umfeld

Mit singulärer Realisierung des 5. Bauabschnitts (Planfall1) wird auf Basis einer maximalen Anzahl an Wohneinheiten ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von knapp 11.000 Kfz-Fahrten am Tag generiert, die in das unmittelbar angrenzende Straßennetz (überwie-

gend Entlastungsstraße) eingespeist werden. Mit dem 5. Bauabschnitt soll die Entlastungsstraße Kirchtrudering hergestellt werden, die eine neue Nord-Süd-Verbindung zwischen der Riemer Straße und der Wasserburger Landstraße bildet. Die neu gebaute Entlastungsstraße wird im Bereich des 5. Bauabschnitts voraussichtlich eine Belastung von ca. 17.000 Kfz-Fahrten am Tag aufweisen. Gleichzeitig steigt die Belastung des Rappenwegs auf ca. 15.500 Kfz-Fahrten am Tag sowie am Mitterfeld im Bereich des neuen Friedhofs Riem auf 22.000 Kfz-Fahrten am Tag. Der Ortskern von Kirchtrudering und die Straße am Mitterfeld sollen gemäß Stadtratsbeschluss „Umfahrung Kirchtrudering – Vertiefende Untersuchungen“ aus dem Jahr 2014 (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13255 vom 15.01.2014) von der Entlastungsstraße durch eine deutliche Verkehrsabnahme profitieren.

Sollte das Planungsgebiet Rappenweg (Planfall 2) singulär entwickelt werden, so würde die Verkehrsbelastung des Rappenwegs auf 12.000 Kfz-Fahrten am Tag ansteigen und ohne die Entlastungsstraße durch den 5. Bauabschnitt den Ortskern von Kirchtrudering zusätzlich belasten.

Durch die singuläre Entwicklung des Planungsgebiets Heltauer Straße (Planfall 3) werden die Verkehrsmengen auf den Straßen Schatzbogen und Kirchtruderinger Straße vordergründig um ca. 10 % ansteigen. Als Konsequenz wäre der Anschluss der Heltauer Straße auszubauen und der Knotenpunkt Schatzbogen / Stahlgruberring zu ertüchtigen. Verkehrszunahmen auf die Wasserburger Landstraße würde es bei diesem Planfall nur geringfügig im nördlichen Zulauf der Schwablhofstraße / Rappenweg mit einer Steigerung von ca. 1.000 Kfz-Fahrten am Tag geben.

Die singulären Auswirkungen des Planungsgebiets Gronsdorf zeigen sich hauptsächlich durch Verkehrszunahmen in der Schneiderhofstraße und der Bahnstraße, deren beengter Querschnitt keine Ausbaumöglichkeiten zulässt. Der Knotenpunkt Bahnstraße / Wasserburger Landstraße hat jedoch ausreichend Kapazitätsreserven, um den Verkehr auch zukünftig leistungsfähig abwickeln zu können.

Die verkehrlichen Auswirkungen im Planfall 4 (gleichzeitige Realisierung PG 1 und PG 2) sowie die Auswirkungen des Maximalplanfalls Planfall 5G weisen die deutlichsten Auswirkungen auf und wirken sich direkt auf den Knotenpunkt Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade aus.

Hierbei ist die Entwicklung des 5. BA und des Gewerbegebiets Rappenweg (Planfall 4) kritischer zu beurteilen als der Maximalplanfall (Planfall 5G). Die Ursachen sind mit der potenziellen Verlängerung des Rappenwegs nach Osten in das Gemeindegebiet Haar-Gronsdorf zu begründen. Eine Verlängerung des Rappenwegs entlastet die Schwablhofstraße und damit auch ihren Anschluss an die Wasserburger Landstraße.

Der Knotenpunkt Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade muss bereits im Prognosefall 2030 und mit der Entwicklung des 5. BA (PG1) durch zusätzliche Abbiegespuren u.a. im Nord- und Südzulauf ertüchtigt und ausgebaut werden.

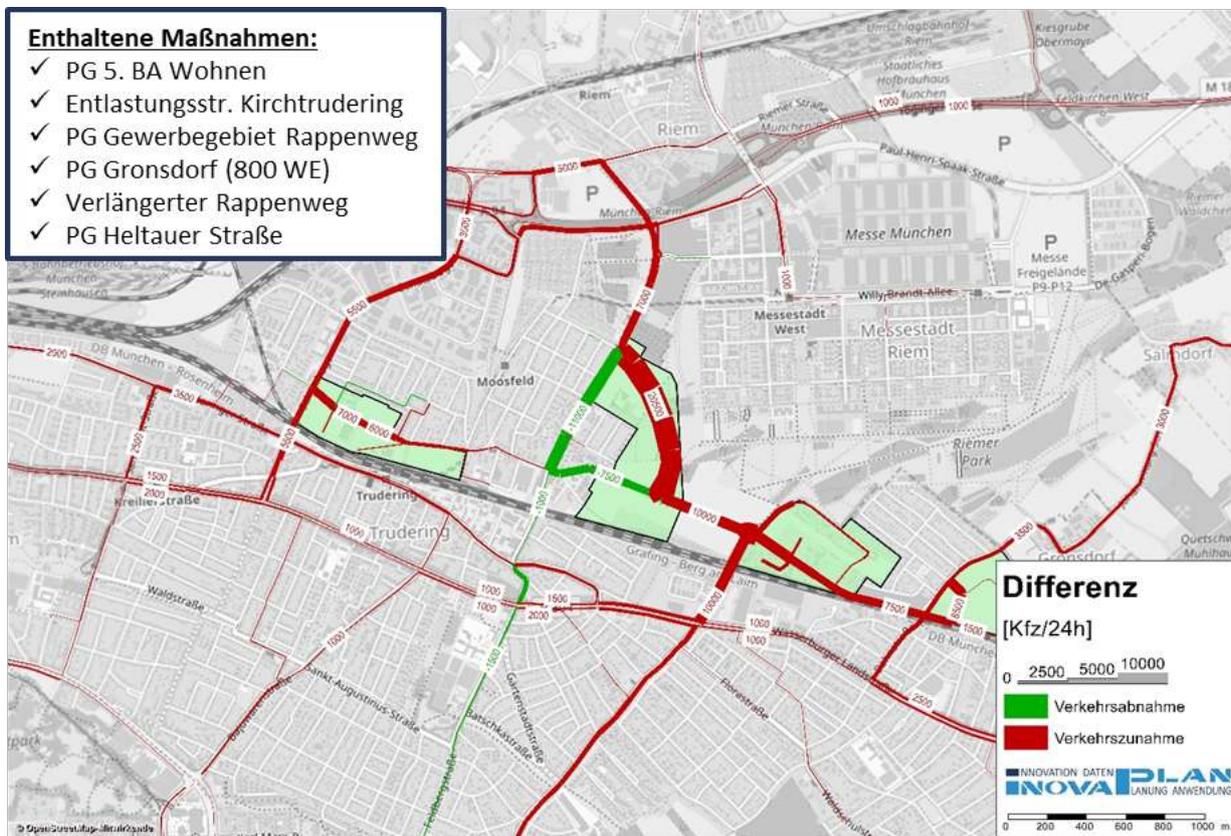


Abbildung 2: Differenzbelastung Maximalplanfall (5 G) ggü. Prognosenullfall 2030

2.2. Funktion „verlängerter Rappenweg“

Derzeit endet der Rappenweg im östlichen Bereich des gleichnamigen Gewerbegebiets kurz vor der Grenze zur Gemeinde Haar. Etwas weiter östlich besitzt die Landeshauptstadt München nördlich des S-Bahnhofs Gronsdorf Grundstücke auf dem Gemeindegebiet Haar. In den bisherigen Überlegungen des Kommunalreferats, des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und der Gemeinde Haar zur Entwicklung dieses Grundstücks war die Annahme, dass diese nur entwickelt werden können, wenn sie über den sogenannten „verlängerten Rappenweg“ erschlossen werden. Hierzu sollte der bestehende Rappenweg über die Gemeindegrenze hinweg bis in das Planungsgebiet verlängert und mit einer Brücke über die Schneiderhofstraße in Haar geführt werden und von Osten angeschlossen werden (siehe Abb. 3). Diese Verlängerung würde einerseits der Erschließung des Planungsgebiets Gronsdorf über Münchner Flur und damit auch einer Ableitung des Schwerverkehrs aus der Bahnstraße dienen. Andererseits könne der verlängerte Rappenweg auch der Erschließung des Gewerbegebiets Rappenweg dienen. Eine Realisierung des verlängerten Rappenwegs nach Osten hängt vom Erwerb eines Schlüsselgrundstücks ab, der sich seit Jahren schwierig gestaltet, weshalb Alternativen für eine zweite Erschließung geprüft werden.

Weitere Entwicklungsoptionen des Grundstücks Gronsdorf mit dem darauf geplanten Schulcampus des Landkreises München werden dem Stadtrat mit der Bekanntgabe über die Ergebnisse des Strukturkonzepts Haar-Gronsdorf voraussichtlich im 3. Quartal 2021 vorgestellt.

3. Auswirkungen der Planungsmaßnahmen im Straßennetz

Um die Planungsgebiete zu entwickeln sind netzergänzende Maßnahmen wie der Bau der Entlastungsstraße Kirchtrudering mit einer eigenen Busspur (vgl. Kapitel 3.1) und die Verlängerung des Rappenwegs nach Grons Dorf bzw. alternativer Anschluss des Gewerbegebiets Rappenweg über die Mauerseglerstraße erforderlich. Die Anschlusspunkte an das bestehende Straßennetz müssen ausgebaut und ertüchtigt werden.

Bezüglich der Umsetzung des **5. Bauabschnitt** (PG 1) sind die Anschlusspunkte der neuen Entlastungsstraße vorfahrtsberechtigt (abgekröpft) an die Straße Am Mitterfeld und den Rappenweg auszubilden. Die Anschlusspunkte sind durch jeweils eine Abbiegespur aufzuweiten. Im Bereich des neuen Riemer Friedhofs rückt die Straße Am Mitterfeld näher an die Aussegnungshalle und den Glockenturm heran.

Der Anschluss der Entlastungsstraße an den Rappenweg im Süden erfolgt ebenfalls vorfahrtsberechtigt (abgekröpft), in Richtung des östlichen Rappenwegs mit Abbiegespuren. Dies ist erforderlich, um das durch den 5. Bauabschnitt und die Entlastungsstraße für Kirchtrudering verursachte Verkehrsaufkommen abzuwickeln und um gleichzeitig die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Straße Am Mitterfeld zu gewährleisten. Die Auswirkungen der Verkehrszunahme durch den 5. BA auf den KP Schwablhofstraße / Wasserburger Landstraße sind in diesem Kontext bedarfs- und zeitgerecht zu prüfen und umzusetzen. Soweit auf dieser Grundlage erforderlich soll die vorgezogene Ertüchtigung der Kreuzung singulär für den 5. Bauabschnitt (Planfall 1) vor Eintritt des Maximalplanfalls eingeleitet werden.

Das **Planungsgebiet Rappenweg** (PG 2) benötigt einen neuen Anschluss an den Rappenweg in Richtung Westen mit zusätzlichen Abbiegespuren. Bei der Planung ist der noch herzustellende Parkeingang Süd in den Riemer Park bzw. der künftige südliche nicht hergestellte Parkteil zu berücksichtigen.

Eine zweite Erschließung des Planungsgebietes Rappenweg mit einem neuen aktuellen Planungsansatz ist aus verkehrsplanerischer Sicht zwingend erforderlich und z.B. über die erwähnte Verlängerung des Rappenwegs in Richtung Osten möglich.

Zum einen würde eine zweite Erschließung zu einer gewünschten Verkehrsentslastung des stark überlasteten Knotenpunkts Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade beitragen, zum anderen ist die Erschließung eines Gebietes in der hier vorgesehenen Größenordnung aus Gründen der - Verkehrsabwicklung im Sinne einer Reduzierung der Störanfälligkeit des Straßennetzes im Falle eines Unfalls oder einer Baustelle nur mit einer weiteren Zuwegung für den Kfz-Verkehr in das Gebiet umsetzbar. Der verlängerte Rappenweg nach Osten ist nur über die Flächenverfügbarkeit eines Grundstücks im privaten Besitz möglich. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird dementsprechend eine Entscheidungsgrundlage über eine mögliche Wiederaufnahme der Verkaufsverhandlungen durch das Kommunalreferat für für das Schlüsselgrundstück (Teilfläche der Flurstücksnummer 199/1) am Rappenweg im anstehenden Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss für das Planungsgebiet Rappenweg herbeiführen (s. Antrag des Referenten Ziffer 5).

Die Tauschverhandlungen für das benannte Schlüsselgrundstück an der Anschlussstelle nach Grons Dorf wurden entsprechend der Vorgaben des Stadtrats vorerst zurück gestellt.

Ob sie erfolgreich weiter geführt werden können, ist im Moment offen. Parallel sollte ein Anschluss Richtung Süden, unter der Bahn hindurch in Verlängerung der Mauerseglerstraße, auf ihre bauliche Machbarkeit hin untersucht werden. Die erforderlichen Flächen dafür sind für die Landeshauptstadt München größtenteils verfügbar (s. Antrag des Referenten Ziffer 6). Die durch den neuen Konzeptansatz Rappenweg ursächlich induzierte Machbarkeitsuntersuchung soll Aspekte wie eine grobe Kostenschätzung und Maßnahmen zur Umsetzung (erforderliche Genehmigungsverfahren usw.) mit erfassen. Eine Übernahme und Mitwirkung der Planungsbeteiligten (PG Rappenweg) wird vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung geprüft. Auf Grundlage des neuen Konzeptansatzes für das Planungsgebiet Rappenweg ist durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine Befassung des Stadtrats mit einem Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss vorgesehen.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsuntersuchung Unterführung Mauerseglerstraße sind mit der Variante Verlängerter Rappenweg und den Kosten für den jeweiligen Grunderwerb sowie der Durchführung der baulichen Maßnahmen (Unterführung, Brückenbauwerk über die Schneiderhofstraße) zu vergleichen.

Das **Planungsgebiet Heltauer Straße** (PG 3) nördlich des Truderinger Bahnhofs wird über die BIRTHÄLMER Straße an die Kirchtruderinger Straße und im Westen über die Heltauer Straße an den Schatzbogen angeschlossen. Der Anschluss an den Schatzbogen wird durch eine Rechts- und Linksabbiegespur ertüchtigt. Die Heltauer Straße benötigt eine Linksabbiegespur sowie eigene Geh- und Radwege.

Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen dieses Knotenpunktausbaus zu gewährleisten, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt im Bebauungsverfahren Heltauer Straße den Planungsumgriff um den Knotenpunktbereich zu erweitern (s. Antrag des Referenten Ziffer 5).

Auch der im Norden des Schatzbogens anschließende Knotenpunkt zum Stahlgruberring sollte durch Erweiterung des Rückstauraums ertüchtigt werden. Aufgrund fehlender Platzreserven wird das zu Lasten der bestehenden Parkplätze erfolgen.

Das **Planungsgebiet Gronsdorf** (PG G) wird derzeit durch ein eigenes Nutzungs- und Strukturkonzept untersucht, für das ein externes Büro beauftragt wurde und das in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde Haar ausgeführt wird. Anlass dieses Nutzungs- und Strukturkonzepts ist der Wunsch des Landkreises München auf den Flächen der Landeshauptstadt München am S-Bahnhof Gronsdorf einen Schulcampus zu errichten. Mit Beschluss der Vollversammlung vom 25.04.2018 (Sitzungsvorlagen Nr.: 14-20 / V-08830) hat der Münchner Stadtrat die weiteren Grundstücksverhandlungen zwischen Kommunalreferat und Landkreis München mit einer Reihe von Bedingungen belegt, die vor einem Verkauf des Grundstücks an den Landkreis München, der dort einen Schulcampus mit BOS/FOS und Realschule errichten möchte, erfüllt bzw. verhandelt und dem Stadtrat erneut zur Entscheidung vorgelegt werden sollen. Hierzu dient die Erstellung eines gemeinsamen Strukturkonzepts mit der Gemeinde Haar, des Landkreises München und der Landeshauptstadt München für das städtische Grundstück in Haar-Gronsdorf. Das Nutzungs- und Strukturkonzept umfasst eine Erschließungsvariante über den verlängerten Rappenweg und ein Brückenbauwerk über die Schneiderhofstraße sowie einen Anschluss des Gebietes auf Höhe der Dittmannstraße (s. Abb. 3). Durch diese Lösung ist es insbesondere dem Schwerverkehr von und zum Kieswerk Mühlbauer möglich, die Bahnstraße

über den verlängerten Rappenweg zu umfahren

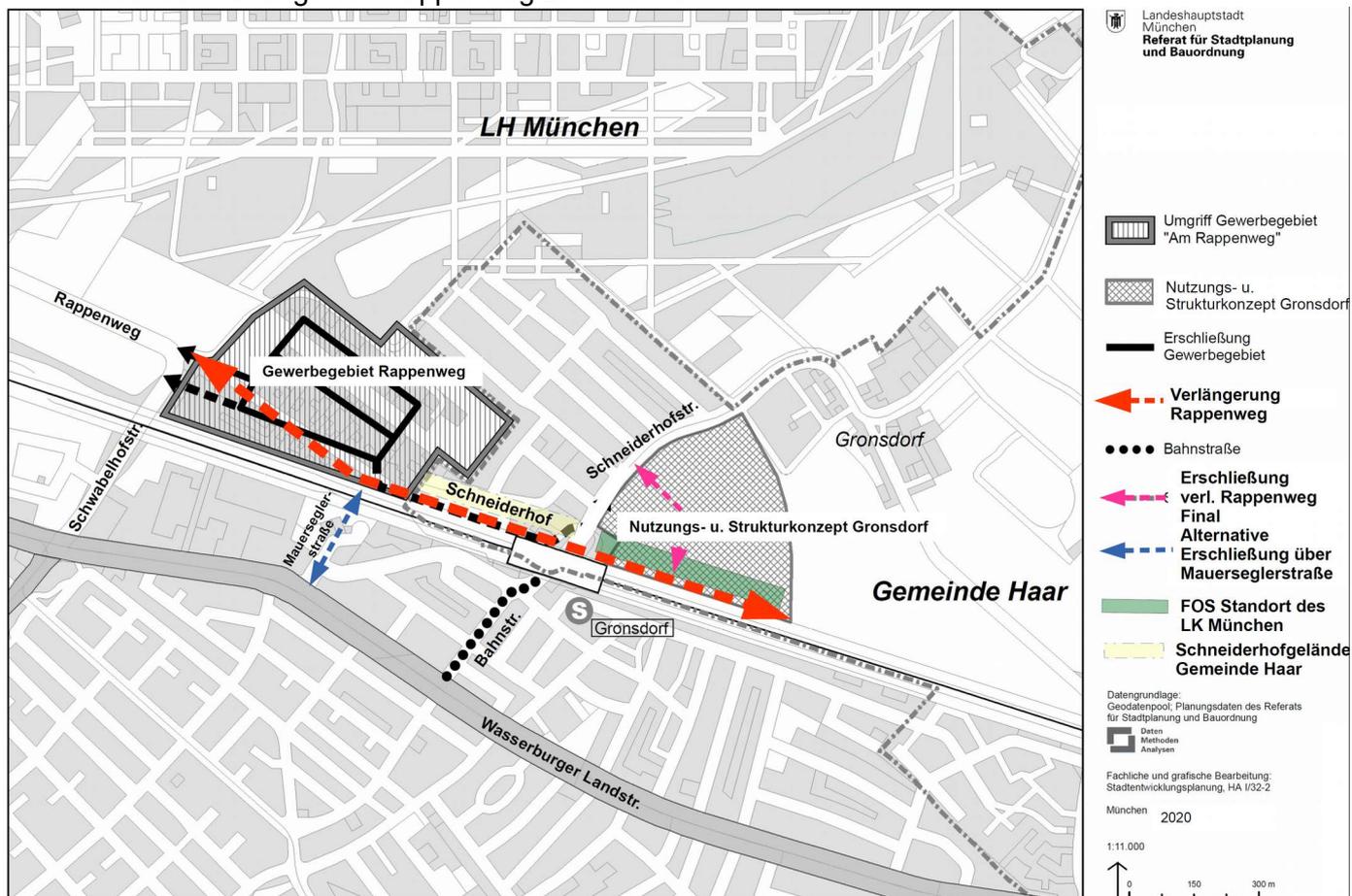


Abbildung 3: Erschließung Gewerbegebiet Rappenweg und Planungsgebiet Gronsdorf

Zentrale Schnittstelle der künftigen Verkehrsströme wird der Anschluss der Schwablhofstraße an die Wasserburger Landstraße sein.

Um die Verkehrsentwicklungen verträglich und leistungsfähig im Straßennetz abwickeln zu können, sind bereits im Prognose-Nullfall 2030, also ohne Quartiersentwicklungen, Ausbaumaßnahmen in der Verkehrsinfrastruktur notwendig. Hiervon ist insbesondere der Knotenpunkt Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade betroffen. Bei diesem Knotenpunkt sind im Wesentlichen Anpassungen der Infrastruktur im Sinne von Aufweitungen des Straßenquerschnitts, insbesondere im Nord- (Schwablhofstraße) und Südzulauf (Friedenspromenade) des Knotenpunktes notwendig.

Damit hier das zusätzliche Verkehrsaufkommen abgewickelt werden kann, muss der Knotenpunkt im Maximalplanfall in allen Zufahrten ausgebaut und ertüchtigt werden. Für die Wasserburger Landstraße bedeutet dies, die vorhandenen Linksabbiegespuren zu verlängern und aus den vorhandenen gemeinsamen überbreiten Geradeaus- und Rechtsabbiegespuren jeweils eigene Fahrspuren herzustellen und die Rechtsabbiegespuren zu verlängern.

In der Friedenspromenade wird in nördlicher Richtung eine eigene Rechtsabbiegespur und die Verlängerung der bestehenden Linksabbiegespur erforderlich. Die Einmündung in

die Friedenspromenade soll in südlicher Richtung um eine Verflechtungsspur aufgeweitet werden. In der Schwablhofstraße sollen in südlicher Richtung die vorhandenen Rechts- und Linksabbiegespuren auf bis zu 100m verlängert und in der Gegenrichtung ebenfalls ein Verflechtungsstreifen angeordnet werden. Ohne diese Ausbaumaßnahmen sind im Maximalplanfall Wartezeiten vor der Signalanlage von teilweise bis zu einer halben Stunde und erhebliche Rückstauungen anzunehmen, die sich in der Folge negativ auf die Leistungsfähigkeit im weiteren Verlauf der Wasserburger Landstraße auswirken.

Durch die Ertüchtigung der Schwablhofstraße ist der Anschluss zum Gewerbegebiet Stolzhoferstraße und auf der anderen Seite zum Baumarkt in ihrer Leistungsfähigkeit beeinträchtigt. Die Installation einer Lichtsignalanlage soll zukünftig die Ein- und Ausfahrt in die Stolzhoferstraße und zum Baumarkt sichern.

Der Ausbau des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade ist aus verkehrsplanerischer Sicht zwingend erforderlich. Im Sinne einer zukunftsfähigen und langfristigen Planung ist ein sukzessiver Ausbau des Knotenpunktes in Abhängigkeit von den derzeit zeitlich nicht konkret terminierten einzelnen Planungsgebieten nicht zielführend.

Es soll von Beginn an der Maximalplanfall zur Bewältigung der verkehrlichen Auswirkungen bei Umsetzung aller vier Planungsgebiete weiterverfolgt werden.

Im Hinblick auf die fortgeschrittene Quartiersentwicklung des 5. Bauabschnitt (Planfall 1) ist zumindest ein Minimalausbau des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade singulär für den 5. Bauabschnitt mit Umsetzung der Entlastungsstraße für Kirchtrudering zwingend sicher zu stellen. Die Ergebnisse der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung (WaRP) zeigen, dass sowohl die noch 2018 angenommenen 2.950 Wohneinheiten als auch aktuell die im Eckdaten und Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 2026 / V 02683) dargestellten circa 2.500 Wohneinheiten im 5. Bauabschnitt Wohnen gegenüber dem Maximalplanfall am Knotenpunkt Schwablhofstraße / Wasserburger Landstraße / Friedenspromenade und unter Berücksichtigung der Entlastungsstraße verkehrlich bewältigbar sind.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat den Stadtrat nach Durchführung der notwendigen Voruntersuchungen zeitnah mit den erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren zur Einleitung des Knotenpunktumbaus Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade befassen. Für die jeweils betroffenen Bauleitplanverfahren (5. BA Wohnen, PG Rappenweg) wird die Finanzierung und Kostenübernahme gemäß den Verfahrensgrundsätzen der Sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) geprüft und soweit möglich gesichert. Die für den Knotenumbau erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren sollen zeitlich an das Bauleitplanverfahren gekoppelt werden. Dadurch soll die faktisch zeitgerechte Umsetzung sichergestellt werden.

Als Folge des Knotenpunktausbaus für den Maximalplanfall ergeben sich Eingriffe in bestehende Grünanlagen der Friedenspromenade, Eingriffe in Ausgleichsflächen östlich und westlich der Schwablhofstraße sowie die Fällung mehrerer Bäume an der Wasserburger Landstraße (Anlage 2).

Eine Bewertung und ein Ausgleich dieser Eingriffe wird in dem erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren zum Ausbau des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade erfolgen.

Darüber hinaus soll in der Ausbauplanung sichergestellt werden, dass die Durchgängigkeit der hier verlaufenden Parkmeile „Riemer Park – Truderinger Wald – Im Gefilde“ aufgegriffen und umgesetzt wird.

Über die bauliche Optimierung des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade hinaus werden auch technische Steuerungsmaßnahmen notwendig werden. Die Leistungsfähigkeit des Knotens kann nur durch eine Verlängerung der Umlaufzeit von 70s auf 90s und einer damit einhergehenden Unterbrechung der bestehenden Grünen Welle auf der Wasserburger Landstraße gewährleistet werden.

Auflistung der einzelnen erforderlichen Ausbaumaßnahmen im Straßennetz:

- Neubau der Entlastungsstraße für Kirchtrudering und Erschließungsstraße für den 5. BA
- Neuer Anschluss der Entlastungsstraße Kirchtrudering / Am Mitterfeld
- Neuer Anschluss der Entlastungsstraße Kirchtrudering / Rappenweg
- Ausbau des Knotenpunktes Rappenweg / Schwablhofstraße
- Bedarfsgerechter Ausbau des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstr. / Friedenspromenade ggf. unter Berücksichtigung des erforderlichen Ausbaubedarfs singular für den 5. BA (s. Antrag des Referenten Ziffer 2)
- Ausbau / Anpassung des Knotenpunktes Schwablhofstraße / Stolzhoferstraße (ggf. Signalisierung notwendig)
- Ausbau eines Vollanschlusses des Knotenpunktes Schneiderhofstr. / Dittmanstraße (Gemeindegebiet Haar / Gronsdorf)
- Ausbau des Knotenpunktes Schatzbogen / Heltauerstraße (s. Antrag des Referenten Ziffer 5).
- Anpassungen Schatzbogen / Stahlgruberring (Nord) (keine bauliche Maßnahmen, geringfügiger Entfall Parker)
- Neubau einer zweiten Erschließung des Gewerbegebietes Rappenweg (PG 2)
 - entweder über den verlängerten Rappenweg in Richtung Gronsdorf (s. Antrag des Referenten Ziffer 4.1).
 - oder über die Mauerseglerstraße in Richtung Süden (s. Antrag des Referenten Ziffer 4.2).

3.1. Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr

Die Planungsgebiete unterscheiden sich in der Qualität der öffentlichen Erschließung. Der 5. Bauabschnitt stellt ein Gebiet mit hoher Nutzungsdichte gem. Nahverkehrsplan im Einzugsbereich der U-Bahnhaltestelle (U2) Moosfeld dar. Bei einem Einzugsradius von 600m liegt der 5. Bauabschnitt Wohnen fast vollständig außerhalb des Einzugsbereichs der U-Bahnhaltestelle Moosfeld. Die ÖPNV Erreichbarkeit des gegenständlichen Planungsgebietes ist folglich als unzureichend zu klassifizieren und zu ertüchtigen. Wegen der zu erwartenden hohen Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr ist es erforderlich eine eigene Busspur im Planungsgebiet vorzusehen. Die Busspur soll die Verlustzeiten zwischen der Messestadt West und dem Truderinger Bahnhof auch in Spitzenzeiten mini-

mieren und eine hohe Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs garantieren. Die Auslastung des Truderinger Busbahnhofs stößt bereits heute an seine Belastungsgrenzen. Die SWM / MVG sieht es daher als notwendig an, eine alternative Buserschließung im Zusammenhang mit den Planungsgebieten Wohnen am Riemer Park (WaRP) zum Truderinger Bahnhof Nord über die heutige P+R Anlage zu suchen. Erste Betrachtungen lassen eine Bustrasse nördlich der Bahngleise zwischen der östlichen Kirchtruderinger Straße und im Westen der Salzmesserstraße als möglich erscheinen. Diese Bustrasse führt die Busspuren auf der Entlastungsstraße weiter bis an die Bahnlinie heran und unterquert das Brückenbauwerk des Schmuckerwegs (siehe Abbildung 4). Das Mobilitätsreferat wird daher eine Machbarkeitsuntersuchung unter Beteiligung der SWM / MVG in Auftrag geben.

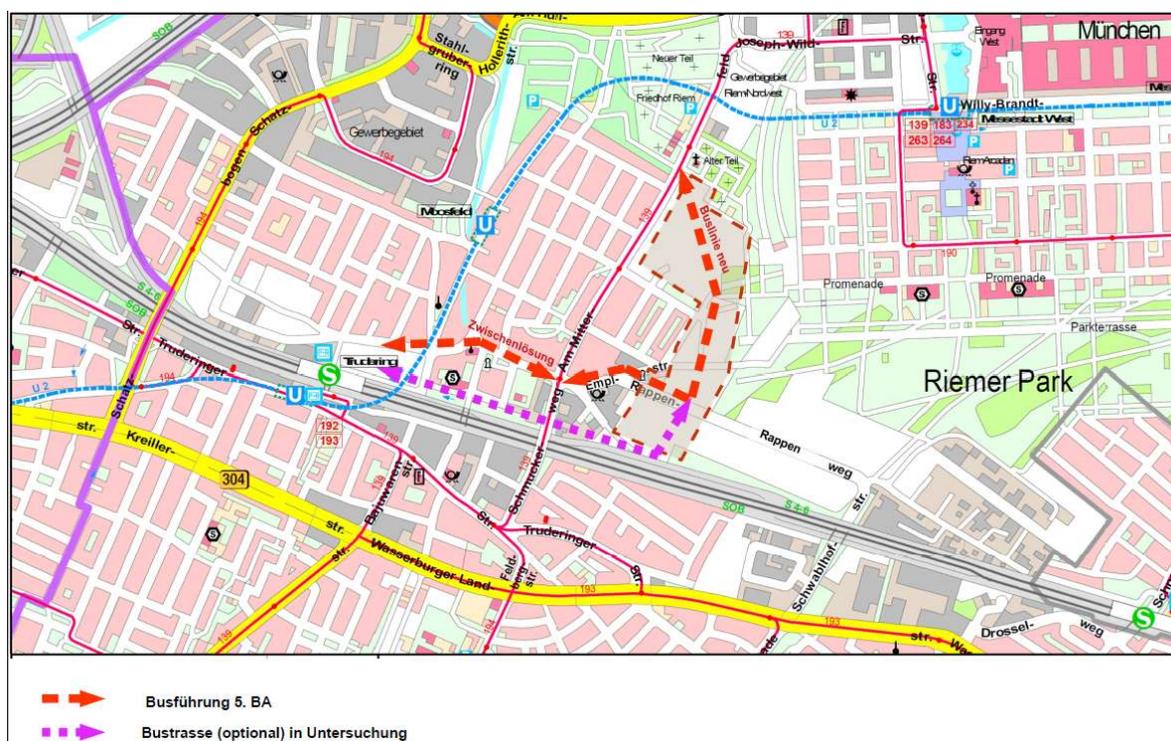


Abbildung 4: mögliche künftige Buslinienführung (Quelle Geoinfo LHM)

Das **Gewerbegebiet Rappenberg** liegt zwar vollständig im Einzugsbereich der S4/S6, ist jedoch derzeit nur über größere Umwege über die Schwablhofstraße und Grons Dorf Siedlung erreichbar. Eine direkte fußläufige Erschließung fehlt und soll im Zusammenhang mit der Verlängerung des Rappenwegs über das Schlüsselgrundstück (Fl.-Nr.199/1, Gemarkung Trudering) oder über eine alternative Wegeführung nördlich des Schlüsselgrundstücks nach Grons Dorf hergestellt werden.

Das **Planungsgebiet Heltauer Straße** grenzt unmittelbar nördlich an den Bahnhof Trudering an und hat durch einen U- und S-Bahnanschluss einen optimalen Anschluss an den öffentlichen Nahverkehr.

Gleiches gilt für das **Planungsgebiet Grons Dorf**, das direkt am S-Bahnhof Grons Dorf situiert ist.

Um die innere Erschließung der Planungsgebiete zu verbessern und diese an den Schienenpersonennahverkehr anzuschließen ist im Rahmen der einzelnen künftigen Bebauungsplanverfahren zu untersuchen, ob Buslinien durch die Gebiete geführt werden können.

Zur Optimierung der Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird als langfristige Maßnahme ein zusätzlicher S-Bahnhalt zwischen Gronsdorf und Trudering im Bereich der Schwablhofstraße untersucht. Die Untersuchungen liegen im Zuständigkeitsbereich des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr und sollen voraussichtlich 2021 abgeschlossen werden. Damit der 5. Bauabschnitt Wohnen optimal durch den ÖPNV erschlossen werden kann, ist im Bereich der Entlastungsstraße eine eigene Busspur vorzusehen. Um die Kund*innen des ÖPNV aus dem 5. Bauabschnitt möglichst ohne Umwege zum U- und S-Bahnhof Trudering befördern zu können (Hauptlastrichtung Richtung Innenstadt), wird die Untersuchung einer neuen Bustrasse vom Rappenweg nördlich entlang der Bahntrasse bis zur Salzmesserstraße hin in Auftrag gegeben (s. Antrag des Referenten Ziffer 7).

Darüber hinaus wird als langfristige Maßnahme die „Tram Haar“ in der Wasserburger Landstraße als Verlängerung der bisherigen Trambahnlinie 21 bis in das Gemeindegebiet Haar im Rahmen der Nahverkehrsplanung weiter untersucht. Die SWM / MVG haben hierzu Voruntersuchungen zu einem „Zielnetz 2025+“ erstellt, welches zu priorisierende Schienenstrecken (Tram- und U-Bahn) enthält. Die Vollversammlung des Stadtrats hat am 03.03.2021 (Zwischenbericht Nahverkehrsplan, Vorlagen Nr. 2026 / V 01848) die Münchner Verkehrsgesellschaft GmbH in Zusammenarbeit mit der Verwaltung beauftragt, die Planungen für fünf priorisierte Tramstrecken, darunter auch die Tram Wasserburger Landstraße aufzunehmen.

Eine weitere sehr langfristige Maßnahme, um die Erreichbarkeit für den Öffentlichen Verkehr noch weiter zu verbessern, könnte in der Verlängerung der U-Bahn über den Bahnhof Trudering nach Osten bestehen.

Ein weiterer Untersuchungskorridor für eine mögliche Erweiterung und somit Verbesserung des ÖV-Angebots für eine Bus- oder Trambahnverbindung ist der Bereich zwischen dem künftigen großen Entwicklungsgebiet im Münchner Nordosten, über den Schatzbogen, den Stahlgruberring, den U-Bahnhof Moosfeld, die Kleingartenanlage, den Friedhof Riem bis schließlich in den Bereich der Straße Am Mitterfeld. Hierzu soll ebenfalls eine weiterführende Untersuchung zur Ermittlung umsetzbarer Linienführungen in Auftrag gegeben werden (s. Antrag des Referenten Ziffer 7).

Die beschriebenen Maßnahmen sind der folgenden Abbildung 5 zu entnehmen.

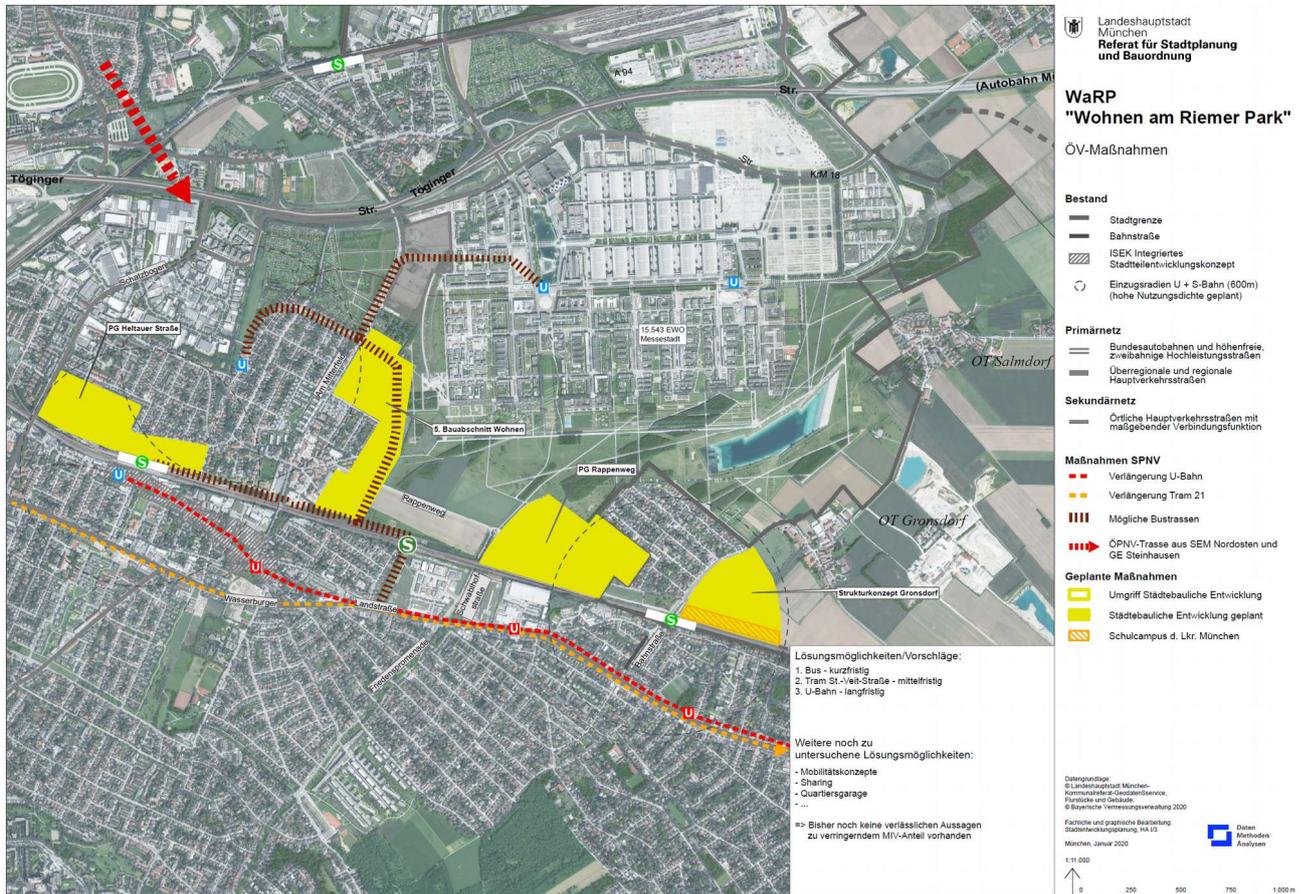


Abbildung 5: ÖV-Maßnahmen

3.2. Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr

Einen wichtigen Beitrag zur umwelt- und umfeldverträglichen Abwicklung des Verkehrsaufkommens leisten der Fuß- und Radverkehr. Ziel einer zukunftsorientierten Netzgestaltung ist daher eine sichere und attraktive Führung der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen zu den wichtigsten Zielpunkten im Umkreis auf kürzestem Weg sicher zu stellen. Dazu sollte ein entsprechender Ausbau der Radinfrastruktur gemäß den Vorgaben des Radentscheids sowie eine vom Fußverkehr getrennte Führung innerhalb der Planungsgebiete vorgesehen werden. Gemäß Verkehrsentwicklungsplan – Radverkehr (VEP-R) sind der Rappenberg inklusive der Verlängerung nach Grönsdorf und eine von der Emplstraße in östlicher Richtung abzweigende Route in den Riemer Park Bestandteil des Haupttroutennetzes. Die Straße Am Mitterfeld und eine Verbindung in Ost - West Richtung südlich des „alten“ Riemer Friedhofs sind als Nebenroute ebenfalls sicher zu stellen.

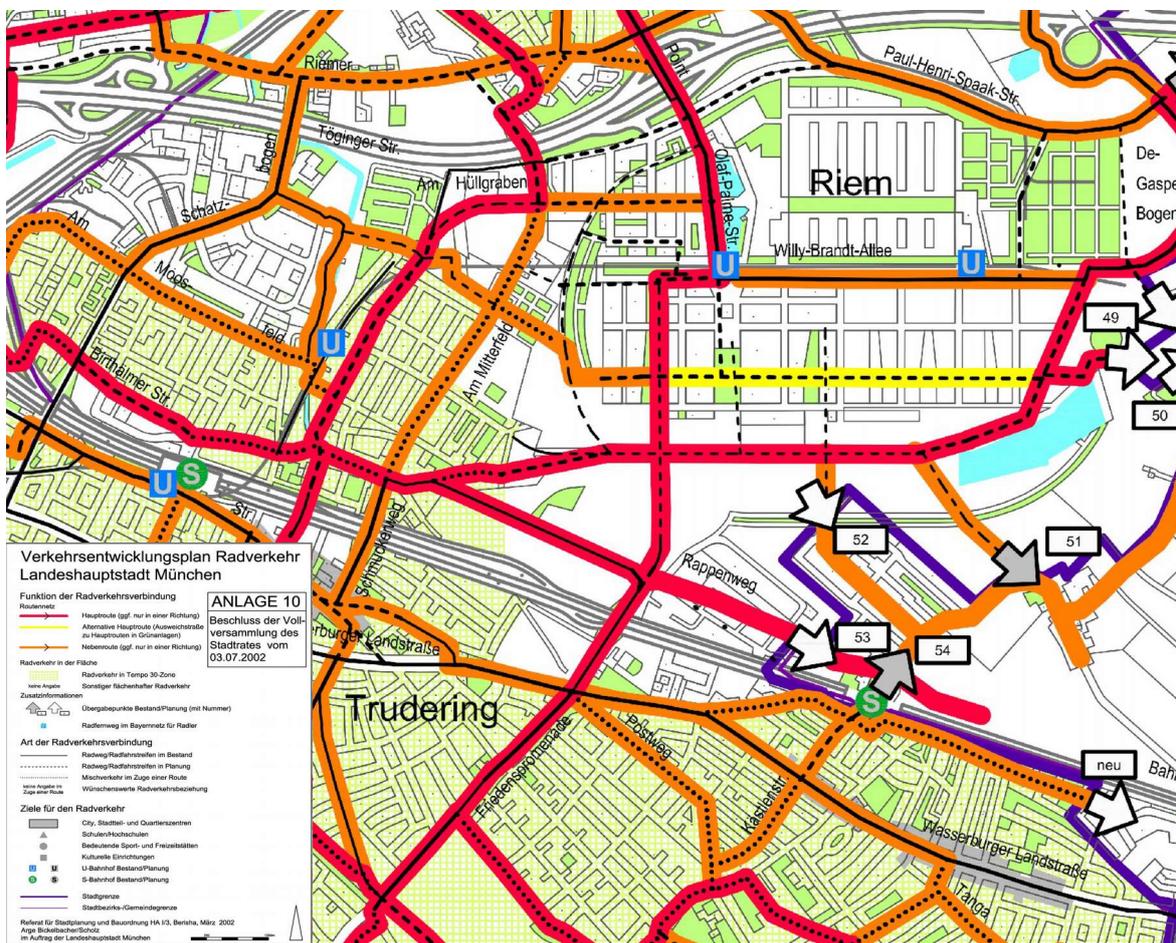


Abbildung 6: Verkehrsentwicklungsplan-Radverkehr (VEP-R)

3.3. Maßnahmen Nahmobilität

Die Abwicklung des zu erwartenden Verkehrs sollte umfeldverträglich erfolgen. Daher soll bereits bei der städtebaulichen Ausgestaltung der neuen Baugebiete darauf geachtet werden, dass Angebote des täglichen Bedarfs und Freizeiteinrichtungen im Sinne der „Stadt der kurzen Wege“ fußläufig erreichbar sind. Dazu sollen entsprechende Flächen für Einkaufsmöglichkeiten und Freizeiteinrichtungen im Rahmen der jeweiligen Bebauungsplanverfahren vorgesehen werden. Voraussetzung dazu ist ein sicheres Miteinander im Straßenverkehr durch sichere Führung des Fuß- und Radverkehrs.

Auch die Förderung des Fahrradverkehrs sowie neuer Mobilitätsangebote („Shared Mobility“) trägt zur Änderung des Mobilitätsverhaltens bei. Dadurch kann das Mobilitätsangebot für Bewohner*innen ohne eigenes Auto auf der Basis eines guten ÖV abgerundet und ein einfacher Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln gewährleistet sowie der Kfz-Stellplatzbedarf reduziert werden. Um die verschiedenen Zielgruppen zu erreichen, müssen diese frühzeitig über die geplanten Projekte informiert und eingebunden werden (siehe folgendes Kapitel).

3.4. Quartiersgaragen und Mobilitätskonzepte (Shared Mobility)

Aufgrund des anhaltend steigenden Wohnraumbedarfes und der zunehmend schwindenden Baulandreserven in der Landeshauptstadt München ist es erforderlich, die vorhandenen bebaubaren Flächen möglichst effizient baulich zu nutzen. Dies führt auch in den vorliegenden Projekten zur Umsetzung von hochverdichteten Baustrukturen, durch die sich eine Reihe von städtebaulichen und verkehrsplanerischen Herausforderungen sowohl innerhalb der jeweiligen Planungsgebiete als auch im bestehenden städtischen Umfeld ergeben. Gleichzeitig soll die Lebensqualität und Attraktivität in entstehenden Quartieren sowie im Umfeld gewahrt, entwickelt und verbessert werden.

Die Anforderungen an eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raumes lassen sich nur sehr begrenzt mit einem hohen Kfz- Verkehrsaufkommen und dem Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr vereinbaren. Dabei können als Mobilitätsbaustein auch Quartiersgaragen im Rahmen von integrierten Mobilitätskonzepten mit alternativen Mobilitätsangeboten die notwendigen Veränderungen im Mobilitätsverhalten positiv unterstützen. Dadurch, dass sich die Stellplätze in Quartiersgaragen weiter weg von Wohnungen befinden, wird bei der Wahl zwischen privatem Kfz und alternativen Mobilitätsangeboten eine veränderte Ausgangsbasis für die Verkehrsmittelwahl hergestellt. Damit wird dem Fuß- und Radverkehr sowie dem ÖPNV Priorität eingeräumt, insbesondere wenn diese Mobilitätsformen bequemer und schneller zu erreichen sind, als das eigene Kfz.

Werden Quartiersgaragen geeignet, zentral und in Bereichen von Hauptzufahrten zu den Gebieten angeordnet, können neben den Bewohnerstellplätzen auch die notwendigen Besucherstellplätze sowie weitere Mobilitätsangebote oder -services kombiniert eingeplant werden. Dadurch kann eine erhebliche Einsparung bei der inneren verkehrlichen Erschließung erreicht und weitestgehend auf Kfz-Verkehr innerhalb der Gebiete verzichtet werden. Die Dimensionierung der inneren Erschließung wird dann auf den Fuß- und Radverkehr, den ÖPNV sowie auf Rettungsfahrzeuge, Feuerwehr und den notwendigen Ver- und Entsorgungsverkehr sowie das wohnortnahe Halten zum Ein- und Ausladen begrenzt. Das Stellplatzangebot kann dadurch auf Kurzzeitstellplätze für den Liefer- und Dienstleitungsverkehr sowie auf Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte und Carsharing-Angebote begrenzt werden. Die dadurch eingesparten Flächen können in der Folge als Grün- und Freiflächen genutzt werden.

Grundsätzlich bieten diese Garagenanlagen mit integrierten, kombinierten Nutzungen wie Postdepot, Quartiersboxen, Einzelhandels- und / oder Büronutzungen, Spiel- und Aufenthaltsflächen auf Dachflächen belebende, urbane Entwicklungen an. Auch eine höhere Flächeneffizienz, vor allem bei Hochgaragen ist zu erzielen.

Selbstverständlich können die Garagenanlagen auch gemeinsam mit Logistikstützpunkten für emissionsfreie Lieferkonzepte verknüpft werden. Je nach vorhandenem Bedarf können sich diese auf reine Paketdienste oder auch auf die Belieferung von Geschäften in den Quartieren beziehen und somit zu einer zusätzlichen Reduzierung des Kfz-Verkehrs innerhalb der neuen Quartiere beitragen. Sofern die Kombination einer Garagenanlage mit einem Logistikstützpunkt vorgesehen ist, muss auch eine entsprechende Dimensionierung der Zufahrt für größere Lieferfahrzeuge bzw. LKWs berücksichtigt werden.

Ganz allgemein sind Quartiersgaragen zwingend als ein Maßnahmenbaustein in einem schlüssigen, quartiersbezogenen Mobilitätskonzept zu betrachten. Sie stellen einen möglichen Lösungsansatz für den ruhenden Verkehr und die oben beschriebenen kombinierten Nutzungen dar. Zudem sind sie in die Gesamtplanung der Gebiete städtebaulich verträglich innovativ und stadtgestalterisch ansprechend einzubetten. Um eine gute verkehrliche Wirkung durch Akzeptanz und Auslastung zu erzielen, sollten Quartiersgaragen an strategisch günstigen Lagen und dezentral geplant werden. Damit ist gewährleistet, dass der Kfz-Verkehr innerhalb der Quartiere weitestgehend reduziert wird. Die fußläufigen Entfernungen zu den Wohnungen sollten erfahrungsgemäß nicht mehr als max. 300 m betragen.

So kann das Angebot nur noch auf Kurzzeitstellplätze für den Liefer- und Dienstleistungsverkehr sowie Stellplätze für Mobilitätseingeschränkte und ergänzende Carsharing-Angebote begrenzt werden. Sofern erforderlich können zusätzlich notwendige Stellplätze im öffentlichen Straßenraum gebührenpflichtig angeboten werden.

Zu einer modellhaften Umsetzung von Quartiersgaragen wurde bereits ein entsprechender Beschluss („Siedlungsschwerpunkt Freiham – Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576, Ziffer 4, Vollversammlung vom 19.02.2020) gefasst.

Am 01.07.2020 wurde darüber hinaus im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung der Beschluss „Quartiersgaragen für Neubaugebiete – Parken und Wohnen entkoppeln“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00436) dem Stadtrat vorgelegt.

Die gefassten Beschlüsse aufnehmend soll die Entwicklung entsprechender Konzepte bei der Quartiersentwicklung des 5. BA geprüft und soweit möglich berücksichtigt werden. Einige der in den o.g. Beschlüssen gefassten Grundsätze können sicherlich auch im Rahmen der Siedlungsgebiete Wohnen am Riemer Park „WaRP“ umgesetzt werden. Stellplätze im öffentlichen Raum schließen Stellplätze für Sharing Mobility, Elektromobilität sowie Stellplätze für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen und Liefer- und Anfahrtszonen mit ein. Diese geringere Stellplatzzahl reduziert gleichzeitig die Größe der Quartiersgaragen und erübrigt somit Flächen für andere Nutzungen. Ob und wie sich die Stellplatzreduzierung auch auf den privaten Stellplatzbedarf auswirken kann, ist von den Grundstückseigentumsverhältnissen sowie dem Nutzungskonzept abhängig und wird sich erst in den jeweiligen Baugenehmigungsverfahren durch das Vorlegen konkreter Mobilitätskonzepte in Abgleich mit den Vorgaben der BayBO und der Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt München beurteilen lassen.

Über die Mindestanforderungen der Fahrradstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München (FabS) hinaus sind auf den privaten Baugrundstücken komfortable und sichere Abstellanlagen für Fahrräder (inklusive Anhänger und anderem Zubehör) in den Gebäuden sicherzustellen. Neben der höheren Anzahl, die Bestandteil der jeweiligen Mobilitätsbausteine sein können, ist hierbei auch ein hoher Standard der Fahrradabstellanlagen wichtig, damit sie für die Nutzer*innen eine hohe Attraktivität aufweisen. Zu denken ist insbesondere an die Standsicherheit, einen Diebstahlschutz sowie die Schaffung von Fahrradabstellplätzen für Sonderfahrzeuge (z. B. Lastenräder, Gespanne mit

Anhänger, etc.). Dies gilt auch für die öffentlichen Abstellanlagen, insbesondere an den S- und U-Bahnhöfen sowie in unmittelbarer Nähe von Einkaufs- und Freizeitmöglichkeiten, da der Ausbau von Fahrradabstellmöglichkeiten auch eine aufgegriffene Forderung des „Radentscheids“ darstellt. Hierzu zählt auch eine Ausweitung der MVG-Rad-Stationen auf die genannten Bereiche.

Um die Entfaltung und Wirkung der Mobilitätskonzepte und von Quartiershoch- und Quartierstiefgaragen zu fördern, schlägt das Mobilitätsreferat eine Parkraumbewirtschaftung in Form eines Parkraummanagements vorbehaltlich einer Überprüfung durch die referatsübergreifende Projektgruppe Parkraumbewirtschaftung vor. Gleichzeitig muss der Aufbau einer übergreifenden und verdichteten Ladeinfrastruktur und die Einrichtung von Mobilitätszentralen geprüft werden, damit die Verkehrsmittel sinnvoll miteinander verknüpft werden können.

3.5. Darstellung der Kosten und Finanzierung

3.5.1. Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	dauerhaft	einmalig	befristet
Summe zahlungswirksame Kosten		400.000 €	
davon			
Personalauszahlungen *			
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen **		400.000 €	
Transverauszahlungen			
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit			
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen			
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Die nicht zahlungswirksamen Kosten (wie z.B. interne Leistungsverrechnung, Steuerumlage, kalkulatorische Kosten) können in den meisten Fällen nicht beziffert werden. Eine

* Bei Besetzung von Stellen mit einem Beamten/einer Beamtin entsteht im Ergebnishaushalt zusätzlich zu den Personalauszahlungen noch ein Auswand für Pensions- und Beihilferückstellungen in Höhe von etwa 40 Prozent des Jahresmittelbetrages

** ohne arbeitsplatzbezogene IT-Kosten / Zahlungen werden voraussichtlich bei Sachkonto 651122 eingeplant

Tabelle 2: Zahlungswirksame Kosten

3.5.2. Nutzen

Mit den vorbereitenden Planungen zur Ertüchtigung des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade und den damit zusammenhängenden Änderungen der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 1945 (Schwablhofstraße östlich, Baumarkt) und Nr. 1976 (Schwablhofstraße westlich, Gewerbegebiet Stolzhoferstraße) soll zeitnah und bedarfsgerecht begonnen werden.

Auch soll durch ein attraktives Angebot im öffentlichen Nahverkehr insbesondere durch

eine Buserschließung, die Mobilität im 5. Bauabschnitt Wohnen gesichert werden. Eine Parallelität der Planungen zum 5. Bauabschnitt soll gewahrt werden. Die fachliche Bedeutung der Umsetzung wurde im Kapitel 3 bzw. 3.1 und im Antrag unter den Ziffern 3., 4., 8. und 9. beschrieben.

3.5.3. Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit

Durch das räumliche Zusammentreffen der vier verschiedenen Planungsgebiete (Planfall 5G) in der Erschließung ergibt sich ein unabdingbarer Umbau des Knotenpunkts Schwablhofstraße / Wasserburger Landstraße / Friedenspromenade.

Der Planungsumgriff des Knotenpunkts hat keinen direkten räumlichen Anschluss an die vier benannten Planungsgebiete und ist mit einem eigenen planungsrechtlichen Verfahren zeitgerecht durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat vorzubereiten. Die räumliche Distanz des Knotenpunkts zu den Planungsgebieten mit dem beabsichtigten Ausbau für den Maximalplanfall ist Ursache für die Unvorhersehbarkeit der Kosten und der Nichtplanbarkeit der Sachmittel, insbesondere für die Vorbereitung erforderlicher planungsrechtlicher Verfahren, die aktuell nicht zugeordnet werden können. Eine Zuordnung gemäß den Verfahrensgrundsätzen der sozialgerechten Bodennutzung (SoBoN) ist sowohl durch die räumliche Distanz als auch das Überschneiden der jeweiligen Auswirkungen aus den allen vier Planungsgebieten derzeit nicht möglich. Hinzu kommt, dass die Initiierung der Bauleitplanverfahren abgesehen vom 5. Bauabschnitt noch nicht terminiert sind. Für die jeweils betroffenen Bauleitplanverfahren wird die Finanzierung und Kostenübernahme geprüft und soweit möglich gesichert werden.

Derzeit wird als Erstes die Einleitung des Bauleitplanverfahren für den 5. Bauabschnitt vorbereitet.

Zur Optimierung der öffentlichen Erschließung des 5. Bauabschnitts ist eine Machbarkeitsuntersuchung für eine alternative Buserschließung erforderlich. Wegen der zu erwartenden hohen Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr ist ebenfalls erforderlich, eine eigene Busspur im Planungsgebiet vorzusehen und eine alternative Buserschließung aus den Planungsgebieten Wohnen am Riemer Park (WaRP) zum Truderinger Bahnhof Nord über die heutige P+R Anlage zu suchen (siehe Kapitel 3.1).

Der bereits heute überlastete Busbahnhof in Trudering, das räumliche Überschreiten des Planungsumgriffs als auch die übergeordnete Funktion und die Erschließung der Buslinien in weitergehenden Einzugsbereichen ist Ursache für die Unvorhersehbarkeit als auch der Nichtplanbarkeit der Sachmittel.

Die beantragten Mittel sind dringlich, unabweisbar und unplanbar. Der Mittelbedarf ist nach Rücksprache mit dem Baureferat zur Übernahme der Planungen unterjährig entstanden und konnte daher nicht im Rahmen der regulären Haushaltsplanung eingebracht werden. Für den Kreuzungsausbau müssen die Straßenbegrenzungslinien der Bebauungspläne mit Grünordnung Nr. 1945 (Schwablhofstraße östlich, Baumarkt) und Nr. 1976 (Schwablhofstraße westlich, Gewerbegebiet Stolzhoferstraße) geändert werden. Dadurch kann das Baureferat den Ausbau nicht übernehmen und es muss ein eigenes planungsrechtliches Verfahren eingeleitet werden.

Wenn die erforderlichen Aufgaben mit den angeführten Haushaltsmitteln nicht umgehend aufgenommen werden, entsteht der Landeshauptstadt München folgender Schaden: Mit der Entwicklung des 5. Bauabschnitts Wohnen wird die Entlastungsstraße Kirchtrudering

errichtet. Die Entlastungsstraße wird eine Belastung von ca. 17.000 Kfz-Fahrten am Tag aufnehmen und eine Mehrbelastung für die Schwablhofstraße von 7.500 Kfz-Fahrten am Tag nach sich ziehen. Die Kreuzung Schwablhofstraße/ Wasserburger Landstraße / Friedenspromenade wird überstaut und es kommt zu längeren Wartezeiten.

Die Ertüchtigung des Knotenpunktes Schwablhofstraße / Wasserburger Landstraße / Friedenspromenade müsste Zug um Zug mit der baulichen Realisierung des 5. BA erfolgen. Das widerspricht dem Ansatz und der Zielsetzung der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung WaRP in der Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen auf den 15. Stadtbezirk erforderliche Maßnahmen im Stadtbezirk zu erfassen und umzusetzen.

Dies trifft ebenso auf die Erschließung des 5. Bauabschnitts Wohnen durch den öffentlichen Nahverkehr mit seiner Nachfrage von 4.300 ÖV-Fahrten am Tag zu. Diese Nachfrage steigert sich im Maximalplanfall auf knapp 18.000 ÖV-Fahrten für alle Planungsgebiete. Die genannte Bustrasse spielt bei der Erschließung des Planungsgebietes Heltauer Straße eine wichtige Rolle, da Flächen für die Buserschließung identifiziert und vorgehalten werden müssen. Eine Erschließung über die Empl- und Kirchruderinger Straße ist zwar vorstellbar, aber aufgrund der sehr beengten Straßenquerschnitte auf Dauer wohl nicht zu halten.

3.5.4. Finanzierung

Die Finanzierung kann weder durch Einsparungen noch aus dem eigenen Referatsbudget erfolgen.

3.6. Auswirkungen auf die Gemeinde Haar

Die durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen haben gezeigt, dass durch die Umsetzung weiterer Planungsgebiete im Münchner Osten mit erheblichen Verkehrssteigerungen im Straßennetz bereits im Prognosenullfall von teilweise bis zu 30% zu rechnen ist, also im Jahr 2030 ohne die hier untersuchten Planungsgebiete das Straßennetz bereits an die Kapazitätsgrenze stößt.

Bei Realisierung aller Entwicklungsoptionen für das städtische Grundstück in Gronsdorf auf dem Gemeindegebiet Haar müssen die Anwohner*innen der Schneiderhofstraße mit einer Verkehrszunahme von 6.000 Kfz-Fahrten auf 9.500 Kfz-Fahrten am Tag rechnen. Dies ist mit dem gebietsinternen Verkehrsaufkommen von ca. 3.300 Kfz-Fahrten am Tag und den zusätzlichen Verkehren aus dem Gewerbegebiet am Rappenweg begründet. Die zukünftige Verkehrsbelastung des verlängerten Rappenwegs und der Heimgartenstraße auf Haarer Seite beträgt im Maximalfall rund 7.500 Kfz-Fahrten am Tag. Die Belastung der Peter Wolfram / Leonhard-Strell-Straße in Gronsdorf wird von 5.000 Kfz-Fahrten auf maximal 8.000 Kfz-Fahrten am Tag steigen. Auswirkungen der neuen Planungsgebiete auf die Keferloher Straße sind nicht zu erkennen.

Untersucht wurde ebenfalls der Planfall 5 GoR, also die Realisierung aller Planungsgebiete allerdings ohne eine Verlängerung des Rappenwegs nach Gronsdorf. Dies ist der Überlegung geschuldet, dass die Kaufverhandlungen des sogenannten Schlüsselgrundstücks sich seit vielen Jahren sehr schwierig gestalten. Der Landkreis München drängt darauf, den Schulcampus in Gronsdorf zu entwickeln und möchte dies notfalls auch ohne eine Verlängerung des Rappenwegs tun. Eine entsprechende verkehrliche Untersuchung des Landkreises weist die Machbarkeit hierfür auch ohne verlängerten Rappenweg nach.

Wie in Kapitel 3 beschrieben, ist eine zweite Erschließung des Gewerbegebietes Rappenweg jedoch zwingend erforderlich.

Um für den Fall des Scheiterns der Kaufverhandlungen zur Umsetzung des verlängerten Rappenwegs gewappnet zu sein, soll eine Machbarkeitsuntersuchung für eine ursächliche zweite Alternativerschließung des Gewerbegebiets Rappenweg in Richtung Süden - unter der Bahnlinie hindurch mit Anschluss an die Mauerseglerstraße und die Wasserburger Landstraße – veranlasst und in Auftrag gegeben werden.

Sollte das Planungsgebiet Gronsdorf ohne die Verlängerung des Rappenwegs verwirklicht werden, fallen die Verkehrsbelastungen auf Haarer Seite um 1.000 bis 2.000 Kfz-Fahrten am Tag geringer aus. Die seit vielen Jahren von der Gemeinde Haar und der Landeshauptstadt München beabsichtigte Verlängerung des Rappenwegs bekommt mit der neuen Untersuchung eine andere Gewichtung. Bisher sollte der verlängerte Rappenweg die Erschließung der städtischen Flächen in Gronsdorf sichern in der Absicht die städtische Bahnstraße nicht mit zusätzlichem Verkehr zu belasten.

Durch die inzwischen geänderten Planungsabsichten für das Planungsgebiet Rappenweg mit Wohn- und Gewerbeflächen würde weit mehr Verkehr (als seinerzeit angenommen) entstehen, der - bedingt durch die Anbindung des verlängerten Rappenwegs - die Belastung der Bahnstraße erhöhen würde.

Ob ein einvernehmlicher Ausbau des Rappenwegs mit der Gemeinde Haar noch möglich ist, muss im Moment zumindest als fraglich gesehen werden. Details dieser Erschließungsvariante werden in der Bekanntgabe zum Nutzungs- und Strukturkonzept wie unter 2.2 bereits erwähnt, vorgestellt.

Für die Landeshauptstadt München ist jedoch ein zweiter Anschluss des Gewerbegebiets Rappenweg, entweder über den verlängerten Rappenweg oder alternativ über die Variante Mauerseglerstraße in Richtung Süden zwingend erforderlich.

4. Zusammenfassende Bewertung

Die durchgeführten verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchungen haben gezeigt, dass sich durch die Umsetzung weiterer Neubaugebiete im Münchener Osten erhebliche Leistungs-fähigkeitsdefizite im Straßennetz ergeben, die in der Konsequenz umfangreiche Ausbaumaßnahmen und technische Steuerungsmaßnahmen an verschiedenen Knotenpunkten erforderlich machen. Kurzfristiger Handlungsbedarf ergibt sich insbesondere für die Situation am Knotenpunkt Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade bereits im Prognose-Nullfall 2030.

Die Umsetzung der vier betrachteten Planungsgebiete (5. Bauabschnitt Wohnen, Planungsgebiet Rappenweg, Planungsgebiet Heltauer Straße und das Planungsgebiet Gronsdorf) wurde in verschiedenen Planfällen untersucht. Die Ergebnisse der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung (WaRP) zeigen, dass die Realisierung des 5. Bauabschnitts Wohnen mit der Entlastungsstraße für Kirchtrudering als erstes Planungsgebiet durch Ausbaumaßnahmen (zusätzliche Abbiegespuren) am Knotenpunkt Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade verkehrlich bewältigbar und aus verkehrlicher Sicht unkritisch ist. Es wird empfohlen die erforderlichen Ausbaumaßnahmen mit Berücksichtigung des Maximalplanfalls umzusetzen. Bereits durch den erforderlichen Minimalumbau kann eine ausreichende Leistungsfähigkeit des Knotenpunktes

erzeugt werden. Ohne diese Optimierung wäre mit mehrminütiger Wartezeit und mit mehreren Hundert Metern Stau zu rechnen.

Parallel zu den Ausbaumaßnahmen der Straßeninfrastruktur sind erhebliche Anstrengungen zur Ertüchtigungen der ÖV-Erschließungen wie in Kapitel 3.1 beschrieben, zu unternehmen.

Das Mobilitätsreferat unterstützt nachdrücklich alle Maßnahmen zur Einleitung der Verkehrswende. Das bedeutet, Verkehr ist zu vermeiden, zu verlagern und auch vertraglich abzuwickeln. Ein Maßnahmenbündel zur Förderung der Nahmobilität mithilfe von Mobilitätskonzepten und passender Infrastruktur sowie diversen Mobilitätsbausteinen einschließlich weiterer Maßnahmenpakete wird erforderlich, um Wege auf den Umweltverbund zu verlagern oder erst gar nicht entstehen zu lassen und eine nachhaltige Mobilität sicher gestellt wird.

Die vorliegende Verkehrsuntersuchung ist aus landschaftsplanerischer Sicht eine wertvolle Grundlage, die „sekundären“ Konsequenzen und Konflikte im Zusammenhang mit den Planungsgebieten am Riemer Park einschließlich des erforderlichen Ausbaus der Verkehrsinfrastruktur deutlich zu machen und damit auch Ansatzpunkte für deren Lösung zu liefern. Die angestrebten Quartiersentwicklungen sowie die dargestellten verkehrlichen Ausbaumaßnahmen konkurrieren mit den landschaftsplanerischen Zielen, wie den zwei Parkmeilen entlang der Trasse der S-Bahnlinie 4/6 und entlang der Schwablhofstraße/ Friedenspromenade nach Süden.

Die landschaftsplanerischen Ziele wurden bei der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung nicht betrachtet. Sie sollten aber bei den weiteren, vertiefenden Planungen soweit möglich berücksichtigt werden.

5. Weiteres Vorgehen

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird den Stadtrat nach Durchführung der notwendigen Voruntersuchungen zeitnah mit den erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren zur Einleitung des Knotenpunkumbaus Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade befassen. Die für den Knotenumbau erforderlichen planungsrechtlichen Verfahren sollen zeitlich an das Bauleitplanverfahren des 5. Bauabschnitts Wohnen gekoppelt werden. Dadurch soll die faktisch zeitgerechte Umsetzung sichergestellt werden.

Das Gewerbegebiet Rappenweg benötigt zwingend eine zweite Erschließung über den verlängerten Rappenweg oder alternativ über die Mauerseglerstraße mit Bahnunterführung. Hierzu sind Folgeaufträge vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung und dem Mobilitätsreferat zum Nutzungs- und Strukturkonzept Gronsdorf, die alternative Erschließung des Planungsgebiets Rappenweg über die Mauerseglerstraße und der Aufstellungsbeschluss zum Planungsgebiet Rappenweg abzuarbeiten. Ob und wie die Grundstückverhandlungen für die Teilfläche des Schlüsselgrundstücks Fl.Nr. 209/29 Gemarkung Trudering zur Errichtung eines verlängerten Rappenwegs wieder aufgenommen werden, soll im anstehenden Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss zum Planungsgebiet Rappenweg entschieden werden.

In Anbetracht der zwingend erforderlichen Verbesserung des ÖV-Angebots ist die Durch-

führung der vorgenannten Machbarkeitsuntersuchungen zur ÖV-Trasse (Busspur) in Richtung des Bahnhof Trudering Nord und der ÖV-Trasse (Bus- oder Trambahn) aus Richtung München Nord-Ost notwendig. Untersuchungen zur Errichtung eines möglichen zusätzlichen S-Bahnhalts zwischen Trudering und Gronsdorf werden aktuell durch das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehrs durchgeführt. Ergebnisse hierzu will das Ministerium im Herbst 2021 vorlegen.

Die verkehrlichen Entwicklungen der einzelnen Planungsgebiete sind in den anstehenden Bauleitplanverfahren im Detail vertiefend zu untersuchen.

Im Rahmen der jeweiligen Quartiersentwicklungen sollen darüber hinaus Mobilitätskonzepte vorbereitet und soweit möglich gesichert werden.

Den Erkenntnissen der Verkehrsuntersuchung zur Folge sind die Entwicklungen des Schulcampus auf dem Gemeindegebiet Haar ohne einen weiteren Infrastrukturausbau möglich. Weitere Entwicklungen in Gronsdorf / Haar über den Schulcampus hinaus sind verkehrlich nachzuweisen.

Das Mobilitätsreferat stellt die Ergebnisse „Wohnen am Riemer Park“ der Gemeinde Haar vor und stimmt diese mit den Planungen des Nutzungs- und Strukturkonzept Gronsdorf ab.

Die Ergebnisse der verkehrlichen Machbarkeitsuntersuchung Wohnen am Riemer Park WaRP werden ebenso dem Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem vorgestellt, wie bereits mit dem Antrag -Nr. 14-20 / B 06801 „Verkehrsgutachten Kirchtrudering“ vor Einleitung der Bauleitplanverfahren darstellen“ des Stadtbezirks 15 – Trudering-Riem vom 19.09.2019 dem Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem zugesagt,.

6. Anträge und Empfehlungen

6.1. Stadtratsantrag Nr. 14-20 / A 06067 vom 16.10.2019

Der Antrag der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN / ROSA LISTE fordert einen zusätzlichen S-Bahnhalt an der Schwablhofstraße zwischen Trudering und Gronsdorf an der S4/S6. Hierzu soll die Stadtverwaltung in Zusammenarbeit mit der Deutschen Bahn AG schnellstmöglich die Realisierbarkeit eines S-Bahnhalts prüfen und die Ergebnisse im Rahmen des anstehenden Bebauungsplanverfahrens zum 5. Bauabschnitt Wohnen dem Stadtrat vorlegen.

Stellungnahme:

Bereits Anfang 2018 hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung zu den Planungsüberlegungen „Wohnen am Riemer Park mit den Projekten zum 5. Bauabschnitt Wohnen, dem Gewerbegebiet am Rappenweg, dem Entwicklungsbereich an der Heltauerstraße sowie dem Nutzungs- und Strukturkonzept Gronsdorf die Notwendigkeit eines weiteren S-Bahnhalts zur Verbesserung des schienengebunden öffentlichen Nahverkehrs in Erwägung gezogen. In diese Überlegungen wurde auch der Bereich südlich der S-Bahntrasse (S-Bahnlinien S4 und S6) im Zuge der „Rahmenplanung Wasserburger Landstraße“

einbezogen.

Eine Maßnahme, den Anteil des Öffentlichen Nahverkehrs zu erhöhen und somit den Modal-Split des Quell- und Zielverkehrs der neuen Gebiete vom motorisierten Individualverkehr zugunsten des öffentlichen Verkehrs zu verlagern, könnte die Errichtung eines neuen weiteren S-Bahnhaltes ca. mittig zwischen den bestehenden S-Bahnhalten Trudering (westlich) und Gronsdorf (östlich) sein. Gegebenenfalls käme auch eine Verschiebung des bestehenden S-Bahnhaltes Gronsdorf in Richtung Osten (zusätzlich zu einem neuen S-Bahnhalt) in Betracht.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat daher das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mit Schreiben vom 26.04.2018 zuständigkeithalber gebeten, die Möglichkeiten zur Einrichtung eines neuen S-Bahn-Haltepunktes in Bezug auf die o.g. Planungsüberlegungen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie untersuchen zu lassen.

Mit Schreiben vom 24.05.2018 hat das Bayerische Staatsministerium sich zur Untersuchung des Vorschlags im Rahmen der Projektgruppe „Bahnausbau Region München“ bereit erklärt, obwohl das Ministerium nur nachgelagert eine innerstädtische Erschließungsfunktion der S-Bahn München sieht und eher die Region mit der Landeshauptstadt verbinden möchte. Da die Entscheidung zur Anlage eines zusätzlichen S-Bahnhaltes zwischen Trudering und Gronsdorf nicht in der Entscheidungsbefugnis der Landeshauptstadt München liegt, wird der Stadtratsantrag durch die Beantragung einer Untersuchung beim Bayerischen Staatsministerium als eingebracht angesehen. Das Bayerische Staatsministerium hat Ergebnisse für den Herbst 2021 angekündigt.

Dem Antrag Nr. 14-20 / A 06067 kann entsprochen werden.

6.2. Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 14-20 / E 02891 vom 10.10.2019

In der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem wurde eine Verkehrs-entlastung der Kriegersiedlung, vor allem während der Messezeiten gefordert. Dies wird mit einer Überlastung der Straße Am Mitterfeld, des Schmuckerwegs, der Empl- und der Karotschstraße während der Messezeiten begründet.

Die sogenannte Kriegersiedlung liegt zwischen den Straßen Am Mitterfeld, Emplstraße, Straßl ins Holz und dem Truchthari-Anger. Schleichverkehr durch die genannten Straßen wurde schon vielfach von Anlieger*innen beklagt. Die Ursache dieser Schleichwege liegt in der starken Überlastung des Knotenpunktes Am Mitterfeld / Kirchtruderinger Straße / Schmuckerweg / Emplstraße. Leistungsfähigkeitsbetrachtungen führen bereits in der Analyse zu den Qualitätsstufen E in der Straße Am Mitterfeld und dem Schmuckerweg.

Die Wartezeiten in der Qualitätsstufe E sind für die betroffenen Verkehrsteilnehmer*innen beträchtlich und es kann auf den betroffenen Fahrstreifen häufig zu Rückstauungen kommen. Dies hat die Verkehrsteilnehmer*innen dazu gebracht, über den Truchthari-Anger und das Straßl ins Holz einen Schleichweg zu suchen. Dies führt gerade in den beengten Anliegerstraßen der Kriegersiedlung in den Hauptverkehrszeiten zu Stauungen und

Verkehrsgefährdungen der Fußgänger*innen und Radfahrer*innen. Zur Lösung dieser Situation wird zum Einen die Verkehrsberuhigung des Ortskerns von Straßtrudering beitragen, die alle Durchgangsverkehre aus der Truderinger Straße und dem Schmuckerweg fernhalten soll. Der für die Verkehrsberuhigung notwendige Umbau des Ortskerns wurde bereits begonnen und soll 2022 abgeschlossen werden. Zum Anderen wird wie bereits mit Beschluss vom 14.01.2014 zur Umfahrung Kirchtrudering (Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 13255) durch den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vorgesehen, mit der Entwicklung des 5. Bauabschnitts Wohnen in der Arrondierungsfläche Kirchtrudering eine Entlastungsstraße für die Straße Am Mitterfeld gebaut, die die verbleibenden Durchgangsverkehre aufnehmen kann. Verkehrliche Umlegungen im Zuge der Machbarkeitsuntersuchung zu Wohnen am Riemer Park (WaRP) haben gezeigt, dass die Verkehrsbelastung an der Kreuzung Am Mitterfeld / Kirchtruderinger Straße / Schmuckerweg / Emplstraße durch die Entlastungsstraße Kirchtrudering und die Ortskernberuhigung Straßtrudering deutlich abnehmen und der Knotenpunkt Am Mitterfeld / Kirchtruderinger Straße / Schmuckerweg / Emplstraße im Prognoseplanfall leistungsfähig sein wird. In der Kriegersiedlung ist mit keinem Durchgangsverkehr mehr zu rechnen, da eine attraktive Alternative über die Entlastungsstraße besteht und die Ortskernberuhigung zu einer Verlagerung des Verkehrs auf den Schatzbogen führt.

Ein zeitlicher Horizont zur Realisierung dieser Entlastungsstraße kann derzeit nicht genannt werden. Diese führt durch den 5. Bauabschnitt Wohnen und dient ebenso als Erschließung für das geplante Siedlungsgebiet. Eine Errichtung der Entlastungsstraße im Vorgriff auf den 5. Bauabschnitt ist weiterhin nicht möglich, da sich die erforderlichen Flächen überwiegend in privatem Besitz befinden und sich die Entlastungsstraße in den städtebaulichen Entwurf des 5. Bauabschnitts einfügen soll

Es soll zeitnah zur Machbarkeitsuntersuchung Wohnen am Riemer Park für den 5. Bauabschnitts soll unmittelbar zeitnah (voraussichtlich am 14. April 2021) ein Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss (Sitzungsvorlagen Nr. 2026 / V 02683) in den Stadtrat eingebracht und anschließend die Auslobung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs erarbeitet werden.



Abbildung 7: Kriegersiedlung (Quelle Geoinfo LHM)

Der Empfehlung 14-20 / E 02891 kann somit nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Kommunalreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und die Stadtkämmerei haben der Sitzungsvorlage zugestimmt. / Die Beschlussvorlage ist mit dem Kreisverwaltungsreferat, jetzt Mobilitätsreferat (GB 2.2) abgestimmt. Das Kommunalreferat, das Referat für Stadtplanung und Bauordnung und das Kreisverwaltungsreferat haben Abdruck erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Vorlage zugestimmt / nicht zugestimmt / folgende Stellungnahme abgegeben (Anlage _____).

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

Dem Korreferenten des Mobilitätsreferates, Herrn Stadtrat Andreas Schuster, und den zuständigen Verwaltungsbeiräten des Mobilitätsreferates, Fachbereich Strategie, Herrn Stadtrat Manuel Pretzl und Fachbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement, Herrn Stadtrat Hans Hammer, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden

II. Antrag des Referenten

Ich beantrage Folgendes:

1. Von den Ausführungen zur verkehrlichen Machbarkeit der Erschließung der Planungsgebiete Wohnen am Riemer Park wird Kenntnis genommen.
2. Der Quartiersentwicklung des 5. Bauabschnitts der Messestadt Riem wird aus verkehrlicher Sicht zugestimmt.
3. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den notwendigen Ausbau des Knotenpunktes Wasserburger Landstraße / Schwablhofstraße / Friedenspromenade zu prüfen und bedarfs- wie zeitgerecht die Vorbereitung und Einleitung der erforderlichen Schritte und Verfahren vornehmen.
Es soll von Beginn an der Maximalausbau des Knotenpunkts zur Bewältigung der verkehrlichen Auswirkungen aller untersuchten Planungsfälle berücksichtigt werden. Sofern für die Realisierung des 5. BA notwendig, sind die singulär erforderlichen Ausbaumaßnahmen vorgezogen sicherzustellen.
4. Den Ausführungen zur Unabweisbarkeit und Nichtplanbarkeit im Vortrag wird zugestimmt. Das Mobilitätsreferat wird daher beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für erforderliche Voruntersuchungen und eine Vorentwurfsplanung zum Ausbau des Knotenpunkts Schwablhofstraße / Wasserburger Landstraße / Friedenspromenade (mit Berücksichtigung der ggf. vorgezogenen Umsetzung des 5. Bauabschnitts) in Höhe von 200.000 € im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2021 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
5. Das Produktkostenbudget des Produkts 43512300 erhöht sich um 200.000 €, davon sind 200.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
6. Eine Entwicklung des Planungsgebiets Rappenweg in der vorgesehenen Größenordnung ist nur mit einer zweiten Erschließung möglich.
 - 6.1. Die zweite Erschließung könnte über den verlängerten Rappenweg in Richtung Osten bzw. zur Gemeinde Haar erfolgen. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird gebeten, als Entscheidungsgrundlage hierzu das Nutzungs- und Strukturkonzept Gronsdorf zeitnah im Stadtrat einzubringen.
 - 6.2. Als alternative Erschließung wird die bauliche Machbarkeit eines Anschlusses des Planungsgebiets Rappenweg in Richtung Süden, unter der Bahn hindurch und in Verlängerung der Mauerseglerstraße, untersucht.
Die Entscheidungsgrundlage für die jeweiligen Grundstücksverhandlungen bildet der anstehende Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zum Planungsgebiet Rappenweg.
7. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen des erforderlichen Ausbaus des Knotenpunkts Schatzbogen / Heltauerstraße zu gewährleisten, wird das Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, im anstehenden Bebauungsplanverfahren zum Planungsgebiet Heltauer Straße den Planungsumgriff um den Knotenpunktbereich Schatzbogen / Heltauer Straße zu erweitern.
8. Das Mobilitätsreferat führt in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG eine

Machbarkeitsuntersuchung zur Anbindung des Truderinger Bahnhofs auf der Nordseite der Bahnstrecke München-Rosenheim-Traunstein durch („Erreichbarkeit des nördlichen Truderinger Bahnhofs)

9. Den Ausführungen einer spezifischen Zuordnung der notwendigen Finanzierung im Vortrag wird zugestimmt. Das Mobilitätsreferat wird daher beauftragt, die einmalig erforderlichen Haushaltsmittel für erforderliche Machbarkeitsuntersuchungen zur Erweiterung des ÖV-Angebots für Bus- oder Trambahn bzw. zur Anbindung des Truderinger Bahnhofs (mit Berücksichtigung der ggf. vorgezogenen Umsetzung des 5. Bauabschnitts) in Höhe von 200.000 € im Rahmen der Nachtragshaushaltsplanaufstellung 2021 bei der Stadtkämmerei anzumelden.
10. Das Produktkostenbudget des Produkts 43512300 erhöht sich um 200.000 €, davon sind 200.000 € zahlungswirksam (Produktauszahlungsbudget).
11. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, für eine mögliche Erweiterung des ÖV-Angebots für Bus- oder Trambahn den Korridor zwischen dem künftigen großen Entwicklungsgebiet im Münchner Nordosten, über den Schatzbogen, den Stahlgruberring, den U-Bahnhof Moosfeld, die Kleingartenanlage, den Friedhof Riem bis schließlich in den Bereich der Straße Am Mitterfeld in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG zu untersuchen.
12. Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, detaillierte multimodale Mobilitätskonzepte (inkl. „Shared Mobilty“) für die jeweiligen Planungsgebiete zu erarbeiten.
13. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird in Zusammenarbeit mit dem Mobilitätsreferat gebeten, in den Entwicklungsgebieten Quartiersgaragen zu prüfen und ggf. umzusetzen.
14. Das Mobilitätsreferat wird in Abstimmung mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung gebeten, Kriterien und Parameter für eine rechtliche Sicherung im Umgriff in den Bebauungsplänen „Wohnen am Riemer Park“ für komfortable und sichere Fahrradabstellanlagen in Qualität und Quantität im öffentlichen Raum zu entwickeln und umzusetzen, die über die Mindestanforderungen der Fahrradabstellplatzsatzung (FabS) hinaus gehen.
15. Der Antrag Nr. 14-20 / A 06067 der Stadtratsfraktion der DIE GRÜNEN / ROSA LISTE vom 16.10.2019 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
16. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02891 der Bürgerversammlung des 15. Stadtbezirkes Trudering-Riem am 10.10.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

18.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Der Referent

Ober-/Bürgermeister/-in

Georg Dunkel
Berufsmäßiger Stadtrat

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An das Direktorium HA II – BA (4x)
3. An den Bezirksausschuss 15
4. An das Baureferat
5. An das Kreisverwaltungsreferat
6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
7. An die Stadtwerke München GmbH
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
9. An das Mobilitätsreferat – GL5
10. An das Mobilitätsreferat – GB 1
11. An das Mobilitätsreferat – GB 2
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
12. Mit Vorgang zurück zum Mobilitätsreferat GB 2 - 1.3
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Mobilitätsreferat GL-Beschlusswesen