

Wohnen am Riemer Park (Stand: Mai 2021)

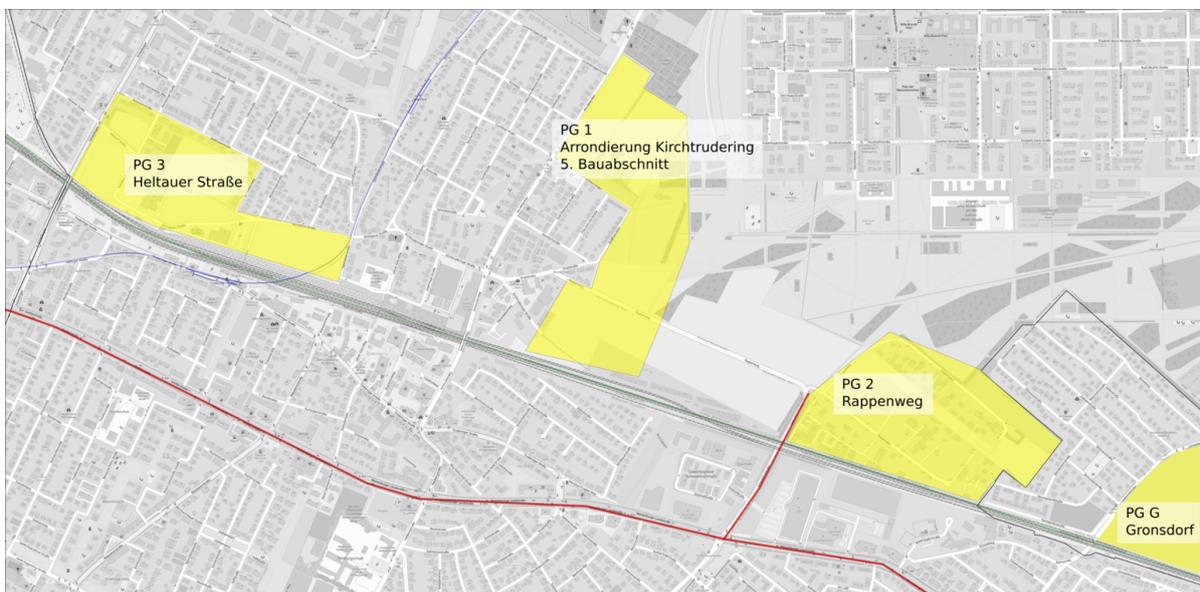
Unter dem Begriff „Wohnen am Riemer Park“ (WaRP) werden zusammengefasst drei größere Baugebiete im Stadtbezirk Trudering-Riem bezeichnet, sowie die Bebauung eines städtischen Grundstücks in Gronsdorf. In Summe sollen etwa 20.000 Bürger dort wohnen, dies entspricht der Größe des Entwicklungsgebiets im Münchner Nordosten (bei mittlerer Dichte) oder zwei Drittel der Größe von Freiham.

Vor Durchführung der städtebaulichen Wettbewerbe sind die nötigen Grundlagen der Verkehrserschließung festzulegen, wie beispielsweise benötigte Trassen für Fuß- und Radwege sowie den ÖV. Grundlage für die Verkehrserschließung sind wiederum der Verkehrsbedarf auf Basis der Nutzungs- und Strukturdaten der einzelnen Gebiete.

Die spätere Verkehrsmittelwahl der Bewohner wird durch das jetzt definierte Verkehrsangebot vorfestgelegt. Ist nur der MIV bequem, so werden die Bewohner faktisch gezwungen, diesen zu nutzen. Gibt es ein gutes Angebot mit dem MVV, dem Rad und zu Fuß, so werden die Bewohner es gerne annehmen. Das heißt: Die Rahmenbedingungen, die der Stadtrat vorgegeben hat, müssen jetzt auch ins Verkehrskonzept übernommen und in der späteren Bebauung umgesetzt werden.

Die Aussage in Ziffer 3.5 der Beschlussvorlage des Mobilitätsreferats, dass die zügige Durchführung der Machbarkeitsuntersuchung zur Erweiterung des ÖV-Angebots eine zwingende Voraussetzung für das Erreichen der vom Stadtrat vorgegebenen Ziele ist, ist richtig.

Diese Stellungnahme basiert auf den derzeit bekannten (Entwürfen der) Stadtratsvorlagen für die gemeinsame Sitzung von Planungs- und Mobilitätsausschuss Mitte Mai. Sie ist Teil des nötigen Diskussionsprozesses, soll Anregungen für die anstehende Überarbeitung des Verkehrskonzepts liefern, sowie notwendige Maßnahmen aufzeigen, um die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Stadt zu erfüllen.



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr



Herausgeber:

PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Regionalgruppe München, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, muenchen@pro-bahn.de, <https://www.pro-bahn.de/muenchen/>

AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) im Münchner Forum, Münchner Forum, Schellingstraße 65, 80799 München

Rahmenbedingungen

Stadtrat und Koalitionsvertrag haben folgende Rahmenbedingungen festgelegt:

- ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen von mindestens 30 Prozent (siehe auch Stadtratsbeschluss vom 19.2.2020, Ziel: ÖV30)
- Vision Zero = keine Verkehrstoten
- attraktive dezentrale Stadtteilzentren mit hoher Aufenthaltsqualität, dezentrale Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche
- Radschnellwege, auch in die Nachbargemeinden
- Busspuren (auch auf Kosten des ruhenden und fließenden MIV)
- Lieferzonen werden qualitativ und quantitativ weiterentwickelt

Folgende Voraussetzungen sind in allen Gebieten nötig, um die politisch gesetzten Ziele zu erreichen:

- Nutzung des gesamten Umweltverbunds (ÖV, Rad, Fuß) ist Voraussetzung für erfolgreiches Verkehrskonzept
- „15-Minuten-Stadt“ (d.h. alles Wichtige in 15 Minuten erreichbar, auch Nahversorgung, ...)
- Siedlungs-/Grundstruktur ausgerichtet auf Umweltverbund und nicht auf MIV
- (Grund)Schulen: Programme zur Vermeidung von Elterntaxi (u.a. Einrichtung von Elterntaxihaltstellen mit Mindestabstand zur Schule von 250m und Sperrung der Straße näher zur Schule für MIV; Quelle: ADAC¹)
- Gute ÖV-Achsen in alle Richtungen
- ÖV darf nicht durch MIV beeinträchtigt werden (auch nicht außerhalb der Entwicklungsgebiete, d.h.: MIV-Zunahme auf Bestandsstraßen begrenzen); hierfür nötige Maßnahmen sind im Verkehrsgutachten darzustellen
- gute und kurze Fuß-/Radwege zu U-/S-Bahn und Tram
- gute Radabstellflächen an U-/S-Bahn und Tram
- kurze und gute Umsteigewege
- ÖV-Trassen zukunftssicher und von vorneherein in Bebauung berücksichtigen
- Netz an Stadtplätzen mit guter Aufenthaltsqualität und angrenzenden Geschäften, Cafes, Ladenlokalen etc.
- Berücksichtigung des Radschnellwegs Ostbahnhof - Ebersberg, der am Südrand von WaRP verläuft
- ausreichend Platz für Liefer- und Logistikverkehr vorsehen
- erst im Bebauungsplanverfahren zu prüfen, ob Buslinien durch die Gebiete geführt werden sollen, ist deutlich zu spät (vgl. Kapitel 3.1 Beschlussentwurf Verkehrliche Machbarkeitsuntersuchung Wohnen am Riemer Park, Stand 8. April 2021) - welche Buslinien nötig sind, muss die verkehrliche Untersuchung ergeben

Die Planungsgebiete von WaRP sind

- Planungsgebiet 1: 5. Bauabschnitt Wohnen Messestadt Riem (5.BA) / Arrondierung Kirchtrudering
- Planungsgebiet 2: Planungsgebiet Rappenweg
- Planungsgebiet 3: Planungsgebiet Heltauer Straße (nördlich U-/S-Bahn Trudering)
- Planungsgebiet G: Planungsgebiet Gronsdorf (städtisches Grundstück, Planungshoheit bei Gemeinde Haar)

Die auf dem Stadtgebiet München liegenden Planungsgebiete werden im Folgenden im Detail von West nach Ost betrachtet.

¹https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573038478/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/elterntaxi-an-grundschulen-adac-bro_doxdca.pdf

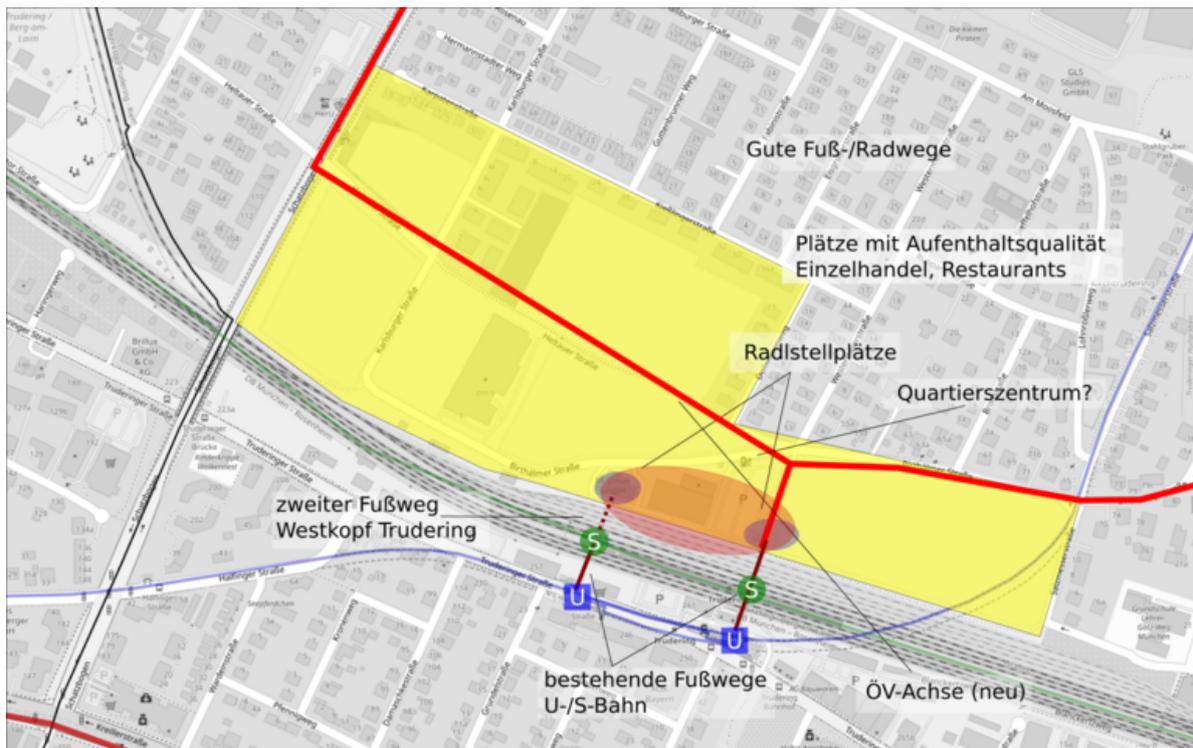
Planungsgebiet Heltauer Straße / nördlich Bahnhof Trudering

Dieses Planungsgebiet grenzt an den S-/U-Bahnhalt Trudering.

Um den Zugang zur U- und S-Bahn aus dem Planungsgebiet zu verbessern, wird der westliche Bahnsteigtunnel des Bahnhofs Trudering zur Nordseite der Bahntrasse verlängert.

Es ist jeweils eine Bustrasse nach Westen zum Schatzbogen beispielsweise für die Buslinie 194 und nach Osten bis zur Straße Am Mitterfeld sowie dem Planungsgebiet 1 Arrondierung Kirchtrudering nötig. Die Bushaltestelle ist unmittelbar an einem der Zugänge zu S-/U-Bahn anzulegen. Dadurch kann auch der heute überlastete Busbahnhof südlich des Bahnhofs entlastet werden. Eine Bustrasse direkt entlang der Bahngleise betrachten wir nicht als zielführend, da damit die Hälfte der möglichen Erschließungswirkung verschenkt wird.

Zwischen den beiden Unterführungen zur S-/U-Bahn kann ein Quartierszentrum entstehen, auch mit Aufenthaltsflächen und Einkaufsmöglichkeiten.



Planungsgebiet Arrondierung Kirchtrudering

Dieses Gebiet ist abseits vorhandener oder geplanter Halte von Schienenverkehrsmitteln. Zugleich ist festgelegt, dass die Umfahrungsstraße für Kirchtrudering durch dieses Gebiet führen soll, und die Straße Am Mitterfeld mit dem Rappenweg und über diesen mit der Schwablhofstraße verbinden soll. Wichtig ist, dass diese Straße auch zu einer Entlastungswirkung der vorhandenen Straßen Am Mitterfeld, Kirchtruderinger Straße, Emplstraße und des Schmuckerwegs führt (Ortszentrum Trudering und Ortszentrum Kirchtrudering). Dies ist baulich zu sichern.

Das Neubaugebiet liegt zwischen Kirchtrudering und dem Riemer Park. Der Kirchtruderinger Ortskern ist noch im Sinne einer 15-Minuten-Stadt attraktiv erreichbar, wenn es gute Fuß- und Radwege gibt und er entsprechend städtebaulich aufgewertet wird. Ebenso sind zu den Riemer Arcaden und dem Planungsgebiet Rappenweg gute Fuß- und Radwege nötig. Wichtige Funktionen wie Geschäfte sollten auch im Planungsgebiet angesiedelt werden – die Einwohnerzahlen rechtfertigen dies auch.

Die bisher im Verkehrskonzept lediglich vorgesehene Buslinie durch das Planungsgebiet ist un-

zureichend. Sie erreicht nur wenige Ziele, führt nur über Umwege zur Messestadt, und ist nicht attraktiv.

Aus dem Planungsgebiet heraus gibt es fünf Achsen, auf denen Öffentlicher Verkehr sinnvoll ist, und für die entsprechende Infrastruktur einzuplanen ist: zur Nordseite der S-/U-Bahn Trudering (siehe auch oben), bis zur S-Bahn Riem (über die Straße Am Mitterfeld), auf der Südseite über den Rappenweg zur Schwablfhofstraße (zum dortigen Planungsgebiet) und potentiell weiter Richtung Osten oder Süden, über den Schmuckerweg ins Ortszentrum Trudering sowie auf direktem Weg durch den Riemer Park zur U-Bahn Messestadt West. Wie diese Achsen verkehrlich miteinander verknüpft werden, kann im Rahmen der Fahrplannerstellung festgelegt werden und sich auch im Laufe der Jahre oder auch abhängig von Verkehrssituationen wie Schülerverkehr ändern. Die verkehrlich sinnvolle direkte Anbindung zur Messestadt West kann durch die vorgesehene West-Ost-Querung südlich des Kopfbaus erfolgen.



Ob und wo eine eigene Busspur oder andere Maßnahmen wie Anpassung von Ampelschaltungen nötig sind, müssen die Untersuchungen ergeben. Dabei sind die Auswirkungen über das eigentliche Planungsgebiet hinaus zu betrachten. Es bringt nichts, wenn der Bus im Planungsgebiet gut vorankommt, um dann woanders im MIV-Stau zu stehen.

Das Entstehen einer Verkehrsschneise durch die Umgehungsstraße, möglicherweise auch mit Busspur, ist zu verhindern. Es ist auch durchaus denkbar, die Busse nicht unmittelbar entlang der Umgehungsstraße zu führen, sondern beispielsweise gemeinsam mit dem Radweg auf einer zentralen Achse mit Aufenthaltsqualität. Wie dies optimal ausgestaltet werden kann, ist im städtebaulichen Wettbewerb zu klären.

Planungsgebiet Rappenweg

Das Planungsgebiet Rappenweg befindet sich unmittelbar nördlich der S-Bahn. Östlich liegt der S-Bahnhalt Gronsdorf, auf der Westseite soll die vom Stadtrat beschlossene Tram zur Schwablfhofstraße als Teil der Strecke über die Wasserburger Landstraße enden. Es gibt Wünsche der Stadt, hier einen neuen S-Bahnhalt einzurichten.

Um das Gebiet gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erschließen, sollte die Tram weiter durch das Planungsgebiet bis zur S-Bahn Gronsdorf fahren. Sinnvollerweise wird die Strecke möglichst zentral geführt, da damit die Erschließungswirkung am besten ist. Die Weiterführung nach Osten zum S-Bahnhalt Gronsdorf ermöglicht eine sinnvolle Linienführung, da die Linie südlich der Bahnstrecke aus dem Westen kommt und so Ziele in Trudering und Berg am Laim ohne Umsteigen erreicht werden. Eine Weiterführung der Tram nach Norden oder Westen würde ei-

ne andere Linienführung südlich der Eisenbahn erfordern (siehe auch unten bei ÖV-Korridor). Die MIV-Anbindung erfolgt ausschließlich über die Westseite des Planungsgebiets Rappenweg mittels der Kreuzung Rappenweg/Schwablhofstraße. Sollte aus Sicht der Stadt eine zweite MIV-Anbindung zwingend nötig sein, so erfolgt diese Richtung Süden zur Mauerseglerstraße. Damit wird eine Überlastung der Zuwege zum S-Bahnhof Gronsdorf wie der Bahnstraße vermieden.

Um die Erschließungswirkung der S-Bahn Gronsdorf zu verbessern, sollte auf der westlichen Seite ein weiterer Bahnsteigzugang gebaut werden. Für den perspektivisch irgendwann möglicherweise nötigen weiteren Ausbau der Bahnstrecke wird Platz für zwei weitere Gleise reserviert (dies kann auch auf der Südseite der Bahnstrecke erfolgen).

Der neue S-Bahnhof Schwablhofstraße führt zu verlängerten Fahrzeiten der heutigen

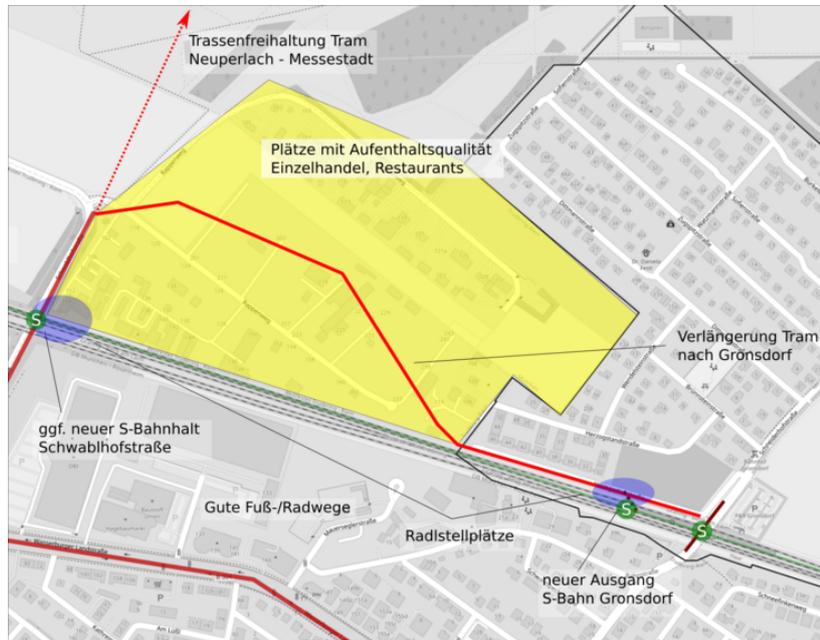
S-Bahn-Nutzer. Er ist daher nur dann sinnvoll, wenn dem ein entsprechend hoher Nutzen gegenübersteht. Soweit lediglich das Planungsgebiet selbst und eine S-Bahn-parallele Tramlinie erreicht werden, rechtfertigt dies nicht die Fahrzeitverlängerung für die Fahrgäste. Eine Nord-Süd-Linie würde hingegen neue Verkehrsbeziehungen erlauben. Daher ist es wichtig, einen neuen S-Bahnhof planerisch zu sichern, jedoch bei der Verkehrsanbindung nicht davon auszugehen, dass er auch vorhanden ist. Ebenso ist eine Trassenfreihaltung für eine Nord-Süd-Linie vom U-Bahnhof Messestadt West über Helsinkistraße, Schwablhofstraße und Friedenspromenade bis Neuperlach sowie von der Messestadt West Richtung SEM Nordost aus verkehrlicher Sicht nötig.

Eine Weiterführung der Buslinie 192 von der Friedenspromenade über die Schwablhofstraße und dann weiter Richtung Bahnhof Trudering wäre eine Möglichkeit, die Anbindung erheblich zu verbessern. Ob dies die Nachteile wie längere Fahrzeit ausgleicht, müsste noch im weiteren Verlauf geprüft werden.

Tangentialer ÖV-Korridor

In der Beschlussvorlage wird ein ÖV-Korridor von dem künftigen großen Entwicklungsgebiet im Münchner Nordosten (SEM Nordost), über den Schatzbogen, den Stahlgruberring, den U-Bahnhof Moosfeld, die Kleingartenanlage, den Friedhof Riem bis schließlich in den Bereich der Straße Am Mitterfeld definiert und zur weiteren Untersuchung vorgesehen.

Dieser ÖV-Korridor wird verkehrlich nicht sonderlich wirksam sein, da zu viele sich widersprechende Nutzungen kombiniert wurden (Erschließung der Arrondierung Kirchtrudering (PG1), Erschließung des Gewerbegebiets am Moosfeld, Tramtangente, Anbindung des U-Bahnhofs am Moosfeld). Damit führt er zu größeren Umwegen und Fahrzeitverlusten. Zudem besteht erhebliches Konfliktpotential mit den Anwohnern der Salzmesserstraße und den Nutzern der Kleingartenanlage. Vom Planungsgebiet Arrondierung Kirchtrudering Richtung Innenstadt ist die Verbindung zum Truderinger Bahnhof deutlich attraktiver, da mit erheblich kürzeren Fahrzeiten U- und



S-Bahn erreicht werden.

Die Idee eines tangentialen ÖV-Korridors ist grundsätzlich sehr gut.

Als südlicher Endpunkt dieses Korridors bietet sich Neuperlach Zentrum über die Friedenspromenade an. Der U-Bahnhof Moosfeld ist für den Anschluss an die U2 aufgrund der Lage ungeeignet. Im direkten Vergleich spricht vieles für eine Strecke über Messestadt West und nicht über Trudering. So ist beispielsweise die Netzwirkung der Strecke erheblich besser, zudem sind weniger Engstellen vorhanden. Zur Verknüpfung der S-Bahn mit der Nord-Süd-Tangente ist der vorgeschlagene neue S-Bahnhalt Schwablhofstraße sinnvoll.

Zwischen Messestadt West und der SEM Nordost bieten sich verschiedene Trassen an. Ein sinnvolles Ziel könnte beispielsweise der Bildungscampus Riem sein (2.400 Schüler). Im nördlichen Bereich besteht auch Abhängigkeit zu den SEM-Planungen. Für die verkehrliche Untersuchung von WaRP reicht die Annahme aus, dass eine sinnvolle Trasse vorhanden ist. Dennoch sollte zeitnah eine Trasse ausgewählt und auch planerisch gesichert werden, dies kann aber nördlich der U-Bahn Messestadt West unabhängig vom Verkehrsgutachten WaRP erfolgen.

Die auch in Ziffer 9 des Referentenantrags beschriebene West-Ost-Querung auf Höhe des Kopfbaus in Richtung Messestadt West ist unabhängig vom tangentialen ÖV-Korridor aufzugreifen.

Die Erschließung des Planungsgebiets Arrondierung Kirchtrudering kann besser mit den oben dargestellten Buskorridoren vor allem Richtung Messestadt und Trudering erfolgen als mit dem umwegigen ÖV-Korridor zur U-Bahn Moosfeld.

