



SEBASTIAN SCHALL
(SPRECHER)
WOLFRAM BALS
MAXIMILIAN BROCK
HENRIKE HAARSTICK
DR. STEPHANIE HENTSCHEL
MONIKA HERZOG

DR. GEORG KRONAWITTER
DORIS LINDNER
DR. MAGDALENA MIEHLE
EVA MUHR
OTTO STEINBERGER
WERNER ZITZELSBERGER

19.07.2011

Antrag an den BA 15:

Für eine nachhaltige Entlastung Kirchtruderings vom Schwerlastverkehr – Plädoyer für die Variante 3 der Umfahrung Kirchtrudering

Der BA 15 Trudering-Riem spricht sich für die Variante 3 der Umfahrung Kirchtruderings mit folgenden Maßgaben aus.

- Troglage: der BA sieht reale Chancen, die Trasse 3 in Troglage auszuführen. Hohe Grundwasserspiegel sollten hier keine Probleme bereiten, da in unmittelbarer Nähe (BA IV) große Tiefgaragenanlagen mit 7m unter Niveau geplant und erstellt werden und die BUGA-2005-Senkgräben noch nie unter Wasser standen. Zumindest ist es sehr wahrscheinlich, das Fahrbahnniveau wenigstens 2 bis 2.5 m unter Geländeoberkante bringen zu können, wie dies im Zuständigkeitsbereich der Gemeinde Aschheim seit Jahren gängige Praxis ist. Der BA schlägt vor, deren Erfahrungen damit abzufragen.

- Lärmschutz: Der BA geht davon aus, dass zumindest im Bereich der ehemaligen Flughafentribüne keine baulichen Lärmschutzmaßnahmen nötig sind. Der Wegfall von Ausgleichsflächen für die Messestadt ist an dieser Stelle (Zwickel zwischen Friedhof und Tribüne) hinzunehmen bzw. kann durch die enorme ökologisch positive Wirkung des Riemer Parks aufgefangen werden. Im Zweifel bietet es sich an, in der Umgebung z. B. BAUMA-Parkplatz Ausgleichsflächen zu schaffen oder hinter Gut Riem. Ein Teil der Trassenvariante 3 ist durch die bereits vorhandene Straße entlang der Tribüne bereits "teilversiegelt".

- Grünbrücke: der BA schlägt zudem vor, eine großzügige „Grünbrücke“ vorzusehen, wofür das Aushubmaterial für die vertiefte Trasse vor Ort bestens wiederverwendet werden könnte.

- Leistungsfähige Nordanbindung: im Nördlichen Bereich schlägt der BA eine Anbindung an die Joseph-Wild Straße vor, um den Verkehr möglichst schnell und nachhaltig abfließen zu lassen und eine unnötige Rückführung auf das Mitterfeld und konsequenter Durchfahung des Ortskern Riem zu vermeiden.

- Finanzierung: In puncto **Refinanzierung** weist der BA darauf hin, dass diese Maßnahme auch Bestandteil der Nachfolgenutzung Flughafen Riem und damit letztlich des Projektes Messestadt ist und daher zumindest zum Teil aus diesem Topf mitfinanziert werden sollte. Der BA weist zusätzlich daraufhin, dass die Stadt München laut schriftlicher Auskunft des Kommunalreferats in den letzten 15 Jahren aus Grundstücksverkäufen in Trudering-Riem Erlöse von weit über 400 Mio. Euros erzielen konnte.

- Friedenspromenade: Flankierend ist für den Fall einer Realisierung der Variante 3 zu prüfen, inwiefern eine Geschwindigkeitsabsenkung in der Friedenspromenade auf 30 km/h dazu beitragen könnte, den prognostizierten Zuwachs um 2.000 KfZ-Bewegungen deutlich abzusenken.

Begründung:

Die Umfahrung Kirchtrudering ist ein wesentlicher Bestandteil des Nord-Süd-Achsensystems mit der Straße Am Mitterfald als „Schwester“-Trasse. Zum Verständnis der verkehrlichen Begründung ist es wichtig, die Verkehrshistorie dieser Achse näher zu beleuchten.

1. Kurzer verkehrshistorischer Abriss

In Trudering trafen sich seit Jahrhunderten die in Ost-West-Richtung verlaufende Salzstraße (Wasserburger Landstraße, Truderinger Straße) mit der Nord-Achse (Bajuwarenstraße, bis 1932 Perlacher Straße). Die heutige Bajuwarenstraße kam aus Perlach und führte über Riem in den Münchner Norden.

Diese traditionelle Straßenführung wurde durch den Bau der Bahnlinie München-Haidhausen – Rosenheim 1870 grundsätzlich gestört, weil die Bajuwarenstraße nördlich der Kreuzung mit der Truderinger Straße einen Bahnübergang bekam. Während der relativ geringe



Bahnverkehr der ersten Jahrzehnte die Auswirkung dieser „Störung“ auf den Verkehrsfluss in Nord-Süd-Richtung gering hielt, kamen noch zu Zeiten der Gemeinde Trudering Planungen in Gange, durch eine Straßenbrücke über die Bahn den Verkehrsfluss auf dieser Nord-Südachse zu entstoren. Beleg dafür ist der relativ breite Straßenquerschnitt der Salzmesser Straße und des Leonhardiweges sowie die noch heute existierenden restriktiven Baulinien im Bereich der Kreuzung BIRTHÄLMER / Salzmesser Straße

(Foto, Blick vom Bahnübergang Bajuwarenstraße nach Norden, 1907).

Dass es nie zum Bau dieser Überführung kam, ist sowohl dem starken Widerstand der betroffenen Kirchtruderinger Grundeigentümer wie auch der Geldnot der Gemeinde Trudering geschuldet, die den Löwenanteil der Brücke hätte bezahlen müssen.

1938 änderte sich die Situation dramatisch: nach Inbetriebnahme des Güterzugnordrings (=Nordumfahrung Münchens für Güterzüge) bekam der Bahnhof Trudering eine neue Funktion. Er wurde massiv in Richtung Norden durch den Bau von Wartgleisen erweitert, auf denen Güterzüge geparkt werden konnten, wenn es auf der Strecke nach Osten (Rosenheim – Österreich /Italien) oder Norden oder zum Rbf München-Ost in Berg-am-Laim Kapazitätsengpässe gab. Die wartenden Güterzüge waren aber so lang, dass sie den Bahnübergang der Bajuwarenstraße blockierten. D. h., dieser Bahnübergang musste geschlossen werden.

Wohin aber mit dem Nord-Süd-Verkehr, der ja durch den neuen Flughafen München-Riem einen deutlichen Zuwachs erfahren hat?

Man verschwenkte jetzt den Süd-Nord-Verkehr an der Kreuzung mit der Truderinger Straße um ca. 100 Meter nach Osten und führte ihn durch den Lehrer-Götz-Weg, der damals noch Schulweg hieß und tatsächlich ein solcher war (s. Foto unten links von 1930).



Der „Schulweg“ Anfang der dreißiger Jahre, jetzt Lehrer-Götz-Weg

Um den neuen Kfz-Verkehr aufzunehmen, musste im nördlichen Abschnitt die Reihe stattlicher Bäume weichen. Mit dieser Lösung begann der verkehrspolitische „Pfuscher“, da damit mitten in die Wohngegend und unmittelbar entlang von Schule und Kirche der überregionale Verkehr zum Flughafen lief.

Diese Lösung hielt bis ins S-Bahn-Zeitalter.

Als aber die S-Bahn zu Beginn der 1980er Jahre mit eigenen Gleisen bis nach Haar ausgebaut wurde, um hier einen eigenen 20-Minuten-Takt anbieten zu können, war klar, dass die Schranken des Bahnübergangs Lehrer-Götz-Weg (Foto unten links ca. 1960) damit praktisch dauerhaft geschlossen waren – eine Situation also wie 1938 am BÜ Bajuwarenstraße.

Was tun?



Es war klar, dass eine Brücke über die Bahn her musste. Eigentlich waren es dann zwei Brücken, die Schatzbogen-Brücke und die Schmucker-Brücke. Die Schatzbogen-Brücke kam aber nur wegen des Baus des Gewerbegebiets am Moosfeld, da es dessen Haupterschließungsader ist. Die Schmuckerwegbrücke ist hingegen die Nachfolgerin der aufgelassenen BÜs Bajuwarenstraße, Lehrer-Götz-Weg und Schmuckerweg.

Verkehrlich hat dies jedoch zur Konsequenz, dass der Nord-Süd-Verkehr von der Bajuwarenstraße nun zur Gänze im Ortszentrum Straßtruderung den ohnehin schon beträchtlichen Ost-West-Verkehr verstärkte, bis hin zu einem Ausmaß, das heute als unverträglich mit den Funktionen des Geschäftszentrums eingeschätzt wird.

2. Bewertung der derzeitigen verkehrlichen Situation der Nord-Süd-Achse

Auf der **Kirchtruderinger** Seite hat sich aufgrund dieser Bauentscheidungen in den letzten Jahren folgendes als problematisch herausgestellt:

- Rückstau bis ins Zentrum: aufgrund der nicht ausreichenden Knotenleistungsfähigkeit der Kreuzung Schmuckerweg / Kirchtruderinger Straße wegen der vielen unterschiedlichen Ampelphasen staut sich in den Hauptverkehrszeiten der Verkehr auf der

gesamten Schmuckerwegbrücke.

- Abgas- und Lärmbelastung im Bereich der Neubausiedlung Truchthari-Anger : durch die erhebliche Zunahme der Wohnbevölkerung – sei es durch Neubebauung, sei es durch Konversion ehemaliger Gewerbeflächen im unmittelbaren Nahbereich der Straße Am Mitterfeld ist die Verkehrsbelastung in diesem Bereich von 15.000 Kfz/Tag auf Dauer nicht akzeptabel.
- Irreguläre Zustände für Radfahrer: eng damit verbunden ist die Problematik, dass bei diesem hohen Kfz-Aufkommen für den Radverkehr ein eigener Radweg aus Sicherheitsgründen notwendig wäre, dieser aber im vorhandenen Straßenprofil nicht untergebracht werden kann. Auch ist der Fußweg so schmal, dass eine Mitbenutzung durch Radfahrer ausscheidet.
- Querungsgefahr für Fußgänger: die hohe Verkehrsdichte stellt auch für querende Fußgänger eine erhebliche Hürde dar.
- Schleichverkehr durch die „Kriegersiedlung“: die unzulänglichen Verhältnisse insbesondere am Knoten Kirchtruderinger Straße / Schmuckerweg haben dazu geführt, dass der über den Rappenweg kommende Verkehr diesen Knoten meidet und sich durch die reinen Wohnstraßen der so genannten „Kriegersiedlung“ seinen Weg bahnt. Nur diese Schleichwege garantieren flüssiges und zuverlässiges Vorwärtskommen insbesondere in der HVZ. Aber darunter leidet dann die Wohnbevölkerung.

3. Konsequenzen für die Haltung des BAs

Aus Punkt 2 ergibt sich für den BA, dass eine deutliche verkehrliche Entlastung der Achse Schmuckerweg – Mitterfeld aus Gründen der Verkehrssicherheit (Radfahrer, sichereres Überqueren) und der Fürsorge für die Anwohner (Schutz vor Lärm und Abgasen) überfällig ist. Dies ist nur dann erreichbar, wenn die Verkehrsbelastung deutlich unter 10.000 Kfz/Tag fällt.

Nach den Berechnungen des Planungsreferats würde nur die Variante 3 der Umfahrung Kirchtruderung dies leisten, ohne dass Konflikte mit künftigen Neubürgern im Arrondierungsgebiet Kirchtruderung provoziert werden.

Die Varianten 1 und 2 werden vom BA wegen verkehrlicher Unzulänglichkeit, Verschlechterung der Situation im nördlichen Abschnitt der Straße Am Mitterfeld und den absehbaren Dauerkonflikten mit den Neubürgern abgelehnt.

Daher spricht sich der BA für die Variante 3 aus.