



Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem  
Herr Otto Steinberger  
über BAG-Ost  
Friedenstraße 40  
81660 München

PLAN-HAI-32-2

Blumenstr. 28 b  
80331 München  
Telefon: 089 233-  
Telefax: 089 233  
Dienstgebäude:  
Blumenstr. 31  
Zimmer  
Sachbearbeitung:

plan.ha1-32@muenchen.de

Ihr Schreiben vom  
01.02.2016

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum  
17.01.2018

**Paul-Wassermann-Straße / Werner-Eckert-Straße: Straßensperre  
wieder aufheben**

BA-Antrags-Nr. 14-20 / B 04154 des Bezirksausschusses  
des Stadtbezirks 15 – Trudering-Riem  
vom 19.10.2017

Sehr geehrte Damen und Herren,

in dem Antrag des Bezirksausschusses Trudering-Riem wird die Landeshauptstadt München aufgefordert, den als Fußgängerbereich ausgewiesenen südlichen Teil der Graf-zu-Castell-Straße probeweise für ein Jahr zu öffnen und in einem zweiten Schritt eine entsprechende Bebauungsplanänderung herbeizuführen.

Dem Antrag liegt ein Bürgerschreiben bei, das ebenfalls eine Aufhebung der Straßensperre zwischen der Paul-Wassermann-Straße und der Werner-Eckert-Straße zum Edinburghplatz fordert.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung kann zum Sachverhalt Folgendes mitteilen:

Der Bebauungsplan Nr. 1728c ist seit dem 28.04.1998 rechtskräftig. Er setzt für den südlich zur Graf-zu-Castell-Straße liegenden Bereich eine „Verkehrsfläche mit besonderer Zweckbestimmung“, hier als Fußgängerbereich fest.

Eine Durchlässigkeit in Nord-Süd-Richtung für den motorisierten Verkehr ist aus Erschließungsgründen nicht erforderlich und wird zur Vermeidung von Belastungen für das Wohnen im angrenzenden Mischgebiet nicht angeboten. Die Durchlässigkeit ist ausschließlich durch Geh- und Radfahrrechte mit entsprechenden Durchgängen im MI 1 und MI 2 und dem Fußgängerbereich südlich der Graf-zu-Castell-Straße gewährleistet. Ein Durchstich der Graf-zu-Castell-Straße lässt sich mit dem erst vor wenigen Jahren errichteten Kreisverkehr fahrgeome-

trisch nicht lösen. Eine Verschiebung des Kreisverkehrs wäre nicht zu vermeiden, was eine erneute Debatte um die Gestaltung des Kreisverkehrs und Eingriffe in den Edinburghplatz nach sich zöge. Solch aufwendige Genehmigungsverfahren zur Änderung eines rechtskräftigen Bebauungsplans mit anschließenden teuren Umbaumaßnahmen sind mit den vorliegenden Begründungen nicht zu rechtfertigen.

Das dem Antrag angehängte Bürgerschreiben fordert die Aufhebung der „Straßensperre“ am westlichen Ende des Edinburghplatzes. Diese sogenannte „Straßenverbindung“ liegt innerhalb des rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 1728d. Für den genannten Bereich setzt der Bebauungsplan eine öffentliche Grünfläche fest. Die bisherige provisorische „Verbindungsstraße“ liegt in eben dieser Grünfläche.

Im südlichen Bereich des Mischgebiets MI 1 wurde entlang der Willy-Brandt-Allee ein Wohnblock mit Wohnungen einschließlich der EG-Bereiche sowie Balkonen mit westlicher und südlicher Ausrichtung realisiert. Um diese Bereiche vor Emissionen durch den Verkehr zu schützen, setzt der Bebauungsplan im westlichen Anschluss eine öffentliche Grünfläche fest. Das Planungskonzept sieht hier weder eine Straßenverbindung vor, noch ist eine Verbindungsstraße zur Erschließung der Flughafen-Riem-Straße erforderlich.

Während der Bauarbeiten wurde am Edinburghplatz in diesem Bereich eine Behelfs- oder Verbindungsstraße erstellt, um die zusätzliche Belastung durch den Baustellenverkehr zu entzerren. Zwischenzeitlich wird die Behelfsstraße nicht mehr benötigt und bis zur Herstellung der öffentlichen Grünfläche provisorisch durch Betonpoller gesperrt.

Nach Fertigstellung des 4. Bauabschnitts Wohnen an der Flughafen Riem Straße wird sich die maximale Verkehrsbelastung aus dem Bereich der Messestadt West für den Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee/Olof-Palme-Straße eingestellt haben. Auch die Zufahrt zur Tiefgarage der Riem Arcaden kann maximal nur 400 Kfz in der Stunde bewältigen und ist somit einer Leistungsbeschränkung unterworfen. Hauptzufahrt zu den Parkdecks der Riem Arcaden ist und soll auch zukünftig die Einfahrt an der Lehrer-Wirth-Straße bleiben. Der Knotenpunkt Willy-Brandt-Allee/Olof-Palme-Straße ist ausreichend leistungsfähig. Ausnahmen hiervon werden auch zukünftig zu Zeiten von Großmessen zu erwarten bzw. nicht zu vermeiden sein. Auf der positiven Seite kann für die Messestadt während der Großmessen vermerkt werden, dass der Berufsverkehrs antizyklisch zu den Messen verläuft. Das bedeutet, während der Messeverkehr morgens zu den Messeparkplätzen fährt, fließt der Berufsverkehr aus der Messestadt in die entgegengesetzte Richtung. Die Gewährleistung dieser Annahme wurde zuletzt in einem Verkehrsgutachten zur Errichtung eines Schulcampus im Bereich der Joseph-Wild-Straße durch Leistungsfähigkeitsbetrachtungen untermauert. Hierzu wurde der Knotenpunkt Joseph-Wild-Straße/Olof-Palme-Straße/Am Messesee auch für Messetage untersucht. Es stellte sich heraus, dass der bestehende Ausbau auch den zukünftigen Anforderungen genügt. Die mittlere Wartezeit wird an Messetagen die Qualitätsstufe D des Handbuchs zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS) nicht überschreiten. In der HBS werden sechs deutschlandweit vergleichbare Qualitätsstufen (Stufe A bis Stufe F) beschrieben und voneinander abgegrenzt. Als Indikatoren dienen mess- und berechenbare Kriterien, mit denen die Qualität des Verkehrsablaufs beschrieben werden kann. Die Qualitätsstufe D definiert einen durch hohe Belastungen gekennzeichneten Verkehrsablauf, der zu deutlichen Beeinträchtigungen der Bewegungsfreiheit führt. Er ist jedoch als stabil einzustufen und bedarf keiner Kapazitätserweiterungen. Erst in der Stufe F wäre die Nachfrage größer als die Kapazität und die Verkehrsanlage als überlastet zu betrachten.

Gerade auch um Durchgangs- und Parksuchverkehre zu vermeiden, wurde in den Wohnbereichen der Messestadt bewusst auf zusätzliche Erschließungsstraßen verzichtet und die Baugebiete über Stichstraßen erschlossen, die nur im nördlichen Bereich miteinander verbunden sind. Die Wohngebiete der Messestadt können dadurch nicht als Durchgangsstraßen zu anderen Stadtbezirken benutzt werden und erfahren so eine maximale Verkehrsberuhigung. Da sich das Erschließungssystem der Messestadt bewährt hat, soll dieses auch zukünftig so erhalten bleiben.

Aufgrund fehlender Notwendigkeit werden die beiden bereits rechtskräftigen Bebauungspläne Nr. 1728d und Nr. 1728c nicht wieder geändert. Der nach langen und schwierigen Diskussionen auch mit dem Bezirksausschuss Trudering-Riem zur Abwicklung des Busverkehrs angelegte Kreisverkehr kann ebenfalls aus oben genannten Gründen nicht zurück- oder umgebaut werden.

Der Antrag Nr. 14-20 / B 04154 vom 19.10.2017 des Bezirksausschuss 15 Trudering-Riem ist damit satzungsgemäß behandelt.

Mit freundlichen Grüßen