



Landeshauptstadt München, Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Blumenstr. 28 b, 80331 München

Stadtplanung - Planungsgruppe  
Bezirk Ost (Stadtbezirk 14 und 15)  
PLAN-HAII-32P

An den Vorsitzenden des  
Bezirksausschusses 15 – Trudering-Riem  
Herrn Ziegler  
über die BA-Geschäftsstelle Ost  
Friedenstr. 40  
81660 München

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

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Unser Zeichen

Datum

**Verkehrsprognose aus den 1980er Jahren zur Entwicklung der Messestadt Riem.**  
BA-Antrags-Nr. 20-26 / B 02467 des Bezirksausschusses 15 - Trudering-Riem  
vom 20.05.2021

Sehr geehrter Herr Ziegler,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 15 - Trudering-Riem wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

Der BA 15 hätte gern die Prognosezahlen des MIV, die seinerzeit zur Entwicklung der Messestadt Riem ermittelt wurden und wie sie für dieses Stadtquartier im Jahr 2020 tatsächlich sind.

In diesem Zusammenhang sind die konkreten Zahlen der Hausgaragen, Quartiersgaragen und Blockgaragen (blockweise Garagen im 4. Bauabschnitt), die aktuellen Zahlen über Leerstände in den Quartiersgaragen, so wie sie tatsächlich vorhanden sind, darzulegen.

Wie wurde das seinerzeit gebaute „Autofreie Wohnen“ angenommen? Musste das dafür vorgesehene Gebiet in der Messestadt eingeschränkt werden?

Dazu nimmt das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wie folgt Stellung:

Zu den Fragen **Prognosezahlen MIV** zu Beginn der Maßnahme Messestadt Riem und dem Vergleich mit dem Jetztstand/2020 wurde das Mobilitätsreferat (MOR) eingebunden, es übermittelt dazu folgenden Beitrag:

Prognosen basieren grundsätzlich auf Vorgaben, denen zum Zeitpunkt der Erstellung einer Prognose die gültigen Annahmen zur Bevölkerungsentwicklung zugrunde lagen. Des Weiteren werden in Prognosen die zum Zeitpunkt der Erstellung vorgenommenen Annahmen zur Infrastrukturentwicklung des Verkehrsnetzes in Plan-Fällen berücksichtigt. Verschiedene Maßnah-

men und Maßnahmenbündel werden in Plan-Fällen vergleichend gegenübergestellt. Die für die Prognose 2015 und im Kurzak-Gutachten zum Münchner Osten im Jahr 2002 zu Grunde gelegten Annahmen zur Bevölkerungs- und Erwerbstätigenentwicklung liegen gegenüber den heute bestehenden Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen deutlich niedriger. Ebenso wurde eine Vielzahl von Ausbaumaßnahmen im Verkehrsnetz, die im Jahr 2002 erörtert wurden, nicht bzw. nur in Teilen umgesetzt.

Aufgrund dessen ist eine direkte Vergleichbarkeit des Kurzak-Gutachtens oder noch Älteren mit der heute vorzufindenden Verkehrssituation nicht bzw. nur sehr eingeschränkt gegeben. Ältere Verkehrsprognosen liegen auch nicht in digitalisierter Form vor. In der Beurteilung des heutigen Verkehrsgeschehens spielt das vorgenannte Verkehrsgutachten für das Mobilitätsreferat keine Rolle mehr. Vielmehr werden projektbezogene Verkehrsgutachten für Strukturplanungen und Bauleitplanungen erstellt, in denen aufbauend auf den Analysejahren 2015/2018 die gegenwärtig bekannten Entwicklungen für das Prognosejahr 2030 unterstellt sind. Daraus werden gegebenenfalls Maßnahmen für die Einzelbetrachtung abgeleitet.

Im Jahr 2012 wurde im Zusammenhang mit der Teiländerung des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 1728h, also im Änderungs-Bebauungsplanverfahren Nr. 2065, Willy-Brandt-Allee, Astrid-Lindgren-Straße, Michael-Ende-Straße, Heinrich-Böll-Straße (Zentrum Ost) eine Verkehrserhebung der Zufahrtsstraßen in die Wohngebiete veranlasst. Diese Erhebung hat bestätigt, dass nur Erschließungsverkehre der in den Quartieren Wohnenden vor Ort zu verzeichnen waren.

### **Hausgaragen, Quartiersgaragen, Blockgaragen, aktuelle Zahlen über Leerstände**

Im Rahmen der Gesamtplanung für die Siedlungsmaßnahme Messestadt Riem wurde die Idee einer ökologischen und ressourcenschonenden Ordnung für den ruhenden Verkehr entwickelt und schrittweise umgesetzt. Planerische Absicht war, die Schaffung einer besonderen Wohnqualität durch Stärkung der Aufenthaltsqualität des Straßenraums (Freiflächen, Baumpflanzungen) durch Zusammenfassung der notwendigen Parkierung ausschließlich in Tiefgaragen und durch Reduzierung des Stellplatznachweises – auch mit Trennung der Finanzierung einerseits des Wohnungsbaus und andererseits des Stellplatzbaus zu erzielen. Die notwendigen Stellplätze für Wohnungen wurden grundsätzlich nur in Tiefgaragen untergebracht, welche zudem nicht von den jeweiligen Bauträgern erstellt werden sollten. Vielmehr wurden die Stellplätze rechtlich, baulich und wirtschaftlich getrennt vom Wohnungsbau, als zusammenhängende Einheit durch eigene Betreiber vorgehalten, konzipiert. So ist das im ersten Bauabschnitt (1. BA) südlich des Willy-Brandt-Platzes erfolgt. Die Stellplätze wurden ohne Zuweisung an Wohneinheiten, rollierend nutzbar, mit reduziertem Ansatz, mit Wechselnutzung im Tiefgaragen-Stellplatzpool, mit Betreiberbewirtschaftung (Ansatz 70 % → als Mittel aus 100 % freifinanziert - 60 % gefördert - 20 % Wohnen ohne Auto) nachgewiesen.

Akzeptanz der Bewohnerschaft für dieses Modell konnte jedoch in der Umsetzungsphase vor über 20 Jahren (leider) nicht erwirkt werden. Für die neuen Bewohner\*innen wurde damals nachtarockt: Die

- ein Unternehmen der  
übernimmt für die Wohnungen im 1. BA (BP Nr. 1728b, Teil I+II) die Stellplatzherstellungspflicht nach Bayrischer Bauordnung. Der Betreibervertrag umfasst für dieses Stellplatzangebot die Parkhäuser an Riemarcaden (SOP 1) und ehemaligem Bauzentrum (SOP 3). Hierfür besteht ein Erbaurechtsvertrag zwischen LHM und bis 2048.

Die Tiefgaragen im 1. BA (TG1-TG4) sind in privatem Eigentum, Teil des Betreibervertragsmodells zwischen LHM und . Hier besteht kein Erbaurechtsvertrag, sondern es gilt der Betreibervertrag und ein sog. Tiefgaragenunterbaurecht (Grunddienstbarkeit) zugunsten des jeweiligen Erbbauberechtigten, also der

Über das Kommunalreferat als Erbbaugeber wurden von der ..... als Betreiber Angaben zur Auslastung der Betreibergaragen eingeholt. Von rund 2.800 Stellplätzen wird im Mittel ca. 70 % Auslastung benannt:

Parkhaus Georg-Kerschensteiner-Straße Auslastung 16 %

Parkhaus Helsinkistraße Auslastung 57 %

Tiefgarage Maria-Montessori-Straße Auslastung 96 %

Tiefgarage Erika-Cremer-Straße Auslastung 89 %

Tiefgarage Oslostraße 14 Auslastung 99 %

Tiefgarage Oslostraße 10 Auslastung 87 %

Die Parkhäuser wurden für den „Nachrüstfall“ und für weitere zu errichtende Gebäude ausgelegt, die geringe Auslastung am ehemaligen Bauzentrum (SPO 3) ist derzeit auch der noch nicht umgesetzten baulichen Entwicklung des festgesetzten noch nicht entwickelten Mischgebiets zuzuschreiben. Die Flüchtlingsunterkunft ist temporär bis 2026 genehmigt, für das ehemalige Bauzentrum wird noch keine neue Nutzung durch den Eigentümer benannt.

Nach den Erfahrungen im 1. BA Wohnen wurde in den darauf folgenden Bauabschnitten für Wohnen (2. BA - 4. BA) der Nachweis der notwendigen Stellplätze gemäß den Forderungen der Stellplatzsatzung der LHM jeweils in privaten Tiefgaragen geführt und erstellt. Einzelprojekte haben jedoch die Möglichkeit der Reduzierung des Stellplatzschlüssels genutzt

Im **4. BA** sind die notwendigen Stellplätze jeweils in privaten Tiefgaragen für jeden gebauten Wohnhof - analog dem städtebaulichen Konzept - mit direkter Zu- und Abfahrt von der Flughafen-Riem Straße aus - errichtet worden. Die privaten und öffentlichen Stellplätze, mit Ausnahme für die alternativen Wohnformen, wurden nach der Stellplatzsatzung und der RAS 06 bemessen.

..... in der Messestadt wurde ein eigenes Stellplatzkonzept mit Parkhaus, Tiefgarage und Potentialflächen für die Zukunft entwickelt. Für Besucherverkehr in der Messestadt inklusiv der Münchner Messe ist im Osten der Messestadt, an der Achse Willy-Brandt-Allee, eine oberirdische P+ R Anlage erstellt worden, die funktionsgerecht ausgelastet ist.

Zum **Modell „Autofrei Wohnen“** im 1. BA kann nach Rückmeldung der Lokalbaukommission folgendes ausgeführt werden: Die Wohnungseigentümergeinschaft ..... hat die ersten „autofreien“ Wohnungen im Herbst 1999 in der Messestadt bezogen. Der Stellplatzschlüssel wurde für das Projekt auf 0,21 (3 Stellplätze/14 Wohneinheiten) reduziert. Jährlich wird ein Bericht über den Fahrzeugstand an die Lokalbaukommission übermittelt. Sollte faktisch der Bedarf von bis zu 6 zusätzlichen Stellplätzen anfallen, müssten die verursachenden Teile der ..... alle Kosten und die Nachrüstung tragen. Probleme sind für die Verwaltung bis heute nicht aufgetreten.

Das Projekt „Autofrei Wohnen“ hat aufgrund seiner geringen Anzahl an betroffenen Wohneinheiten gegenüber dem gesamten Bauabschnitt einen kaum messbaren Effekt auf die Verkehrsbelastung in der Messestadt.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 02467 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen  
entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen

