

Johannes Petzl Herrenchiemseestraße 24, 81669 München

Referat für Stadtplanung und Bauordnung,  
Hauptabteilung III,  
Blumenstraße 31  
80331 München

16.06.2019

## **Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich VI/37 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1508a**

Sehr geehrte Damen und Herren,

fristgerecht möchte ich als von der o.g. Planung betroffener Bewohner und Grundstückseigentümer meine Bedenken und Anregungen zu der vom Stadtplanungsamt vorgelegten Entwurfskonzeption für die Neuordnung der Ortsmitte Ramersdorf äußern.

### **1. Lärmschutzkonzept:**

Das dem Bebauungsplanentwurf zugrunde liegende städtebauliche Entwicklungskonzept verzichtet auf einen Schutz der bestehenden und neu vorgeschlagene Bebauung vor Verkehrslärm durch geschickte Stellung und Ausrichtung der Baukörper. Stattdessen wird an zahlreichend Stellen auf Mauern und Lärmschutzwände zurückgegriffen, die als dunkle Linien im Plan verzeichnet sind. Die Einbindung der frisch sanierten Seebauer-Villa in dieses System erscheint besonders wenig plausibel. Insgesamt ist hier vor allem entlang des Innsbrucker Rings eine der besonderen Lage als Tor zur Stadt München nicht gerechte stadträumliche Ästhetik zu erwarten.

Die Stadt München sollte überprüfen, ob z.B. durch eine Verlagerung der Nutzungsbausteine (Gewerbe und nicht-schallsensible Nutzungen an den Innsbrucker Ring) und ggf. eine Veränderung der vorgeschlagenen Bebauung eine Verbesserung nicht nur der stadträumlichen Qualität, sondern auch der Funktionalität erreicht werden kann.

Auf der Westseite der neu geplanten Rosenheimer Straße ist über einen relativ kurzen Abschnitt vor der Mustersiedlung ein Lärmschutzwall vorgesehen. Abgesehen davon, dass eine Schallimmission über die Freifläche südlich der Herrenchiemseestraße weiterhin besteht und durch die Spurzusammenlegung der Rosenheimer Straße noch verstärkt wird, ist ein Lärmschutzwall an dieser Stelle ein ungewöhnliches und der Innenstadtnähe sowie der Bedeutung der Rosenheimer Straße auch als stadtbildprägender Radiale nicht gerecht werdendes Schallschutzinstrument.

Was spricht gegen eine straßenbegleitende Wohnbebauung, die sich nach Westen zur Mustersiedlung orientieren kann?

Das Stichwort „Rodelhügel“ ist zwischen übergeordnetem Radweg und der vielbefahrenen Rosenheimer Straße sicher so nicht umsetzungstauglich.

### **2. Verkehrskonzept:**

Die Stadt München sollte bitte noch einmal erörtern, ob der Verzicht auf eine deutlichen räumlichen Einschnürung der Rosenheimer Straße zugunsten von Flächen für z.B. den ÖPNV nicht ein grundsätzliches Versäumnis darstellt. Die Maxime der „autogerechten Stadt“ spiegelt sich in den im

Vergleich zur bestehenden Situation zwar aufgeräumten, aber nicht reduzierten Straßenquerschnitten der Neuplanung weiterhin wieder. Hier wird vielleicht eine Chance verpasst, München auf eine Zukunft mit stark reduziertem und geschwindigkeitsgedrosseltem Individualverkehr einzustimmen.

Verwunderlich ist, dass die im Verlauf des Verfahrens bereits mehrfach thematisierte Option „Trambahn“ als künftiger Verkehrsträger für den schnell wachsenden Wohnstandort Perlach auch bei der Fortschreibung des Entwicklungskonzeptes keine Berücksichtigung bei der Neukonzeption der Verkehrsräume findet. Da eine spätere Trassenplanung mit deutlich größeren Hürden verbunden ist, wird die Stadt hiermit gebeten, parallel ein zukunftsorientiertes ÖPNV-Konzept voranzutreiben und den Erkenntnisgewinn in das städtebauliche Entwicklungskonzept zu integrieren.

### **3. Nutzungskonzept:**

Bezogen auf den Planungsumgriff wird im dem B-Plan-Entwurf zugrunde liegenden Entwicklungskonzept nur in geringem Maß baulich verdichtet. Lediglich im Osten der Rosenheimer Straße entsteht auf der Rückseite der Aribonenstraße ein neuer Gebäudekomplex für Wohnen und Dienstleistung/Handel, der aufgrund der unmittelbaren Nähe zur eher dörflichen Bebauung des Ortskerns verständlicherweise in seiner Höhenentwicklung begrenzt ist.

Viele Flächen im Geltungsbereich werden als Grünflächen ausgewiesen, bei Kenntnis des Ortes und des derzeitigen (und künftigen) Verkehrsaufkommens kann man aber daran zweifeln, dass insbesondere im Kreuzungsbereich von Rosenheimer Straße und Innsbrucker Ring qualitativ hochwertige und vor allem für die Anwohner nutzbare Freiflächen entstehen können.

Die Bereitstellung von Wohnraum, insbesondere von bezahlbarem Wohnraum ist eine Herausforderung für die Stadt München, die über die kommenden Jahre die Stadtplanung prägen wird. Auch die Neugestaltung der Ortsmitte Ramersdorf bietet die Chance, neuen Wohnraum zu schaffen, bei gebührendem Abstand auch verträglich für das Ensemble des ehemaligen Dorfkerns. Das kann durch eine Ausweitung der Baufelder nach Süden bis an den Innsbrucker Ring erfolgen (die Flächenausweisung im FNP steht dem nicht entgegen, im Gegenteil), könnte aber auch bei einer Neubewertung des Trassenverlaufs der Rosenheimer Straße als urbane Arrondierung der Mustersiedlung vorgesehen werden. Letztere Variante würde eine bessere Ausrichtung der neuen Wohnnutzung erlauben.

### **4. Änderungsvorschläge:**

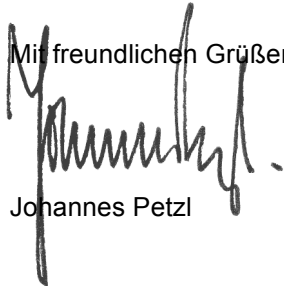
Zur Illustrierung der kritischen Anmerkungen und möglicher Alternativen füge ich dem Schreiben eine grundsätzliche Gedankenskizze bei, die eine Führung der Rosenheimer Straße im Bereich der jetzigen Osttrasse vorsieht und sich lediglich als Diskussionsimpuls versteht.

Einige Stichpunkte hierzu:

- Der Grünraum des Wilramparks wird in ausreichender Breite parallel zur Kirchseeoner Straße bis zum Innsbrucker Ring durchgezogen (dieser Punkt ist zwar nicht Teil des derzeitigen Verfahrens, wurde aber im städtebaulichen Konzept von Goergens + Miklantz deutlich eingeschnürt).
- „Pschorr-Heim“ (Zar) und das südlich davon gelegene historische Wohnhaus haben ihre Vorder- und Eingangsseiten zur Straße orientiert, nach Westen entstehen lärmgeschützte Grün- und Freiräume.
- Das letztgenannte Wohnhaus gibt die Maßstäblichkeit für eine neue Wohnbebauung zwischen Rosenheimer Straße und Stephanskirchener Straße vor.
- Der Vorplatz der Kirche St. Maria Ramersdorf wird autofrei gehalten und kann über einen Kopfbau und ggf. ein Trambahnkiosk als leichten Pavillon urbane Belebung erfahren, grundsätzlich soll der Kirchturm aber als „landmark“, sowohl von der Autobahn kommend als auch von der Rosenheimer Straße aus erlebbar bleiben.

- Eine Trambahnantrasse – so sie denn Realität wird - kann parallel zur Rosenheimer Straße und über die konsequent autofreie Aribonenstraße (den eigentlichen Dorfkern Ramersdorfs) in die Ottobrunner Straße führen.
- Die Rosenheimer Straße sollte eine Drosselung des Autoverkehrs erfahren, grundsätzlich ist wünschenswert, die bereits bestehende Tempo-30-Regelung zwischen Rosenheimer Platz und Orleansstraße bis zum mittlereren Ring auszuweiten.

Mit freundlichen Grüßen



Johannes Petzl

