

MORES-Forderungen zur Ortskern-Sanierung Ramersdorf:

Grundsätzliche Kritikpunkte von MORES an der bestehenden Planung:

- Die verkehrliche Inselsituation als Ursache für das Ortskernsterben in Ramersdorf wird durch die vorliegende Rahmenplanung grundsätzlich nicht verbessert. Der Zugang zum Ortskern für Ramersdorf-Ost (jenseits des Innsbrucker Ringes), für die Mustersiedlung, für die „Ami-Siedlung“ (Wilramstraße / Triester Straße) sowie für das Wohngebiet Langbürgener Straße erfährt hierdurch keine Verbesserung.
- Der Ortskern wird auch nach der Sanierung „tot“ bleiben, weil er auf allen Seiten durch Hauptverkehrsstraßen abgeschnitten ist.
- Die Mustersiedlung wurde mit Ausrichtung auf den Ortskern Ramersdorf geplant; die Bewohner konnten sich so zum Ortskern zugehörig fühlen und ihn auch leicht zu Fuß erreichen. Die geplante Trassenführung der Rosenheimer Straße und der Lärmschutzwall führen unweigerlich zu einer verstärkten funktionalen und optischen Trennung zwischen dem Ortskern, dem östlichen Teil von Ramersdorf und der Mustersiedlung.
- Das Grundproblem: Der Rahmenplan beschränkt sich auf einen zu eng gezogenen Umgriff. MORES befürchtet, dass dadurch Möglichkeiten einer großräumigeren Neugestaltung verloren gehen, insbesondere um den Knoten Autobahn – Mittlerer Ring.
- MORES übt Kritik an der Stadt, seit vielen Jahren keine sinnvollen Überlegungen für eine übergeordnete Verkehrsplanung in Ramersdorf angestellt zu haben.

Die Kritikpunkte im Detail:

Folgen der fehlenden Gesamtbetrachtung Verkehr:

1. Die Zusammenlegung der Richtungsfahrbahnen der Rosenheimer Straße (ohne Reduktion des Verkehrs) würde eine massive Schneise schlagen, mit vier bis sieben Fahrspuren. Der Ortskern würde in der Folge von der Mustersiedlung aus, trotz Querungshilfe, noch schlechter erreichbar sein als derzeit.
2. Für die Verbreiterung und Verschwenkung der Straße müssten viele auch schützenswerte Bäume (Kastanien und Eichen mit großem Stammumfang) gefällt werden.
3. Der Lärmschutzwall wäre aufgrund der Zusammenlegung der Fahrbahnen und der damit erhöhten Schallemissionen unvermeidlich. Allerdings ist davon auszugehen, dass dieser nur für wenige angrenzende Anwohner den Lärm vermindert. Die durch die Zusammenlegung erhöhten Schallemissionen würden die entfernteren Grundstücke ungeschützt treffen; Schallreflexionen an der geplanten Neubebauung nördlich der neuen Trasse der Rosenheimer Straße verstärken diesen Effekt.
4. Darüber hinaus wäre der Lärmschutzwall städtebaulich bedenklich: Er würde die Sichtachsen von der Mustersiedlung zum Ortskern weitestgehend verstellen.
5. Der geplante Supermarkt würde durch seine Lage vermutlich eine Einkaufsstelle primär für Pendler werden; die umliegenden Bewohner wären weitgehend abgeschnitten (s.o.)

und würden die besser erreichbaren Alternativen und vor allem zwischenzeitlich ausreichend vorhandenen Einkaufsmöglichkeiten nutzen

6. Durch Linksabbiegen per Wendespuren, wie es aktuell geplant ist, wäre mit mehr Stau als heute zu rechnen (sofern der Verkehr nicht insgesamt reduziert würde).
7. Auch die Erreichbarkeit des Ortskerns von Ramersdorf Ost (Uppenborn- und Hechtseestr.) würde durch die geplanten Maßnahmen überhaupt nicht verbessert, zum Nachteil des sanierten Ortskerns
8. Auch fehlt bislang ein plausibles Konzept gegen den Schleichverkehr durch die verkehrsberuhigte Mustersiedlung. So bleiben nach wie vor „attraktive“ Verbindungen durch die Mustersiedlung, um die Ampeln zu umgehen.
9. Hätte die Stadt in 2011 angefangen, mit der Autobahndirektion Kontakt aufzunehmen, wäre heute eine bessere Grundlage für einen größeren Planungsumgriff gegeben, der ermöglichen würde, den Knoten Innsbrucker Ring / Autobahnende auf den Flächen des Rings und der Autobahn abzuwickeln.

Forderungen von MORES:

1. Die nächsten Planungsschritte dürfen eine größere Lösung der Verkehrsplanung nicht verbauen und nicht verhindern.
2. Erweiterung des Planungsumgriffs zu Autobahnknoten und Innsbrucker Ring. So könnte ein Mobility-Hub für Einpendler am Autobahnende zur Stärkung des historischen Ortskerns führen und den Pendlerverkehr auf der Rosenheimer Str. reduzieren.
3. Reduzierung des Autoverkehrs und Tempo 30 auf der gesamten Rosenheimer Straße ab Mittlerem Ring (wie es jetzt schon zwischen Orleansstraße und Rosenheimer Platz möglich ist und in Zukunft weiter auf der Ludwigsbrücke).
4. Perspektivisch: Freigabe der Rosenheimer Str., wie aller Straßen innerhalb des Mittleren Ringes nur mit E-Kennzeichen, bzw. blauer Plakette.

Positive Effekte:

- Eine Reduktion des Verkehrs benötigt weniger Fläche für die geplante Zusammenlegung der Rosenheimer Straße.
 - Eine bessere Vernetzung des Ortskerns mit seiner Umgebung.
 - Weniger Lärmemissionen; ein Schutzwall kann entfallen.
 - Die Fällung etlicher alter Bäume ist dann nicht notwendig.
 - Es gibt mehr Platz für eine großzügigere Ortskernplanung.
 - Entlastung der auf zwei Fahrspuren reduzierten Ludwigsbrücke.
 - Verringerung der Schadstoffbelastung.
 - Ein wichtiger Schritt in München zur Reduktion der Belastung durch Individualverkehr.
5. **Ausbau der Rosenheimer Straße zu einer attraktiven Nahverkehrsachse bis zum Gasteig/Isartor** durch eine direkte Tram- oder E-Buslinie, ohne Umleitung Ostbahnhof

Positive Effekte:

- Mit einer durchgehenden Verbindung nach Haidhausen, Gasteig und Isartor (wie es übrigens bis zum S-Bahn-Bau mit einer durchgehenden Tramlinie der Fall war)) funktioniert der Ortskern als „Zentrum“ besser.
- Folge: Eine attraktive Alternative zum Auto (neben der U2 zum Sendlinger Tor), die die Rosenheimer Straße signifikant entlasten würde.
- Tram-/Bus-Fahrgäste ab/nach Ortskern Ramersdorf würden die dortige Infrastruktur und den Ortskern beleben, vor allem in Verbindung mit einem Mobility-Hub am Autobahnende für die Einpendler. Eine geeignete Anbindung von Perlach bzw. der Hochäckerstraße würde den Effekt verstärken.