



## Verkehrskonzept Prinz-Eugen-Kaserne

---

### Protokoll der öffentlichen Diskussionsveranstaltung am 29.11.2011



### **Moderation, Dokumentation**

Büro für Soziale Stadtentwicklung - Eva Bruns  
Jahnstr. 46 - 80469 München - 089 260 250 02 - [evabrunsgmx.de](mailto:evabrunsgmx.de) – [www.evabrunsgmx.de](http://www.evabrunsgmx.de)

Mitarbeit: Meike Schmidt - Dipl. Geographin und Paul Klumpner – Dipl. Geograph

### **Verkehrsgutachten**

TRANSVER GmbH - Ralf Engelhardt  
Maximilianstr. 45 - 80538 München - 089 211 878 - [office@transver.de](mailto:office@transver.de) - [www.transver.de](http://www.transver.de)

### **Auftraggeberin**

Landeshauptstadt München - Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II

### **Fotos / Grafiken**

Büro für Soziale Stadtentwicklung  
TRANSVER  
Dr. M. Schramm

**Dezember 2011**

## **Inhalt**

Seite

### **Rahmen und Kontext**

**2**

Einladung

Zeit / Ort

TeilnehmerInnen

### **Ablauf der Veranstaltung**

**3**

Präsentation des Verkehrsgutachtens TRANSVER

Präsentation des Vorschlags der Bürgerinitiative

Diskussion und Nachfragen

### **Empfehlungen und Ausblick**

**9**

### **Anhang**

Präsentation der Vorschläge der Bürgerinitiative Verkehrskonzept Prinz-Eugen-Park

## **Rahmen und Kontext**

Zu Beginn der Bebauungsplanung des Areals der ehemaligen Prinz-Eugen-Kaserne war die Anwohnerschaft bereits über das Vorhaben informiert worden. Nach dem Vorliegen des Ergebnisses des Planungswettbewerbs wurde 2010 durch den Bezirksausschuss eine Öffentlichkeitsbeteiligung in einem eintägigen Workshop beantragt, die gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Rahmen der im Baugesetzbuch vorgeschriebenen frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung durchgeführt wurde. Zu dem strittigen Thema der zunehmenden Verkehrsbelastung in der Umgebung des Neubaugebietes hatte sich im weiteren Verlauf ein Verein der westlichen Anlieger zu Wort gemeldet. In einer öffentlichen Diskussionsveranstaltung zu der das Planungsreferat erneut einlud wurde das in Auftrag gegebene Verkehrsgutachten am 29.11.2011 vorgestellt und diskutiert.

## **Einladung**

Die Einladung erfolgte über die Tagespresse und das lokale Anzeigenblatt. Darüber hinaus wurden diejenigen Anwohnerinnen und Anwohner persönlich eingeladen, die schriftlich Einwendungen im Verfahren gemäß § 3 Abs.1, BauGesetzbuch (BauGB) vorgebracht hatten.

## **Zeit und Ort**

Dienstag, 29.11.2011 von 19:00 bis 22:00 Uhr in der Mittelschule an der Knappertsbuschstraße 43, 81927 München.

## **Teilnehmerinnen und Teilnehmer**

Über 120 Anwohnerinnen und Anwohner nahmen an der Diskussionsveranstaltung teil. Per Handzeichen wurde ermittelt, dass ca. 1/3 aus dem östlich des Planungsgebiets gelegenen Wohngebiet und ca. 2/3 aus dem westlich der Cosimastraße gelegenen Gebiet kamen. Weiter waren VertreterInnen des Bezirksausschusses 13, des Stadtrats, des einladenden Referates für Stadtplanung und Bauordnung HA II, HA I /3 Verkehrsplanung sowie das mit der Erstellung des Verkehrsgutachtens beauftragte Büro TRANSVER anwesend.



Vortrag und  
Diskussion im  
Plenum der  
ca. 120  
Besucherinnen und  
Besucher

## **Ablauf der Veranstaltung**

### **1. Begrüßung durch die Vorsitzende des Bezirksausschusses 13, Frau Pilz Strasser**

*„In München wird heftig gebaut, jeder Wohnungsneubau führt immer auch zu mehr Verkehr, Ziel soll sein, davon so wenig wie möglich gestört zu werden“*

### **2. Einführung in den Abend durch die Moderatorin Frau Eva Bruns, Büro für Soziale Stadtentwicklung**

*„Ziel des heutigen Abends ist es, zu informieren und nach den Vorträgen und der Diskussion ein Meinungsbild und mögliche Lösungsvorschläge zu erhalten“.*

### **3. Einführungsvortrag Frau Ritter, Planungsreferat HA II**

*Einführung in die bisherige Planung: Vor der heutigen Veranstaltung gab es bereits zwei Termine: im Juli 2009 mit der Vorstellung des Wettbewerbsergebnisses im ÖBZ, Bogenhausen und im Juli 2010 der öffentliche Workshop als erweiterte frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung in den Räumlichkeiten der Münchner Volkshochschule, Außenstelle Bogenhausen im Arabellapark.*

*Der 1. Preis zur künftigen Bebauung der ehemaligen Prinz Eugen Kaserne sieht zur Cosimastraße hin eine 4-geschossige Bebauung plus, z.T. einem zurückgesetzten Dachgeschoss, vor. Der rückwärtige Bereich ist gekennzeichnet durch sogenannte Cluster für unterschiedliche Wohnformen. Das Zentrum des neuen Wohngebietes ist der Quartiersplatz. In den Gebäuden an dessen Rändern sind Nahversorgungseinrichtungen und Läden, Restaurants, Cafés und/ oder dergleichen möglich. Weiterhin wird ein Bürgerhaus mit Alten- und Service-Zentrum am Quartiersplatz entstehen, welches auch kulturelle Nutzungsangebote ermöglichen wird. Diese öffentlichen und gemeinschaftlichen Räume und Nutzungen begünstigen das Entstehen neuer Nachbarschaften. In den rückwärtigen Wohnclustern werden unterschiedliche Gebäudetypologien mit unterschiedlichen Höhenentwicklungen realisiert. Die Erschließung des Prinz-Eugen-Parks erfolgt über zwei Knotenpunkte gegenüber der Lohengrinstraße und Wesendonkstraße.*

*Im Zuge der weiteren Planung werden alle Äußerungen aus der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung und auch aus der zusätzlichen Partizipationsphase zum Thema Verkehr gesichtet und geprüft und dem Stadtrat zur Billigung vorgelegt. Danach wird der Bebauungsplan öffentlich ausgelegt. Hier besteht für Jedermann erneut die Möglichkeit, sich zur Planung zu äußern. Anschließend entscheidet der Stadtrat.*

#### **4. Präsentation des Verkehrsgutachtens von Herrn Engelhardt, TRANSVER**



Herr Engelhardt von TRANSVER präsentiert das Verkehrsgutachten

Die Präsentation ist gegliedert in einen Analyse- und Prognoseteil sowie verschiedene Planfallbetrachtungen mit 4 Varianten neben der Grundvariante ohne verkehrliche Umbaumaßnahmen.

##### Leitgedanken:

- Kanalisieren der Verkehre entlang der Hauptverkehrsachsen – Effennerstraße – Cosimastraße – Engelschalkinger Straße – Johanniskirchner Straße
- Vermeidung von Verkehrszunahmen auf untergeordneten Straße (z.B. Erschließungsstraßen)
- Vermeidung von Umwegen bei der Erreichbarkeit von sowohl bestehenden als auch neuen Baugebieten (Stichworte: Einbahnstraßen, Poller, Fahrverbote)

##### Variante 1 – durchgehende Verbindung im Plangebiet

###### Verkehrliche Wirkungen:

- Verkehrszunahme auf Lohengrinstraße, sowie auf Rienziplatz, Robert-Heger-Straße und im geplanten Wohngebiet
- Verkehrsabnahme auf Cosimastraße, Engelschalkinger Straße und Meistersingerstraße

#### Variante 2 – östliche Anbindung ohne Durchgangsstraße

##### Neuverkehrsaufteilung:

- 1/3 kann ausschließlich nur über den östlichen Bereich in das geplanten Wohngebiet gelangen
- Verkehrliche Wirkungen:
- Verkehrszunahme im gesamten Straßennetz östlich des geplanten Wohngebiets
- Verkehrsabnahme auf Cosima-, Lohengrinstraße und Wahnfriedallee

#### Variante 3 – Einbahnstraßen Lohengrinstr. / Wahnfriedallee

##### Verkehrliche Wirkungen:

- Verkehrszunahme in der Wesendonkstraße, Freischützstraße und Johanneskirchner Straße
- Cosimastraße neutral
- Verkehrsabnahme auf der Lohengrinstraße
- Wahnfriedallee sowohl Zu- als auch Abnahmen

#### Variante 4 – Sperrung Lohengrinstr. / westliche Wesendonkstraße

##### Verkehrliche Wirkungen:

- Verkehrszunahme in Cosima-, Freischütz-, Engelschalkinger und Johanneskirchner Straße
- Deutliche Verkehrszunahme in der Wahnfriedallee
- Verkehrsabnahme auf Effnerstraße

### **5. Verständnisfragen und erste Anmerkungen der Anwesenden:**

- Frage nach der Zahlenbasis, speziell wie die Annahme der 20%igen Zunahme in der Cosimastraße zustande kommt.

TRANSVER: Die Verkehrszunahme entsteht durch die neue Bebauung und Zunahme der Einpendler. Berechnungsgrundlage sind Kennzahlen, die es für bestimmte Bebauungstypen gibt. Aus dem Neubaugebiet kommen ca. 8000 KfZ-Fahrten /Tag (Hin und Rückfahrten, also sowohl Fahrten in das Areal hinein als auch wieder hinaus) hinzu. Herr Schnell PLAN HA I/3: für das gesamte Stadtgebiet der LH München gibt es ein Modell, das in ca. 1500 Zellen aufgeteilt ist. Im Jahr 2005 wurde für das Jahr 2020 eine Prognose erstellt. Grundlage für diese Berechnung waren Verkehrszählungen bis 2005. Für dieses Gebiet waren Zählungen aus dem Jahr 2001 vorliegend.

Aufgrund der aktuellen Zählungen von Oktober 2011, die im Vergleich zum Jahr 2001



geringere Verkehrsmengen bzw. eine geringere Grundbelastung aufweisen, ist die aktuelle Prognose für den Zeitraum 2025 geringer.

- In der Cosimastraße ist die Ampelschaltung zu bedenken, sowie der möglicherweise zunehmende Druck auf die Effnerstraße.
- Wie sehen die Zahlen aus dem Bebauungsgebiet aus? Wurde auch in den Stosszeiten der Verkehr gezählt? Wie sind die Belastungen zu den Spitzenstunden?
- Wieviel mehr Verkehr ist auf der Cosima- und Effnerstraße? Wenn dort Stau ist, weichen die Autofahrer auf die Nebenstraßen aus.

TRANSVER: aus dem Neubaugebiet kommen 8000 Kfz-Fahrten / Tag (Hin- und Rückfahrt) hinzu (im Bericht: 7.800 Kfz-Fahrten / Tag). In den Leistungsfähigkeitsberechnungen sind die Spitzenstunden der überprüften Knotenpunkte (Cosima-/Wesendonkstraße und Cosima-/Lohengrinstraße) mit berücksichtigt.

Um für die anschließende Diskussion alle Vorschläge einzubeziehen, stellt Herr Dr. Schramm den Vorschlag des Vereins „Verkehrskonzept Prinz Eugen Park“ vor.

## **6. Präsentation einer Alternativlösung von Herrn Dr. Schramm, Bürgerinitiative „Verkehrskonzept Prinz-Eugen-Park“ (siehe Präsentation im Anhang)**

Aus der Vereinssatzung: Der Verein „Verkehrskonzept Prinz-Eugen-Park“ will die Entwicklung des Neubaugebietes „Prinz-Eugen-Park“ auf dem Gelände der ehemaligen Pionierschule in München Oberföhring konstruktiv begleiten. Das Neubaugebiet sollte sich in das bestehende Umfeld mit zusätzlichen Öffnungen nach Osten in das umgebende Gebiet einpassen.

Vor diesem Hintergrund wird die bisherige Planung der Stadt München kritisch betrachtet, insbesondere die Erschließung ausschließlich über die Cosimastraße und die daran unmittelbar angrenzenden Wohngebiete.



Vorschläge der  
Bürgerinitiative  
Prinz-Eugen-Park e.V.  
präsentiert durch  
Dr. M. Schramm



„Der Verkehr durch die Wahnfriedallee, Wesendonkstraße und Lohengrinstraße wird zunehmen. Im Bereich zwischen der Effner- und Cosimastraße wohnen etwa halb so viele Bewohner wie im Neubaugebiet. Für das Neubaugebiet soll es keinen Durchgangsverkehr geben, gleiches soll zukünftig für unser Gebiet gelten.“

Der Vorschlag des Vereins sieht eine komplette bauliche Sperrung der Wesendonkstraße, Lohengrinstraße und Wahnfriedallee von der Cosimastraße aus vor.

Frage zur Möglichkeit einer Ostanbindung des Planungsgebietes:

Planungsziel bei Neubaugebieten ist es, den Verkehr so schnell wie möglich auf Hauptverkehrsstraßen zu bringen. Das ist der Grund, warum es im Neubaugebiet keine Durchgangsstraße gibt und keine Abfahrt nach Osten vorgesehen ist. Im Abwägungsprozess, welche Lösung/Variante die beste ist, müssen immer alle Auswirkungen bedacht werden.

Das Stimmungsbild zum Vorschlag des Vereins per Handzeichen, ergibt ca. 40 Stimmen pro und ca. 30 Stimmen kontra, ein Großteil ist unentschieden, da zur Beurteilung weitere Informationen nötig wären.

Vorgesehen war eine Aufteilung des Plenums in Arbeitsgruppen, um vertiefende Diskussionen anhand eines Gesprächsleitfadens vornehmen zu können. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer bevorzugen jedoch gemeinsam und in der großen Runde die einzelnen Fragen und Anmerkungen zu diskutieren. Auf die Aufteilung in Arbeitsgruppen gegen den Wunsch der Anwesenden wird daher verzichtet.

## **7. Diskussion im Plenum**

### **Anregungen, Fragen und Ideen der Anwesenden:**

- Frage zum künftigen Verkehrsausbau: was ist von der Stadt geplant?

Hr. Schnell PLAN HAI/3: weitere Straßenausbauten (Hauptstraßen) stehen im Stadtbezirk Bogenhausen nicht an. Das Planfeststellungsverfahren zur Nordostverbindung ruht, aufgrund von bestehenden Einwänden v.a. der Gemeinden Aschheim und Unterföhring und ist im Verkehrsentwicklungsplan nur optional vorgesehen.

- Gibt es Neues zum Ausbau des ÖPNV

Hr. Schnell: Nach dem Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München ist seit 1991 die Verlängerung der U-Bahn bis Englschalking vorgesehen, wenn genügend Auslastung durch Bewohnerinnen und Bewohner sowie gewerbl. Betriebe vorhanden ist. Das ist derzeit nicht der Fall, deshalb ist die Verlängerung im Moment nicht rentabel.

Untersuchungsaufträge gibt es für eine Tram (statt U-Bahn) bis Riem und eine Tram bis

Johanneskirchen. Der Bund trifft (im Falle U-Bahn) die Entscheidung für diese Investition, ein volkswirtschaftlicher Nutzen muss nachweisbar sein.

- Das Beispiel Ackermannbogen zeigt, das es auch ohne Durchgangsverkehr geht.  
Weniger Verkehr ist das Ziel
- Frage zu Variante 1 des Verkehrsgutachters: wäre eine Ostanbindung auch nur über den Salzsanderweg möglich?

Bei einer solchen Lösung würde der Verkehr nahe der Schule vorbeigeführt.

- Unterschiedliches Vorgehen beim Thema Durchgangsverkehr: im Neubaugebiet sei kein Verkehr möglich, im Bestand jedoch schon.

- Wie sehen die genauen Zahlen der Stosszeitmessungen in der Lohengrinstraße aus? (Zählraten von TRANSVER standen noch in der Veranstaltung bereit, konnten jedoch nicht mehr eingebracht werden.)

Frau Ritter PLAN HA II: Das Problem ist ersichtlich, alle heute geäußerten Anliegen werden im Zuge der weiteren Planung geprüft und in die Abwägung eingebracht. *„Wir suchen nach einer guten Lösung. Das überarbeitete Gutachten wird in ca. 4 – 6 Wochen einzusehen sein.“*

- Muss nicht der Verkehr auf der Cosimastraße reduziert werden um den neuen Verkehr aufzunehmen, und hierdurch den Durchgangsverkehr in der Lohengrinstraße zu beseitigen?

Herr Schnell PLAN HA I: Die Cosimastraße kann das zusätzliche Verkehrsaufkommen durch den Prinz-Eugen-Park aufnehmen.

Möglicherweise erhält der westliche Abschnitt der Lohengrinstraße mehr Verkehr. Zu beachten ist, dass es keine Grenze zwischen dem alten und neuem Gebiet geben sollte.

Ziel ist, dass die Cosimastraße den Großteil des zusätzlich entstehenden

Verkehrsaufkommens aufnimmt. Ein allgemeines Ziel der Landeshauptstadt München ist die Bündelung des Verkehrs auf die Hauptverkehrsstraßen.

Frau Pilz-Strasser, Vorsitzende des Bezirksausschusses des 13. Stadtbezirks spricht sich für die Prüfung des Vorschlags des Vereins aus.

### Weitere Meinungsäußerungen und Fragen aus dem Plenum:

- Problem für Linksabbieger auf der Cosimastraße Richtung Johanniskirchen, dort kommt alle 5 Minuten die Tram, so dass kaum Zeit zum abbiegen bleibt.



Viele Fragen und Anregungen aus dem Plenum

- Durchlässigkeit im Viertel ist das Ziel, es sollte gleiches Recht für alle gelten, für den Osten und den Westen, also Öffnung des Neubaugebietes nach Osten.
- Der Verkehr in der Cosimastraße nimmt noch mehr zu, eine Ausfahrt nach Osten wäre wünschenswert.
- Bei 620.000 zugelassenen Autos in München, würden umgerechnet ca. 2.000 PKW aus dem Neubaugebiet kommen. Ziel sollte ein autoarmes Quartier sein
- Die Sperrung der drei Strassen wäre keine Abschottung des alten zum neuen Gebiet, da es sich nur um Autowege handeln würde. Die Erreichbarkeit zu Fuß und per Rad wäre weiter gegeben.
- Bei einer Sperrung der 3 Straßen: wo soll man mit dem Auto wenden?
- Bei einer Sperrung der 3 Straßen hätte man weniger Durchgangsverkehr, das würde entlastend rund um den zukünftigen Prinz-Eugen-Park wirken.
- Ungleichbehandlung durch die Planung beim Vorschlag des Vereins von den Bewohnern der Lohengrinstraße gegenüber denen im Neubaugebiet. Cosimastraße hat jetzt 11.000 KfZ/Tag, die Lohengrinstr. dann 8.600. (vergleichsweise viel)
- Ob die Cosimastraße den Mehrverkehr aufnehmen kann, sei fraglich. Der zusätzliche Verkehr aus dem Neubaugebiet würde ca. 6.000 Bewegungen betragen, es seien etwa 2000 Stellplätze geplant, d.h., zwischen 7 und 9 Uhr wäre mit 1.000 Autos aus dem Gebiet zu rechnen, bei einer Ampelschaltung von 60 Sekunden würde das nicht umsetzbar sein – es braucht nach Auffassung des Redners eine Abfahrt nach Osten.
- Gibt es eine Post im Neubaugebiet? Wenn nicht, dann brauche es eine Anbindung nach Osten
- Die Lohengrinstraße muss entlastet werden!
- Lohengrinstraße müsse während der Bauphase gesperrt werden!

- Wo sind Einkaufsmöglichkeiten?  
Frau Pilz-Strasser: Bewegungen sollten auch ohne Auto möglich sein und bezüglich der Einkaufsmöglichkeiten: es sind Gastronomie und Geschäfte des täglichen Bedarfs geplant.
- Das Neubaugebiet sollte weniger dicht bebaut werden, weil nach persönlicher Prognose des Redners die Infrastruktur für die Anzahl der Bewohner nicht ausreicht.
- Die Fuß- und Radwege nach Osten sollten allwetterfest angelegt werden.

## **Empfehlungen**

- Die Lohengrinstraße darf nicht noch mehr belastet werden.
- Der Lösungsvorschlag des Bürgervereins ist durch die Verkehrsexpertinnen und –experten zu prüfen.
- Die verkehrliche Anbindung des Neubaugebietes nach Osten soll erneut geprüft werden.
- Die Kapazität der Cosimastraße für die prognostizierte Mehrbelastung (Grundlagen der Berechnung!) soll erneut geprüft werden.
- Das Verkehrsgutachten soll zeitnah eingesehen werden können.
- Die Lohengrinstraße und das westliche Wohngebiet soll vom Baustellenverkehr freigehalten werden.

## **Ausblick**

- Der BA13 gibt öffentlich bekannt und lädt ein, wenn die Prüfergebnisse vorliegen.
- Das Verkehrsgutachten kann nach Überarbeitung beim BA 13 eingesehen werden.



Susanne Ritter

Stadtdirektorin

Leiterin der Stadtplanung HA II

Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Datum:.....