



Anbindung Freiham Nord an Aubing

Dokumentation der zweiten Bürgerwerkstatt



Impressum

Herausgeberin

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Blumenstraße 28b
80331 München

Moderation | Dokumentation | Fotos

Büro Baumeister
Architekturkommunikation
Karlstraße 55
80333 München

Planabbildungen

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Blumenstraße 28b
80331 München

OBERMEYER
Planen + Beraten GmbH
Hansastr. 40
80686 München

Verkehrliche und stadträumliche Anbindung Freiham Nord an Aubing Vorstellung der Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudie

Dokumentation der zweiten Bürgerwerkstatt
am 30. November 2017

Inhalt

1.	Begrüßung	4
2.	Städtebauliche Ziele und Planungsstand Freiham	5
3.	Ablauf und Zielsetzung der Veranstaltung	6
4.	Verkehrskonzept Freiham	7
5.	Vorstellung der Machbarkeitsstudie	9
6.	Fragen und Anmerkungen zu den Vorträgen	14
7.	Diskussion an vier Stationen	15
7.1	Station 1	
7.2	Station 2	
7.3	Station 3	
7.4	Station 4	
8.	Zusammenfassung und Ausblick	19

1. Begrüßung

Als Vorsitzender des Bezirksausschusses 22, Aubing - Lochhausen - Langwied, begrüßt Herr Sebastian Kriesel die Teilnehmenden. Er gibt seiner Hoffnung auf einen konstruktiven Dialog Ausdruck. Der Bezirksausschuss befürwortet die Durchführung der Veranstaltung zum jetzigen Zeitpunkt, da mit dem Entwurf der Machbarkeitsstudie eine gute Diskussionsgrundlage geschaffen wurde und die Bürgerinnen und Bürger nun die Möglichkeit haben, konkret Stellung zu nehmen und Vorschläge einzubringen. Er sagt zu, die Diskussion und die Ergebnisse mit Interesse zu verfolgen und in den Bezirksausschuss einzubringen.



Etwa 130 Bürgerinnen und Bürger nahmen an der Bürger-Info im Schnitzel- und Hendlhaus Neuaubing teil

Ablauf der Veranstaltung

18.00 Uhr	Begrüßung Sebastian Kriesel, Vorsitzender BA 22, Aubing - Lochhausen - Langwied
18.10 Uhr	Städtebauliche Ziele und Planungsstand Freiham Merle Bald, Projektleiterin Freiham im Referat für Stadtplanung und Bauordnung
18.20 Uhr	Ablauf und Zielsetzung der Veranstaltung Nicolette Baumeister, Moderatorin
18.20 Uhr	Verkehrskonzept Freiham Georg Dunkel, Leiter der Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung
18.30 Uhr	Vorstellung der Machbarkeitsstudie Tom Seufert, Büro Obermeyer Planen und Beraten
19.10 Uhr	Diskussion an vier Stationen
20.15 Uhr	Zusammenfassung Ergebnisse im Plenum
20.30 Uhr	Rückfragen und Ergänzungen
20.45 Uhr	Ausblick und Verabschiedung

2. Städtebauliche Ziele und Planungsstand Freiham

Frau Merle Bald begrüßt als Projektleiterin Freiham die Teilnehmenden im Namen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und fasst den aktuellen Planungsstand für die Realisierung des neuen Stadtteils Freiham zusammen.

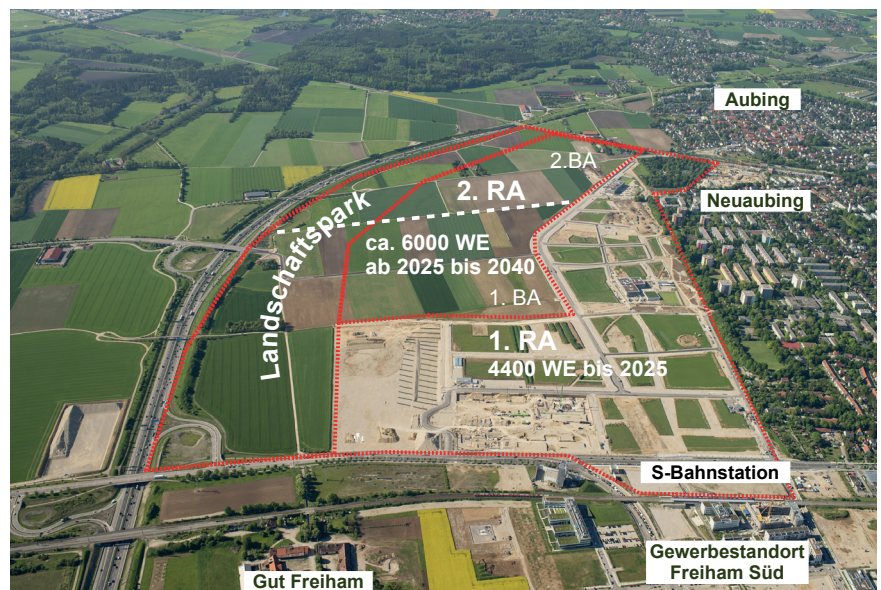
Die ersten Wohnungen im ersten Realisierungsabschnitt werden 2019 bezogen. Zum Schuljahreswechsel 2019 / 2020 wird dort auch der größte Bildungscampus Münchens mit vier unterschiedlichen Schultypen für 3.000 Schülerinnen und Schülern fertiggestellt sein. Daneben befindet sich der inklusiv ausgestaltete Sportpark mit mehreren Hallen, Schwimmbad und Beachanlage im Bau. Im Süden von Freiham wird ein Stadtteilzentrum mit 20.000 Quadratmetern Verkaufsfläche entstehen.

Für den zweiten Realisierungsabschnitt Freiham Nord wurde im November 2017 die erste Stufe eines städtebaulich-freiraumplanerischen Realisierungswettbewerbs entschieden. In der Jury-sitzung wurden aus 23 eingereichten Arbeiten die sieben stadträumlichen Konzeptionen ausgewählt, welche die vielfältigen Anforderungen an urbanes Wohnen am überzeugendsten gelöst haben. Viele Anregungen aus dem begleitenden Bürgerbeteiligungsverfahren wurden in den Entwürfen aufgegriffen. Bis März 2018 werden die Büros ihre Entwürfe weiter ausarbeiten. Im April 2018 wird sich das Preisgericht erneut beraten und die beste Städtebau- und Freiraumkonzeption zur Realisierung empfehlen.

Zwischen der A 99 im Westen, der zukünftigen Siedlungsgrenze im Osten, der S-Bahnlinie München-Geltendorf im Norden und der Bodenseestraße im Süden entsteht ab 2020 auf einer Fläche von etwa 55 Hektar ein neuer Landschaftspark, der die Freiflächenversorgung für die angrenzenden Stadtquartiere und -bezirke übernimmt. In seiner Ausdehnung umfasst er eine Länge von etwa zwei Kilometern und eine Breite von 200 bis 400 Metern. Bereits im Juni 2017 wurde dazu ein landschafts- und freiraumplanerischer

Wettbewerb entschieden, der von einer intensiven Bürgerbeteiligung begleitet war. Der Entwurf der Preisträger, das Berliner Büro Lützwow 7 - Müller Wehberg Garten- und Landschaftsarchitekten, sieht im Übergang von der Landschaft in den neu entstehenden Stadt-raum von Freiham eine vielfältig gestaltete Parklandschaft zur Naherholung und aktiver Freizeitgestaltung vor.

Frau Bald betont, dass es in den nun anschließenden Verkehrsdiskussionen auch darum geht, wie zwei benachbarte Stadtquartiere – der bestehende Stadtteil Aubing und das neue Quartier Freiham – in Zukunft zusammenfinden können.



Planungs-, Realisierungs-, und Bauabschnitte Freiham Nord

3. Ablauf und Zielsetzung der Veranstaltung

Als Moderatorin stellt Frau Nicolette Baumeister den Ablauf des Abends vor. Den vorzustellenden Varianten der durch das Büro Obermeyer Planen und Beraten erarbeiteten Machbarkeitsstudie liegen eine differenzierte Bestandsanalyse und die Ergebnisse des ersten Bürgerworkshops im April 2016 zugrunde.

Diese beinhalten stichwortartig folgende Wünsche, beziehungsweise Forderungen:

- Verkehrliche Entlastung des Ortskerns Aubing
- Schaffung einer Umgehung außerhalb des Ortskerns
- Keine Anbindung des motorisierten

Individualverkehrs (MIV) von Freiham an Aubing

- Barrierefreier Ausbau des Aubinger Bahnhofs
- Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)
- Schaffung weiterer P&R Plätze am Bahnhof Aubing
- Aufwertung des Areals Georg-Böhmer-Straße mit Kirche, Reiterhof, Festplatz, Kleingartenanlage
- Keine Ausweisung von Bauland östlich des Tunnels, bevor Varianten der Verkehrslenkung untersucht sind

In dem nun stattfindenden zweiten Bürgerworkshop soll der Zwischen-

stand der Studie präsentiert und an vier moderierten Stationen mit den anwesenden Vertreterinnen und Vertretern des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie des Büros Obermeyer Planen und Beraten diskutiert werden. Im Herbst 2018 soll die dritte Veranstaltung stattfinden, die die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie präsentiert.

Frau Baumeister übergibt an Herrn Georg Dunkel, der als Abteilungsleiter der Verkehrsplanung im Referat für Stadtplanung und Bauordnung einführend einen Überblick über das Verkehrskonzept Freiham gibt.



Im Luftbild markierte Wohnorte der teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger

4. Verkehrskonzept Freiham

Ausgehend von dem kontinuierlichen Wachstum Münchens stellt Herr Georg Dunkel die aktuellen Herausforderungen an die Verkehrsplanung vor.

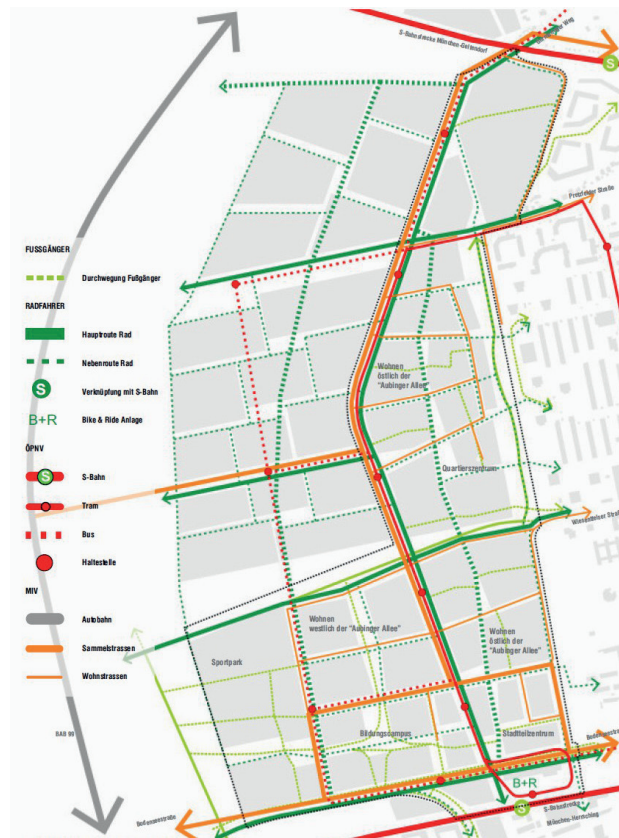
Im Zeitraum von 1972 bis 2014 ist die Zahl der Fahrten im Münchner Verkehrsverbund MVV kontinuierlich angestiegen. Die Infrastrukturen im Individualverkehr sowie im öffentlichen Verkehr sind ausgelastet, teilweise überlastet. Eine Kapazitätserweiterung im bestehenden Infrastrukturnetz ist nur noch sehr aufwändig und begrenzt möglich. Bei allen Verkehrssystemen sind Bestandsinvestitionen zwingend notwendig, wobei die tatsächlichen Kosten und Finanzierungsmodalitäten komplex sind. Fördermöglichkeiten des Bundes bei der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sind zu prüfen.

Grundsätzliche Ziele der Verkehrsplanung sind:

- Integration von städtebaulichen Aspekten
- Erhöhung der Qualität des öffentlichen Raums und der Aufenthaltsqualität
- Nahmobilität als Planungsprinzip, stadt- und umweltverträgliche Mobilität für alle fördern
- Steigerung des Anteils des nicht motorisierten Verkehrs, auch unter dem Aspekt der Entlastung der Umwelt
- Kurze Wege durch Nutzungsmischung in den Quartieren
- Partizipation an der Planung ermöglichen
- Handlungsprogramme entwickeln und Prioritäten setzen

Das Verkehrsgutachten „Freiham Nord unter besonderer Berücksichtigung der Nahmobilität“ baut auf diesen Prämissen auf. Ziel ist „eine Stadt der kurzen und attraktiven Wege“ mit einem funktionalen Fuß- und Radwegekonzept, einer leistungsfähigen MIV-Erschließung, guter Anbindung an den ÖPNV bei Berücksichtigung alternativer Nahmobilitätsangebote wie Mobilitätsstationen oder Verleihstationen für E-Bikes.

Das Fußwegenetz soll die Erreichbarkeit aller Infrastruktureinrichtungen wie Schulen und Einkaufsmöglichkeiten sicherstellen. Das Radwegenetz beinhaltet eine Hauptroute in Nord-Süd-Richtung entlang der Aubinger Allee, vier weitere Hauptrouten in Ost-West-Richtung sowie drei Nebenrouten und weitere Ergänzungsrouten.

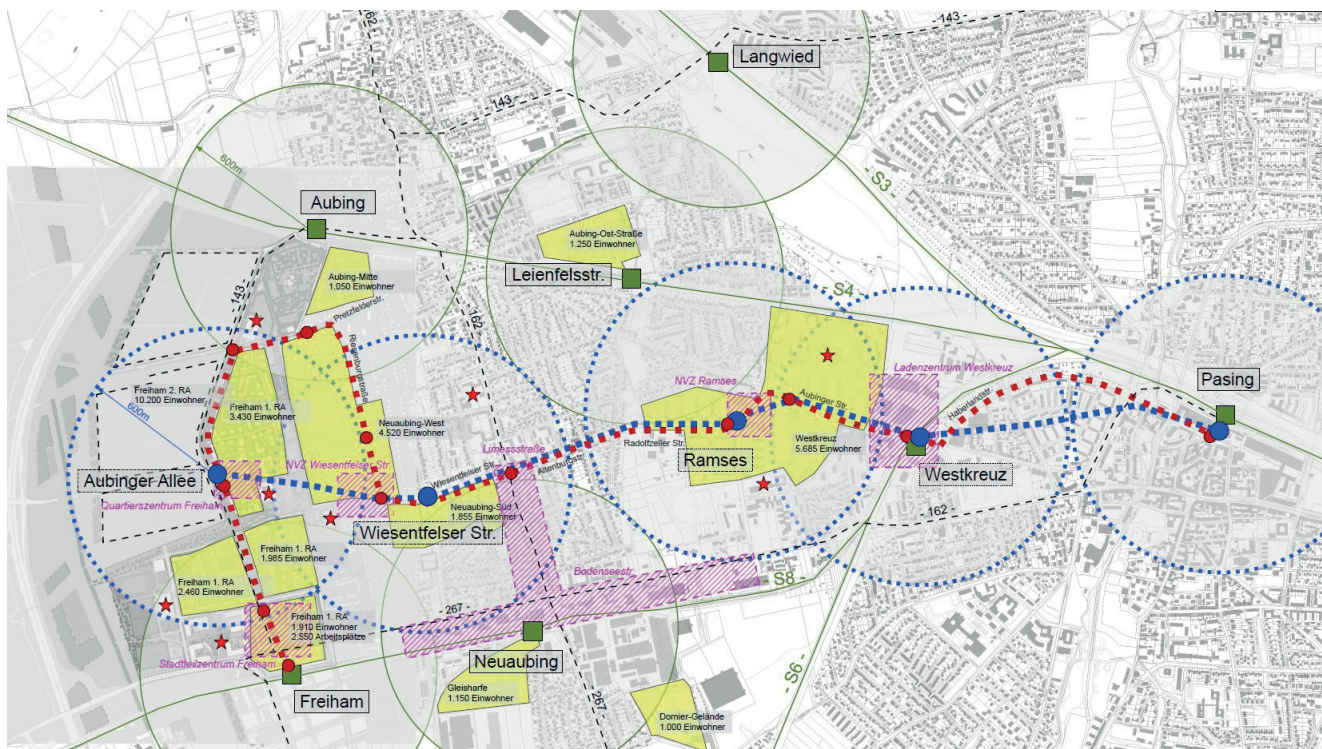


Fuß- und Radwegenetz Freiham 1. Realisierungsabschnitt

Mit drei S-Bahnlinien (S3, S4 und S8) mit insgesamt sieben Haltestellen ist der 22. Stadtbezirk prinzipiell sehr gut an das weiträumige Netz des öffentlichen Nahverkehrs angebunden und soll gemäß Aufstellungsbeschluss vom 21.03.2012 durch eine neue Trambahntrasse vom S-Bahn-Halt Freiham über die Pretzfelder Straße ergänzt werden.

Für die von den Bürgerinnen und Bürgern favorisierte Verlängerung der U5 über den Bahnhof Pasing hinaus bis zur Aubinger Allee über die Haltepunkte Westkreuz, Ramses, Wiesentfeller Straße liegt ein Stadtratsauftrag vom 07.10.2015 vor, eine Untersuchung für eine vergleichende Darstellung von Tram und U-Bahn durchzuführen. Der Systemvergleich zwischen U-Bahn und Trambahn wurde erstellt. Die politische Entscheidung steht zum Zeitpunkt der Veranstaltung noch aus.

Ergänzender Hinweis aus der Pressemitteilung vom 11.01.2018 der SPD-Fraktion und CSU-Fraktionen im Münchner Stadtrat: „Die Planungen für eine U-Bahn Verlängerung (U5) von Pasing nach Freiham sollen aufgenommen werden.“



Darstellung des Systemvergleichs zwischen Tram und U-Bahn

5. Vorstellung der Machbarkeitsstudie

Auf Grundlage einer differenzierten Analyse der Ausgangssituation, Begehungen vor Ort sowie unter Berücksichtigung der Ergebnisse des ersten Bürgerworkshops wurden verschiedene Varianten entwickelt, die sowohl die verkehrlichen, technischen, freiraumplanerischen als auch städtebaulichen Aspekte der Anbindung von Freiham Nord an Aubing berücksichtigen und diesbezüglich alternative Möglichkeiten aufzeigen.

Grundlage der Verkehrsbetrachtungen ist das multimodale Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München, welches die Verkehrsentwicklung im Großraum München bis 2030 unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen betrachtet. Der für die Prognose zugrunde gelegte sogenannte Nullfall basiert auf der Verkehrsentwicklung bis 2030 mit einer Höhenfreimachung am jetzigen Bahnübergang und einer Nutzung des vorhandenen Straßennetzes.

Schwerpunkte der Untersuchung sind die Anbindung mit MIV, ÖPNV, Fuß- und Radverkehr unter Berücksichtigung der Auswirkungen auf die umliegenden Straßen sowie die Identifikation von Aufwertungspotenzialen in Alt-Aubing mittels Verkehrsberuhigung und der Gestaltung des öffentlichen Raums. Thema der Untersuchung ist darüber hinaus die Darstellung der Möglichkeiten für den barrierefreien Ausbau des S-Bahnhalts Aubing mit der bestehenden Fußgängerunterführung und zusätzlichen Quermöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger am Westende des Bahnsteigs. Ein weiterer Aspekt sind die Wegeverbindungen in Richtung Freiham zum geplanten Landschaftsplan.



Vergleichende Verkehrsbelastungen - Analyse 2015/2016

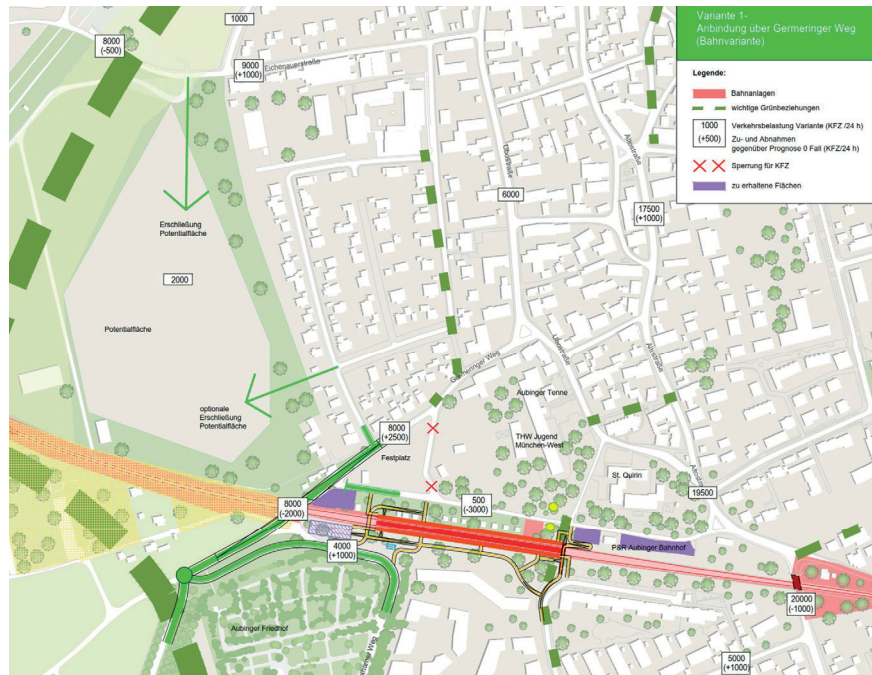


Vergleichende Verkehrsbelastungen - Prognose Nullfall 2030

Variante 1

Anbindung über Germeringer Weg

Diese Variante war von der Deutschen Bahn AG vorgesehen. Die Bahnquerung wird tiefer gelegt und ist am Ort des heutigen Bahnübergangs situiert. Der Verkehr wird dabei über den Germeringer Weg in den Ortskern geführt, was zu etwa 2.500 zusätzlichen Fahrten auf dem Germeringer Weg pro Tag führt. Die Georg-Böhmer-Straße ist nur noch einseitig von Osten angebunden, der Bahnhofsbereich wird städtebaulich eher abgewertet. Sowohl aus städtebaulichen Gründen (notwendiger Flächeneingriff Festplatz, Abhängung Georg-Böhmer-Straße) als auch aus verkehrlichen Gründen (Führung des gesamten Verkehrs zwischen Aubing und Freiam in das untergeordnete Straßennetz Aubing) ist Variante 1 negativ zu bewerten und sollte nicht weiter verfolgt werden.



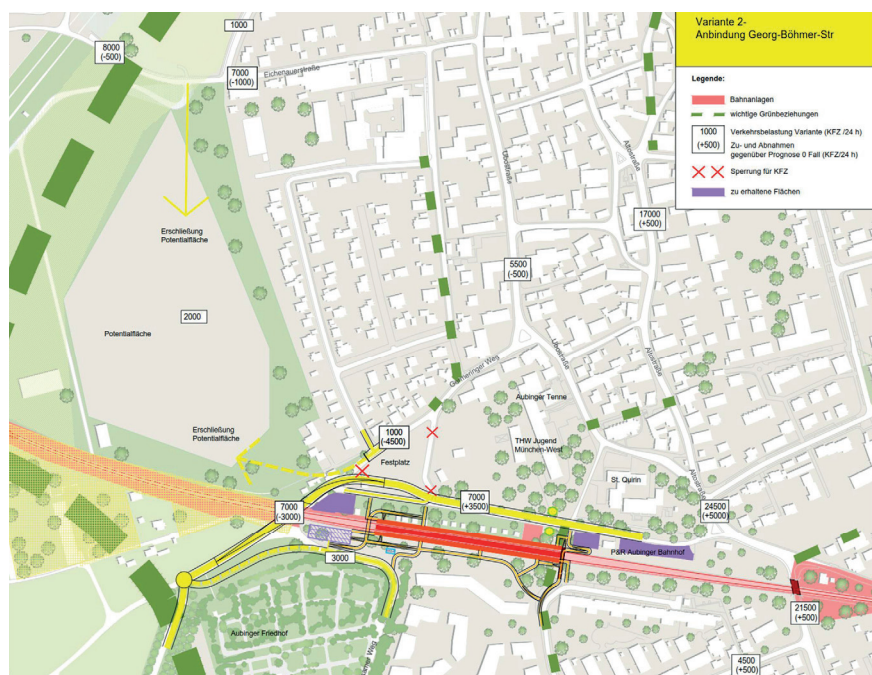
Variante 1 - Anbindung über Germeringer Weg

Variante 2

Anbindung über Georg-Böhmer-Straße

Der Verkehr wird über die Georg-Böhmer-Straße in Richtung Altostraße abgeleitet. Die Verkehrsbelastung erhöht sich südlich der Ubostraße im Vergleich zum Prognose-Nullfall um 5.000 Fahrten/Tag auf 24.500 Fahrten/Tag in der Altostraße. Diese Verkehrsbelastungen sind über den bestehenden Straßenquerschnitt voraussichtlich nicht leistungsfähig abzuwickeln. In der Georg-Böhmer-Straße steigt die Verkehrsbelastung gegenüber dem Prognose-Nullfall um 3.500 auf 7.000 Fahrten. Ebenso ist eine Aufwertung des Bahnhofsumfeldes nicht gegeben. Zudem wird der vorhandene Festplatz grundstücksmäßig verkleinert.

Sowohl aus städtebaulichen Gründen (notwendiger Flächeneingriff Festplatz, Parallelschließung Kleingartenanlage und Bahnwärterhaus) als auch aus verkehrlichen Gründen (Überlastung Altostraße südlich Ubostraße, fehlende Entlastungswirkung Ortskern Alt-Aubing) ist Variante 2 nicht positiv zu bewerten und sollte daher in den weiteren Planungen nicht berücksichtigt werden.

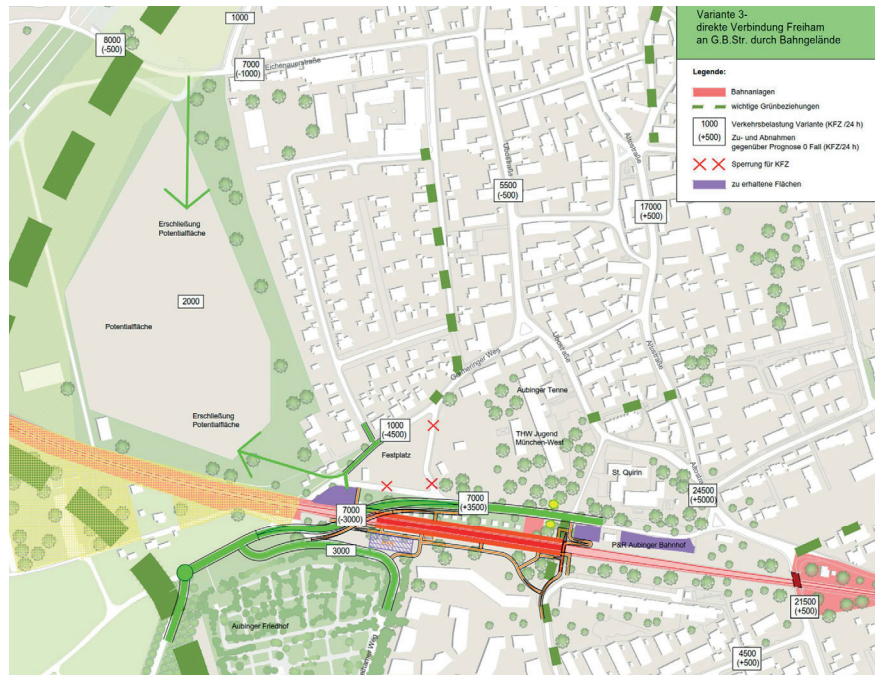


Variante 2 - Anbindung über Georg-Böhmer-Straße

Variante 3

Anbindung an Georg-Böhmer-Straße durch Bahngelände

Auch bei dieser Variante erfolgt die Anbindung Aubing an Freiham durch die Georg-Böhmer-Straße über das Bahngelände. Durch die höhenfreie Querung östlich des Bahnwärterhauses bleibt der Bereich des Festplatzes jedoch geschützt. Eine Anbindung der Potentialfläche an Freiham ist nur durch den alten Ortskern von Aubing möglich. Vor allem aus verkehrlichen Gründen (Überlastung Altostraße südlich Ubostraße, fehlende Entlastungswirkung Ortskern Alt-Aubing) ist Variante 3 negativ zu bewerten und sollte daher in den weiteren Planungen nicht berücksichtigt werden.



Variante 3 - Anbindung an Georg-Böhmer-Straße durch Bahngelände

Variante 4

Anbindung Freiham über Pretzfelder Straße

Durch die Öffnung der Pretzfelder Straße würde diese mit einer Zunahme von etwa 7.000 Fahrten auf dann 11.000 Fahrten einer starken zusätzlichen Belastung ausgesetzt. Diese Verkehrsbelastungen sind im östlichen Bereich der Pretzfelder Straße über den vorhandenen Querschnitt bei dem hohen Anteil an Längsparkern mit dem vorhandenen Straßenquerschnitt nicht abwickelbar. Zusätzlich übersteigt die prognostizierte Verkehrsbelastung von 24.000 Fahrten/Tag im Bereich der Bahnquerung Limesstraße voraussichtlich die Kapazitätsgrenze des Querschnitts. Eine Anbindung der Potentialfläche an Freiham ist nur über die Georg-Böhmer-Straße und damit die Bahnquerung Limesstraße möglich.

Die Georg-Böhmer-Straße wird verkehrlich deutlich entlastet. Da dieses aber keine Wohnstraße ist, wäre der Effekt nicht signifikant. Vorrangig kann Variante 4 aus verkehrlichen Gründen durch die prognostizierte Überlastung der Pretzfelder Straße und der fehlenden Entlastungswirkung im Ortskern Aubing nicht empfohlen werden.



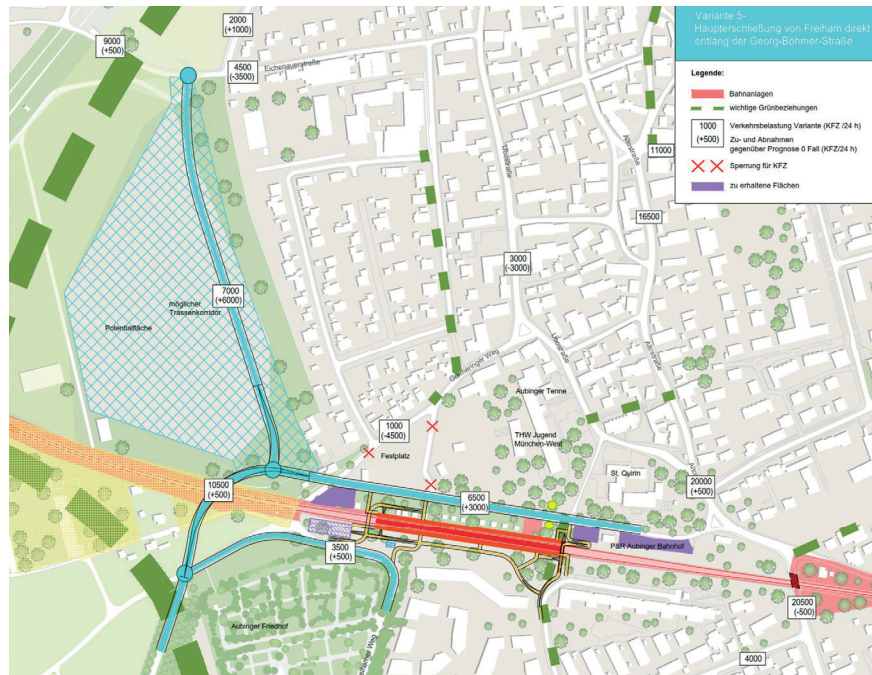
Variante 4 - Anbindung Freiham über Pretzfelder Straße

Variante 5

Haupterschließung von Freiham direkt entlang der Georg-Böhmer-Straße

In Variante 5 erfolgt die Haupterschließung von Freiham direkt in die Georg-Böhmer-Straße und wird ab einer Gabelung über eine Trasse in der westlich von Aubing für Wohnungsbau ausgewiesenen Potenzialfläche „Alt-Aubing-West“ bis zur Eichenauer Straße nach Norden abgeleitet.

Der Ortskern von Aubing wird so umfahren. Ubostraße, Eichenauerstraße und Germeringer Weg werden verkehrlich deutlich entlastet. Allerdings ergibt sich durch die Ausweisung der Beziehung Freiham - Georg-Böhmer-Straße als Hauptverkehrsrichtung eine relativ starke Verkehrszunahme in der Georg-Böhmer Straße. Gleichzeitig ist die Trassierung der Gleisquerung mit den Rampenbauwerken in Kurvenlage sowohl aus Kostengründen als auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht optimal.

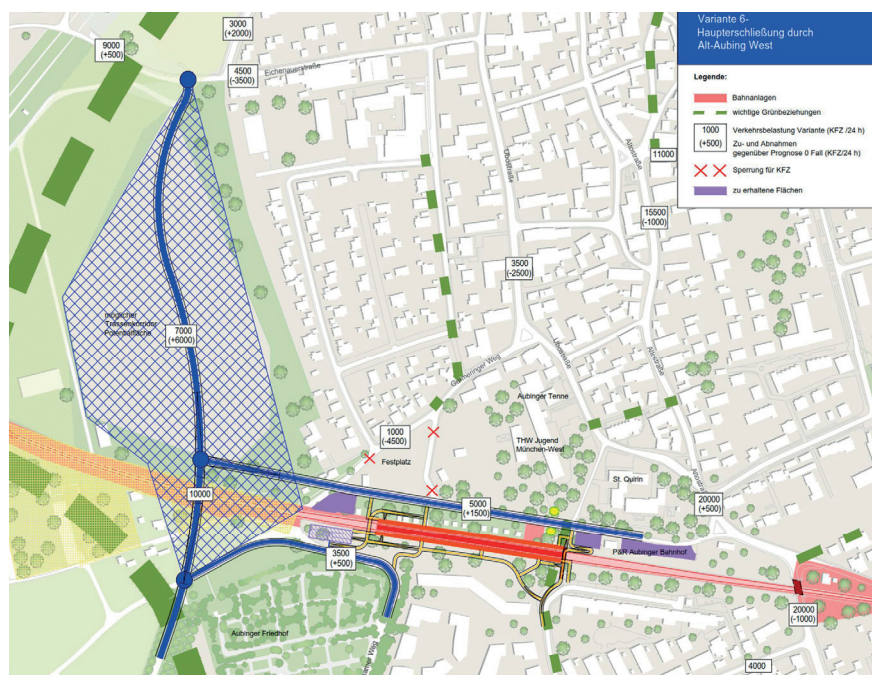


Variante 5 - Haupterschließung von Freiham direkt entlang der Georg-Böhmer-Straße

Variante 6

Haupterschließung durch Alt-Aubing-West

Variante 6 führt gegenüber Variante 5 aus verkehrlicher Sicht durch die untergeordnete Anbindung der Georg-Böhmer-Straße und der Hauptanbindung in Nord-Süd-Richtung zu einer Verbesserung der Verkehrsverteilung mit geringeren Verkehrszuwächsen in der Georg-Böhmer-Straße bei gleichzeitig guten Verkehrsentlastungen im Ortskern von Aubing. Durch die senkrechte Querung der Bahngleise ist Variante 6 gegenüber Variante 5 als kostengünstiger einzuschätzen.



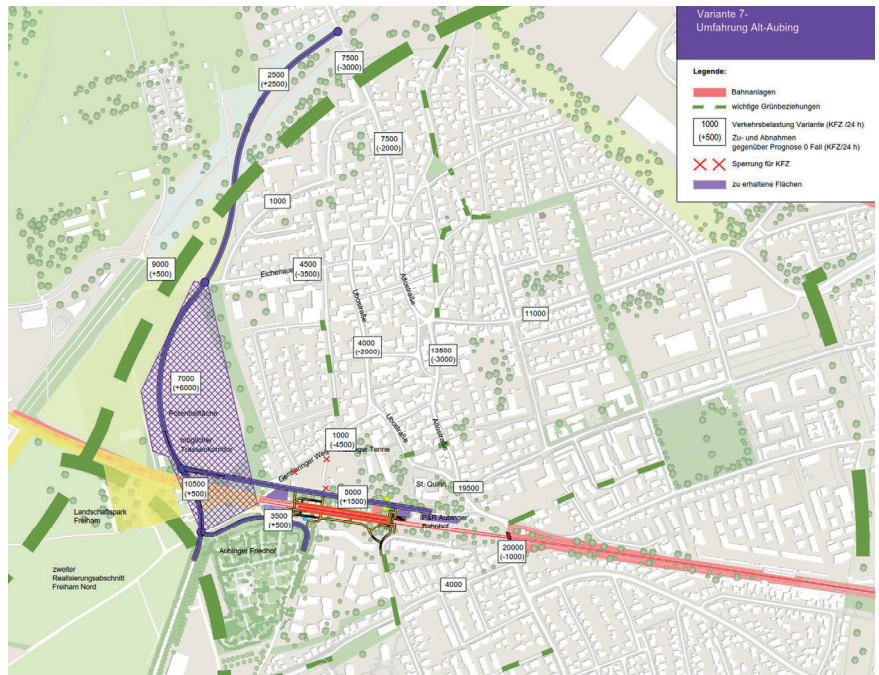
Variante 6 - Haupterschließung durch Alt-Aubing-West

Variante 7

Großräumige Umfahrung Alt-Aubing

Variante 7 stellt eine Weiterentwicklung von Variante 6 in Richtung Norden bis zur Altostraße dar. Dazu wird die Trasse in Nord-Süd-Richtung durch die Potentialflächen von der Eichenauer Straße weiter in Richtung Norden mit Überfahung des Autobahndeckels des Aubinger Tunnels (A99) zur Altostraße mit dem verkehrlichen Ziel fortgeführt, den Ortskern von Alt-Aubing durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die „Westumfahrung“ weiter zu entlasten.

Da die Querung des Autobahndeckels möglicherweise technisch aufwändig und mit hohen Investitionskosten verbunden ist und zudem massive Eingriffe in die Grünflächen (Durchschneidung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel) und Naherholungsflächen zur Folge hat, ist diese Variante aus Sicht der Verwaltung kritisch zu beurteilen.



Variante 7 - Großräumige Umfahrung Alt-Aubing

6. Fragen und Anmerkungen zu den Vorträgen

An die Vorträge schließen sich folgende Fragen, beziehungsweise Hinweise und Wünsche aus dem Plenum an:

Frage Teilnehmende:

- Aubing ist vom Durchgangsverkehr stark belastet. Quell- und Zielverkehr sind ein untergeordnetes Problem. Es ist ein großräumigeres Verkehrskonzept notwendig und nicht nur Lösungen für einzelne Straßenzüge. Der aktuell zugrunde gelegte Umgriff ist zu klein.

Antwort Herr Seufert:

- Quell- und Zielverkehr macht in Aubing nur 20% des gesamten Verkehrsaufkommens aus. Ziel ist es, Durchgangsverkehr aus dem Ortskern herauszuziehen. Dazu zeigen die Varianten unterschiedliche Ansätze.

Frage Teilnehmende:

- Hat man ein zukunftsorientiertes Fahr- bzw. Besitzerverhalten von Autofahrern (z.B. Car-Sharing) in den Hochrechnungen mit berücksichtigt?

Antwort Herr Dunkel:

- Die Zahlen legen ein konservatives Modell zugrunde. Hier wird das heutige Verhalten von Nutzern angenommen, da die Erkenntnislage für weitere Entwicklungen noch nicht ausreichend exakt ist. Die weiteren Entwicklungen durch Digitalisierung sowie zunehmendes Car-Sharing sind daher noch nicht unterstellt. Der Individualverkehr wird tendenziell aber abnehmen, wenn Digitalisierung auch verstärkt im Mobilitätsbereich eingesetzt wird. Gerade in Aubing / Freiham liegt darüber hinaus der Schwerpunkt auf dem Ausbau des ÖPNV sowie der Förderung der Nahmobilität.

Frage Teilnehmende:

- Wie wird der Verkehr nach Lochhausen weitergeleitet? Wie weit wurde Lochhausen in der Ermittlung der Verkehrsbelastung berücksichtigt?

Antwort Herr Seufert:

- Der Nullfall zeigt, dass voraussichtlich 9.500 Fahrzeuge im Querschnitt

der Altostraße im Bereich Lochhausen zu erwarten sind. Diese Belastung ist in allen vorgestellten Varianten nahezu identisch.

Frage Teilnehmende:

- Berücksichtigt die Studie auch das Wachstum der Umlandgemeinden?

Antwort Herr Seufert:

- Ja, dieses wurde berücksichtigt.

Frage Bezirksausschuss Frau Ney:

- Es fehlt ein ausgearbeitet Rad- und Fußwegenetz. Die Ubostraße könnte Fahrradstraße werden. Außerdem könne man eine U-Bahn Linie auch platzsparend aufständern statt unter die Erde zu verlegen.

Antwort Herr Seufert:

- Leider lassen die heutigen Straßenquerschnitte keine Radwege im Ortszentrum zu. Man kann auch keine der vorhandenen Straßen für Autofahrer sperren. Im Rahmen des barrierefreien Ausbaus des S-Bahn Bereichs sind aber dort neue Rad- und Fußwege möglich. Man sollte sich aber darauf konzentrieren, die Geh- und Radwege Richtung Potentialfläche im Westen und von hier Richtung Norden (Eichenauer Straße) zu verlagern.

Frage Teilnehmende:

- Man sagt, die U-Bahn sei nicht förderfähig. Die Politik sollte aber die gesamtwirtschaftlichen Aspekte bedenken. Wie viel Zeit geht bei der Beförderung mit der Tram einem jeden Einzelnen verloren?

Antwort Herr Dunkel:

- Der Bund gibt die Fördervoraussetzungen vor. Der Vorteil einer Tramlinie liegt sicherlich darin, dass eine Trambahn mehr Haltepunkte haben kann, die auch ebenerdig sind. Sie hat damit weniger Aufwand. Eine U-Bahn Linie ist effektiver und kann mehr Menschen in kurzer Zeit in die Innenstadt bringen. Sie ist aber auch ungefähr zehnmal teurer als eine Trambahn. Der Stadtrat wird beschließen, ob dennoch eine U-Bahn gebaut werden soll.

Anmerkung Herr Stadtrat Sauerer:

- Die U-Bahn ist eine politische Entscheidung. Die Frage sollte nicht heißen, „können wir es uns leisten, die U-Bahn zu bauen“, sondern vielmehr „können wir es uns leisten, die U-Bahn nicht zu bauen“.



Vor den Diskussionen gab es umfangreiche Informationen von den Fachplanern

7. Diskussion an vier Stationen

Nach den Vorträgen und der Diskussion im Plenum haben die Teilnehmenden die Möglichkeit, an vier Stationen mit den Vertreterinnen und Vertretern des Referats für Stadtplanung und Bauordnung, des Büros Obermeyer Planen und Beraten und des Moderations-teams die vorgestellten Varianten zu diskutieren. Als „Springer“, ohne feste Zuordnung zu den Stationen, stehen für Fragen zur Grünplanung Herr Kajetan Winzer, Planen und Beraten Obermeyer, sowie Frau Maria-Luise Seidl und Frau Fredericke Dörner, Referat für Stadtplanung und Bauordnung, zur Verfügung.

Alle vier Stationen sind mit Plänen zu den sieben Varianten der Machbarkeitsstudie sowie Moderationsmaterial ausgestattet. Die Anmerkungen und Kommentare der Teilnehmenden werden protokolliert.

7.1 Station 1

Frau Merle Bald, Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Herr Tom Seufert, Büro Obermeyer Planen und Beraten; Frau Claudia Neeser, Moderation Büro Baumeister

Eine der größten Sorgen der Teilnehmenden ist, dass die verkehrliche Verbindung zwischen Freiham und Aubing als Umgehung zu der stark verkehrsbelasteten A 99 genutzt wird. Es wird daher vorgeschlagen, keine direkte Verbindung zwischen Freiham und Aubing herzustellen, somit würde der Verkehr über Neuauubing geleitet. Es besteht die Sorge, dass die Fabrikstraße als „Bypass“ gesehen wird. Hierzu liegen keine Verkehrsdaten vor. Es wird der Wunsch geäußert, dass die Ubostraße als Tempo 30 Zone ausgewiesen wird, da hier ein wichtiger Schulweg verläuft.

Neue Mobilitätskonzepte zur Reduzierung des Individualverkehrs sollten bei der Verkehrsplanung eine größere Rolle spielen.

U-Bahn Anbindung

Die geplante Tram-Anbindung wird als nicht ausreichend gesehen. Nur mit einer U-Bahn Anbindung kann nach Ansicht der Teilnehmenden die Effizienz der Anbindung an den ÖPNV nachhaltig gesichert werden. Denkbar wäre eine U-Bahn Anbindung an die U3 über

Moosach, Untermenzing, Langwied nach Aubing. Die neue Straßenbahn- oder U-Bahn-Trasse sollte unbedingt so geplant werden, dass sie mit einer der S-Bahn Stationen zusammenhängt. Der Bedeutung eines ausreichenden Angebots an P+R Plätzen wird unabhängig von der Verkehrsmittelwahl hervorgehoben.

S-Bahn Ausbau

Es wird großer Wert darauf gelegt, dass beim Ausbau der S-Bahn an den Schallschutz für die Anwohner gedacht wird. Der Ausbau der S-Bahnstrecke sollte viergleisig erfolgen, um einen 10-Minuten-Takt sicher zu stellen. Beim Ausbau der S-Bahnstrecke sollen die Unterführungen in Aubing neu geplant werden. Eine sinnvolle Buswendemöglichkeit am S-Bahnhof wird gefordert.

Diskussion der Varianten

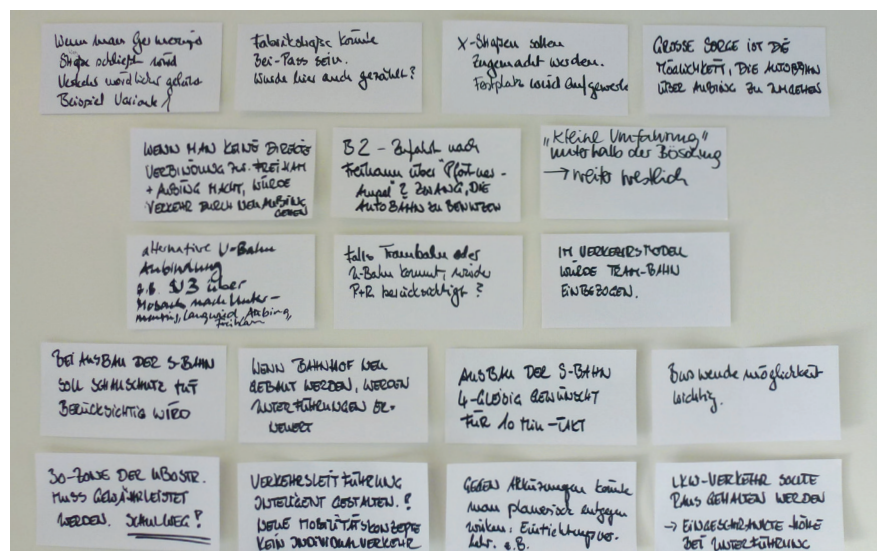
Die Variante 1 wird übereinstimmend als schlechteste Variante erachtet, u.a. da hier der Verkehr über den Germeringer Weg in die Ubostraße geleitet wird. Bei den weiteren Varianten 3 bis 7 wird als positiv bewertet, dass die Schließung des Germeringer Wegs nördlich der S-Bahngleise eine Aufwertung des Festplatzes bewirkt. In den Varianten 5 bis 7 wird die Entlastung des Ortskerns positiv bewertet.

Die Variante 6 wird von den Teilnehmenden favorisiert. Es wird angemerkt, dass die Potenzialflächen, die sowohl

bei der Variante 6 als auch 7 mit angebunden werden, auch in die Berechnungsstudie mit eingeflossen sind, obwohl dafür noch keine konkrete Planung vorliegt. Zunehmendem Verkehr im Ortszentrum durch die Nutzung von „Abkürzungen“ müsse man planerisch entgegen wirken, z.B. durch eine Einbahnstraßenregelung.

Der Schwerlastverkehr sollte über die westlich vorgesehene Umgehungsstraße (A99) geleitet und aus dem Ort heraus gehalten werden, indem man an den Unterführungen eingeschränkte Durchfahrts Höhen vorsieht.

Auch die Variante 7 wird intensiv diskutiert. Um den Eingriff in den Grüngürtelbereich möglichst gering zu halten, könnte man die Trassenführung im Norden zwischen Aubing und Lochhausen optimieren, in dem man die Umgehungsstraße zwischen Eichenauer- und Altostraße in dem Graben süd-östlich neben dem Wall verlaufen lässt.



Station 1 - Kommentare der Teilnehmenden

7.2 Station 2

Herr Michael Martin, Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Frau Astrid Windhab, Büro Obermeyer Planen und Beraten; Frau Katrin Winstel, Moderation Büro Baumeister

Der Planungsumgriff erscheint den Teilnehmenden an der Station 2 zu eng gefasst, da ihrer Meinung nach die zunehmende Verkehrsbelastung durch das Wachstum auch der Umlandgemeinden nach Ansicht der Teilnehmenden bei den Analysen nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Als übergeordnetes Ziel der Verkehrsplanung wird die Reduzierung des Durchgangsverkehrs gesehen. Insbesondere die stark belastete Pretzfelder Straße und die Unterführung in der Limesstraße müssen verkehrlich entlastet werden. Eine Bahnunterführung an der Bodenseestraße könnte hier zu einer Entlastung beitragen. Ebenso wird der Ausbau der Georg-Böhmer-Straße als gute Möglichkeit gesehen, den Ortskern von Aubing verkehrlich zu

Es wird die Frage gestellt, warum in keiner Variante die ehemalige Gotthard-Trasse, die im Osten von Nord nach Süd verläuft, als mögliche Entlastung in Betracht gezogen wurde und diese freigehalten wird. Hier wird Potenzial für eine Umgehung gesehen.

U-Bahn Anbindung

Die Anbindung an die U-Bahn wird der Tram-Anbindung ganz klar vorgezogen. Für Aubing wäre der konkrete Vorschlag, die U3 von Moosach zu verlängern, über Untermenzing, Langwied und Aubing zu führen und so Freiham anzubinden.

S-Bahn Ausbau

Beim S-Bahn Ausbau muss die Situation an der Station für Parken, Aussteigen und Abholen durch zusätzliche Parkmöglichkeiten und bessere Erschließung deutlich optimiert werden. Ein weiteres Problem ist der Zugang am Ostende des Bahnsteigs, der im Moment nur über Treppen möglich ist. Es soll ein barrierefreier Übergang entstehen. Mit dem Ausbau der Strecke muss ein effektiver Lärmschutz einhergehen. Gewünscht werden hierfür statt baulichem Lärmschutz eine „intelligente“ Begrünung und lärmreduzierte Züge.

Diskussion der Varianten

Die Variante 1 wird übereinstimmend als schlechteste Variante erachtet, u.a. da hier der Verkehr über den Germeringer Weg in die Ubostraße geleitet wird. Bei den weiteren Varianten 2 bis 7 wird als positiv bewertet, dass die Schließung des Germeringer Wegs nördlich der S-Bahngleise eine Aufwertung des Festplatzgeländes und eine Entlastung des Ortskerns bewirken könnte. Die Frage, wie der Verkehr aus der Georg-Böhmer-Straße abgeleitet wird, beantwortet nach Ansicht der Teilnehmenden die Varianten 6 und 7 am ehesten.

Die Variante 6 wird von den meisten Teilnehmenden favorisiert. Es wird angemerkt, dass die Potenzialflächen, die sowohl bei der Variante 6 als auch 7 mit angebunden werden, in die Berechnungen des Verkehrsaufkommens mit eingeflossen sind, obwohl dafür noch keine konkrete Planung vorliegt. Zunehmendem Verkehr durch die

Nutzung von „Abkürzungen“ müsse man planerisch entgegen wirken, z.B. durch eine Einbahnstraßenregelung. Die Eichenauer Straße sollte ab der Abschwengung der Umgehungsstraße Richtung Osten nur noch als Anliegerstraße genutzt werden, um hier eine zusätzliche Verkehrsbelastung zu verhindern. Der Schwerlastverkehr sollte über die westlich vorgesehene Umgehungsstraße geleitet und aus dem Ort heraus gehalten werden, indem man an den Unterführungen eingeschränkte Höhen vorsieht.

Auch die Variante 7 wird intensiv diskutiert. Um den Eingriff in den Grüngürtelbereich möglichst gering zu halten, könnte man die Trassenführung im Norden zwischen Aubing und Lochhausen optimieren, in dem man die Umgehungsstraße zwischen Eichenauer- und Altostraße in dem Graben süd-östlich neben dem Wall verlaufen lässt.

Ergänzender Hinweis

Die Gotthard-Trasse gehört seit dem Stadtratsbeschluss vom 26.06.1991 „Reihenfolge großer Grünausbaumaßnahmen“ zu Flächenpotentialen für öffentliche Grünverbindungen und wird nicht mehr als mögliche Verkehrsfläche betrachtet.



Station 2 - Kommentare der Teilnehmenden

7.3 Station 3

Frau Stefanie Wolf und Frau Stefanie Nau, Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Frau Cecilia Förster, Moderation Büro Baumeister

Grundsätzlich wird die Höhe des prognostizierten Verkehrsaufkommens von den Teilnehmenden angezweifelt, bzw. als zu gering eingeschätzt. Durch die Autobahnanbindung wird eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auch im Ortskern Aubings als „Ausweichroute“ bei Stau auf der Autobahn befürchtet. Die weiträumige Umfahrung des Ortskerns zur Lenkung und Eindämmung des Durchgangsverkehrs wird daher von den Teilnehmenden als zwingend erachtet. Bei den Planungen müssen Lärmschutzmaßnahmen ausreichend berücksichtigt werden. Im Zusammenhang mit der Trassenführung wird auf die Möglichkeit einer Umgehungsstraße entlang der alten Gotthard-Trasse verwiesen, die in den Varianten bisher nicht dargestellt ist.

Es wird bemängelt, dass der Rad- und Fußverkehr keinen größeren Stellenwert in den Varianten einnimmt. Insbesondere der Radverkehr könne eine wichtige Rolle bei der Anbindung von Freiham an Aubing und darüber hinaus auch mit den Umlandgemeinden spielen und damit zur Entlastung in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr beitragen. Bei der vertieften Bearbeitung der Studien soll der Fokus stärker auch darauf gelegt werden.

U-Bahn Ausbau

Eine neue U-Bahn wird gegenüber der geplanten Tram präferiert. Der Mehrwert durch eine neue Trambahnlinie wird angezweifelt, da der zusätzliche Verkehr und Lärm nicht im Verhältnis zur geringen Entlastung stehen würden.

S-Bahn Ausbau

Ein wichtiger Beitrag zur Stärkung des ÖPNV ist der geplante Ausbau der S-Bahn. Damit einhergehen muss der Ausbau des S-Bahn Halts Aubing mit besserer Erschließung und Parkmöglichkeiten. Die Bauarbeiten sollten zeitgleich mit dem Straßenausbau Georg-Böhmer-Straße stattfinden, um die Belastung zu minimieren und zwei Baustellen hintereinander zu vermeiden.

Diskussion der Varianten

Die Variante 1 wird nach kurzer Betrachtung und negativer Beurteilung nicht vertieft diskutiert. Variante 2 wird wegen der Beschneidung des Festplatzes durch den vorgeschlagenen Straßenverlauf ebenfalls abgelehnt. Vertieft werden die Varianten 5, 6 und 7 diskutiert, die eine Anbindung über die Potenzialflächen im Westen des Ortskerns vorsehen. Bei der vorgeschlagenen Trassenführung könnte der Bereich Georg-Böhmer-Straße mit dem anliegenden Festplatz und den sozialen Einrichtungen aufgewertet werden.

Kritisch wird die Trassenführung der Umgehungsstraße bei Variante 5 und 6 im Bereich der Einmündung zur Eichenauer Straße gesehen, insbesondere da damit die anliegende Schule durch erhöhte Lärm- und Abgaswerte beeinträchtigt werden könnte. Durch das enge Straßenprofil, teilweise ohne Gehweg, kann die Eichenauerstraße keine zusätzliche Verkehrsbelastung aufnehmen. Es sind daher Maßnahmen zu planen, die den Verkehr aus der Eichenauer Straße heraushalten.

Aus verkehrlicher Sicht wird von den Teilnehmenden die Variante 7 (Umfahrung Alt-Aubing) aufgrund der Entlastungspotentiale für den Ortskern Alt-Aubing positiv beurteilt. Als massive

Nachteile im Hinblick auf Ökologie und Naherholung werden jedoch die damit verbundenen Eingriffe in die Grünflächen auf dem Autobahndeckel des Aubinger Tunnels A99 gesehen. Ganz überwiegend plädieren die Teilnehmenden unter Abwägung der diskutierten Aspekte dafür, die Variante 6 den weiteren Planungen als Basis zugrunde zu legen.



Station 3 - Kommentare der Teilnehmenden

7.4 Station 4

Herr Georg Dunkel und Frau Sandra Müller, Referat für Stadtplanung und Bauordnung; Frau Nicolette Baumeister, Moderation Büro Baumeister

Der Umgriff des Untersuchungsgebietes der Machbarkeitsstudie wird für zu klein gehalten. Eine großräumige Betrachtung ist nach Meinung der Teilnehmenden notwendig, um belastbare Zahlen zu den prognostizierten Verkehrsströmen zu haben. Insbesondere die Einbeziehung der Bodenseestraße wird vermisst. In Bezug auf den besonders problematischen Schwerlastverkehr könnte diese durch entsprechenden Ausbau für Entlastung sorgen.

Es wird befürchtet, dass die ohnehin durch „Raser“ stark belastete Ubostraße zukünftig noch stärker belastet wird. Hier werden verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduzierung der Geschwindigkeiten gefordert.

Um den befürchteten zusätzlichen Verkehr vom Autobahnanschluss (B2 neu) aus dem Ortskern herauszuhalten, muss eine sinnvolle Umgehung geschaffen werden. Auch zukunftsweisende verkehrslenkende Maßnahmen, wie z.B. „Pfortnerampeln“, zur Beschränkung des Durchgangsverkehrs sollten in der Fortschreibung der Machbarkeitsstudie in diesem Kontext verstärkt Berücksichtigung finden.

U-Bahn Anbindung

Es wird moniert, dass die geplante Tram-Trasse Verkehrsflächen belegt, die dem öffentlichen Raum entzogen werden. Zur Stärkung des ÖPNV ist nach Ansicht der Teilnehmenden eine U-Bahn Anbindung unerlässlich. Die Verlängerung der U3 von Moosach, Untermenzing, Langwied nach Aubing stelle in diesem Kontext die beste Möglichkeit dar.

S-Bahn Anbindung

Mit dem Ausbau des S-Bahn Halts Aubing wird von den Teilnehmenden sowohl die Hoffnung auf eine verbesserte Erschließung als auch einer Aufwertung des Umfeldes der Georg-Böhmer-Straße verbunden. Bessere Querungsmöglichkeiten, Barrierefreiheit und ausreichend sichere Parkplätze in unmittelbare Nähe des Bahnhofs stehen oben in der Prio-

ritätenliste der Teilnehmenden. Eine Wendeschleife für Busse wird in diesem Bereich für sinnvoll gehalten.

Diskussion der Varianten

Die Diskussion konzentriert sich auf die Varianten 5 bis 6 mit Trassenführung über die Potenzialflächen. Eine Kombination aus den Varianten 4 und 6 wird nach kurzer Debatte wieder verworfen, da die in Variante 4 vorgeschlagene Verbindung nach Freiham über die geöffnete Pretzfelder Straße diese stark mit Verkehr belasten würde.

Der Vorteil der Anbindung über die Potenzialflächen wird darin gesehen, dass dort noch keine Bebauung vorhanden ist und damit die Trassenführung relativ frei geplant werden kann. Grundsätzlich wird dabei die in Variante 7 dargestellte Trasse mehrheitlich vorgezogen, mit Anschluss an die Eichenauer Straße wie in Variante 6. Es wird angeregt, einen Verlauf noch wei-

ter westlich, außerhalb des Potenzialflächen zu prüfen. Als problematisch wird die Einmündung der Umgehung in die Eichenauer Straße gesehen, da damit eine verstärkte Verkehrsbelastung dieser Straße einhergehen könnte. Entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen müssen dafür sorgen, dass dieses vermieden wird, auch um die anliegende Schule zu schützen. Vorgeschlagen werden eine Zufahrtsbegrenzung nur für Anlieger und landwirtschaftlichen Verkehr oder eine Einbahnstraßenregelung.

Als noch nicht gelöst wird die Anbindung an den Aubinger Friedhof auch für den Autoverkehr gesehen. Diese Anbindung muss zum einen für Beerdigungen gesichert sein, darüber hinaus aber auch, um mobilitätseingeschränkten Menschen einen Friedhofsbesuch zu ermöglichen.

Ergänzender Hinweis

Eine Pfortnerampel ist eine Zuflussregelungsanlage, die an hoch belasteten Autobahnen angeordnet wird. Durch entsprechende Signalisierung wird an der Autobahneinfahrt der zufließende Verkehr dosiert auf die Autobahn geführt. Verkehrszusammenbrüche auf der Autobahn und zusätzliche Rückstauungen auf der Autobahneinfahrt bis ins nachgeordnete Straßennetz lassen sich so vermeiden.



Station 4 - Kommentare der Teilnehmenden

8. Zusammenfassung und Ausblick

Im Anschluss an die Diskussionen an den Stationen stellen die Moderatorinnen die Ergebnisse der vier Arbeitsgruppen zusammenfassend im Plenum vor. Es wird den Teilnehmenden die Möglichkeit gegeben, die Zusammenfassungen zu ergänzen. Diese bestätigen, dass die Zusammenfassungen alle Aspekte erfasst haben und keine Ergänzungen notwendig sind.

Es schließen sich Fragen und Anregungen aus dem Plenum an. So wird nochmals die Belastbarkeit der zugrunde gelegten Zahlen erfragt. Herr Dunkel erläutert zusammenfassend das Verkehrsmodell, das auf einer Prognose für die kommenden 15 Jahre basiert. Schulen und andere Infrastruktureinrichtungen fließen als zusätzliche Verkehrsauslöser ein. Er verweist in Hinblick auf die Belastbarkeit der Zahlen auf Seriosität und Schärfe der Verkehrsprognose.

Darüber hinaus wird aus dem Plenum wiederholt nachdrücklich für eine U-Bahn Anbindung plädiert. Herr Dunkel erläutert die im Verhältnis zur Tram mehrfach höheren Kosten und die schwierige Frage der Finanzierung sowie der Fördermöglichkeiten durch den Bund. Stadtrat Johann Sauerer (CSU-Fraktion) ergänzt, dass die U-Bahn eine politische Entscheidung ist und in der ursprünglichen Planung nicht vorgesehen war. Für einen U-Bahn-Anschluss sprechen die hohen Wachstumsraten im westlichen Münchner Umland. Er fordert die Mandatsträger auf, sich vor diesem Hintergrund für eine U-Bahn intensiv einzusetzen. Die S-Bahn alleine sei kapazitätsmäßig schon heute nicht ausreichend, wie die gerade in Stoßzeiten überfüllten Bahnen zeigen würden.

Frau Barbara Ney, Mitglied im Bezirksausschuss 22, Aubing - Lochhausen - Langwied, betont nochmals die Notwendigkeit eines schlüssigen Rad- und Fußwegekonzepts. In diesem Kontext muss auch das übergeordnete Radwegenetz betrachtet werden.

Abschließend bedankt sich Frau Bald bei den Teilnehmenden für die konstruktive Diskussion und das große Interesse an der Veranstaltung.

Die Ergebnisse der Diskussion werden zusammengefasst und fließen in eine Beschlussvorlage ein, die voraussichtlich im Frühjahr 2018 in den Münchner Stadtrat eingebracht wird. Dieser entscheidet, welche Varianten vertieft bearbeitet und weiterentwickelt werden sollen. Voraussichtlich Ende 2018 werden sie bei einer weiteren Bürger-Information der Öffentlichkeit vorgestellt.

