



**An die ÖDP**  
**Rathaus**

**04.05.2020**

**Offene Fragen klären: „Siedlungsschwerpunkt Freiham 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord“**

Antrag Nr. 14-20 / A 06705 von der ÖDP vom 07.02.2020, eingegangen am 07.02.2020

Sehr geehrte Kollegin,  
sehr geehrte Kollegen,

in Ihrem Antrag „Offene Fragen klären: „Siedlungsschwerpunkt Freiham 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord““ vom 07.02.2020, bitten Sie die Stadtverwaltung, dem Stadtrat vor der Beschlussfassung zum Aufstellungsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord“ im Planungsausschuss am 12.02.2020 zahlreiche Fragen zu beantworten.

Aufgrund der sehr kurzen Vorlaufzeit war es uns nicht möglich, die Beantwortung des umfangreichen Fragenkatalogs vor der Beschlussfassung zum Aufstellungsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord“, der im Planungsausschuss am 12.02.2020 behandelt wurde, zu erledigen.

Dennoch möchten wir die vorliegenden Fragen zeitnah bearbeiten, weshalb wir uns erlauben – Ihr Einverständnis vorausgesetzt – Ihren Antrag als Brief zu beantworten.

Nach Einschaltung zahlreicher Dienststellen und Referate, können wir Ihnen Folgendes mitteilen:

**1) Gibt es mittlerweile feste Finanzierungszusagen von Land und Bund für die Realisierung der U5 von Pasing nach Freiham?**

Es wird auf TOP I.4 der Beschlussvorlage Nr. 14-20/V17651 vom 04.02.2020 „Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 – West von Pasing nach Freiham“ des Bauausschusses verwiesen, wonach es zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich ist, einen Förderantrag zu stellen. Insofern kann es auch noch keine Förderzusage geben.

*Wortlaut aus Beschlussvorlage des Baureferates:*

*„Belastbare Aussagen zur Höhe der Kosten können erst nach Abschluss der Vorplanung und der Genehmigungsverfahren im Rahmen der Projektgenehmigung getroffen werden.*

*Nach einer ersten überschlägigen Kosteneinschätzung werden sich die Kosten der Vorhaltemaßnahme für den U-Bahnhof Freiham-Zentrum auf 60 bis 80 Mio. Euro (netto) und für die Vorhaltemaßnahme für die Abstellanlage auf 40 bis 80 Mio. Euro (netto) belaufen. Aufwendungen für Ingenieurleistungen und Spartenverlegungen sind in diesen Kosten enthalten.*

*Eine Förderung der Vorhaltemaßnahmen kann nach jetzigen Regularien erst vor Beginn der Bauarbeiten der Gesamtstrecke beantragt werden. Das heißt, die Vorhaltemaßnahmen müssen zunächst von der Landeshauptstadt München vorfinanziert werden. Das Baureferat wird die Vorhaltemaßnahmen bei der Regierung von Oberbayern als Vorwegmaßnahmen anmelden, damit diese nachträglich gefördert werden können, sofern die Gesamtstrecke förderfähig ist.“*

**2) Wie hoch sind die Haushaltsmittel, die die Landeshauptstadt München zur Realisierung der U5 von Pasing nach Freiham eingestellt hat?**

Im Münchner Investitionsprogramm (MIP) 2019-2023 sind 1,6 Mio € Planungsmittel eingestellt. Wie in dem o.g. Beschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14-20/V17651 vom 04.02.2020) dargestellt, werden die Baukosten erst nach der Projektgenehmigung beantragt.

Im ÖPNV-Programm 2020 - 2040 wurden Mittel in Höhe von 750 Mio. € für die Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiham bei der Regierung von Oberbayern angemeldet.

**3) Hat die Autobahndirektion Südbayern eine fundierte Stellungnahme über die Möglichkeiten einer Realisierung der Expressbuslinie vom Busbahnhof Freiham über die A99/A96 an die U-Bahn-Station Westendstraße (verkehrstechnische Machbarkeit z.B. durch Öffnung der Standspuren) abgegeben?**

Eine fundierte Stellungnahme seitens der Autobahndirektion Südbayern gibt es bislang nicht, aber Gespräche mit der Autobahndirektion fanden u.a. zu diesem Thema bereits statt.

Es wird auf die Ausführungen im Aufstellungsbeschluss „Siedlungsschwerpunkt Freiham 2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord“ vom 12.02.2020 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 14917) unter „Stellungnahme zur Beteiligung des Bezirksausschusses – Thema Verkehr“ verwiesen:

„Im Beschluss der Landeshauptstadt München zur U-Bahn-Priorisierung von Anfang 2019 wurde beschlossen, im Zusammenhang mit dem Entfall der Tram Freiham eine Expressbus-Linie als Vorlauf zur U-Bahn-Erschließung zu planen und umzusetzen. Diese kommt jedoch nur „on top“ zu den sukzessive einzurichtenden regulären Buslinien (57, 143, 157, ggf. weitere), welche die Bewohner\*innen Freiham auf kurzen Wegen und im Bereich Freiham vorwiegend auf exklusiven Trassen v. a. zum Schnellbahnnetz (S-Bahnhaltepunkte Aubing und Freiham) bringen werden.

Die Express-Buslinie selbst soll selbstverständlich in einem dichten Takt auf möglichst schnellen Wegen den Anschluss zum westlichen U-Bahn-Netz herstellen. Die Münchner Verkehrsbetriebe MVG haben sich nach Prüfung der Sinnhaftigkeit verschiedener Linienführungen dazu entschlossen, diese Expressbus-Linie entlang der Aubinger Allee über den neuen Stadtplatz zum Busbahnhof Freiham in einer Fahrgast sammelnden Funktion zu führen, anschließend schnell und evtl. ohne weiteren Halt über Freiham-Süd und die A96 zur Westendstraße, wo die U5 erreicht wird.

Als Starttermin für die Einrichtung der Linie wird von der MVG die Eröffnung der provisorischen Bustrasse über den Quartiersplatz gesehen, also ca. 2022/2023. Das Angebot entfällt mit der Eröffnung der U5-Verlängerung. Die Stabilität der Linie hängt natürlich an der vorhandenen Infrastruktur.“

Möglichen Bevorrechtigungen für Busse zum Beispiel im Rahmen von HOV-Lanes oder Busspuren auf Autobahnen, die entsprechend der geltenden StVO noch nicht vorgesehen sind, werden derzeit forschungsseitig untersucht und verschiedene technische und rechtliche Rahmenbedingungen beleuchtet. Von der Landeshauptstadt München wird das Thema auch im Rahmen des Mobilitätsplans verfolgt (<https://www.muenchen.de/aktuell/2020-01/konzept-vorgestellt-muenchens-mobilitaet-der-zukunft.html>).

**4) Hat die Autobahndirektion Südbayern einen genauen Zeitplan über die Erweiterung der A99 im Bereich zwischen Aubinger und Allacher Tunnel vorgelegt?**

Nein, ein genauer Zeitplan der Autobahndirektion Südbayern liegt derzeit noch nicht vor.

**5) Sind beide Maßnahmen im Bundesverkehrswegeplan enthalten?**

Die Einrichtung einer Express-Buslinie ist nicht Bestandteil des aktuellen Bundesverkehrswegeplans (BVWP), da der BVWP eine Gesamtstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des Bundes darstellt. Die Erweiterung auf sechs Fahrstreifen ist zwischen dem Autobahndreieck (AD) München-Südwest und dem Autobahnkreuz (AK) München-West im BVWP enthalten.

Im Abschnitt AD München-Allach bis AD München-Feldmoching wird derzeit eine temporäre Seitenstreifenfreigabe (TSF) geplant. In einer Verkehrsuntersuchung der Autobahndirektion Südbayern konnte nachgewiesen werden, dass es durch diese Maßnahme zu einer Reduktion von Stauungen kommt. Die TSF ist als Zwischenlösung bis zum Ausbau der A99 mit zusätzlichen Fahrstreifen gedacht.

**6) Wurden hier die notwendigen Planfeststellungsverfahren mittlerweile eröffnet?**

Nein, die Planfeststellungsverfahren wurden noch nicht eröffnet.

**7) Wird durch den möglichen Ausbau der A99 im Bereich Aubinger Tunnel (Spurerweiterung, Auffahrt) der geplante Landschaftspark in Freiham verkleinert?**

Die Auswirkungen durch den Ausbau der A 99 werden derzeit von der Autobahndirektion Südbayern geprüft. Zum jetzigen Zeitpunkt können noch keine Aussagen getroffen werden. Ergebnisse werden in der zweiten Jahreshälfte 2020 erwartet.

**8) Muss durch den möglichen Ausbau der A 99 im Bereich Aubinger Tunnel durch die erhöhten Kapazitäten die Auffahrts- und Straßenplanung in Freiham Mitte geändert und somit das Wettbewerbsergebnis verändert werden?**

Die Autobahndirektion Südbayern untersucht derzeit verschiedene Varianten zum 6-streifigen Ausbau der A99 West. Insbesondere die zu erwartende Verkehrsbelastung und die zur Bewältigung erforderliche Gestaltung der Anschlussstellen Freiham-Mitte und Germering-Nord werden in einem Verkehrsgutachten intensiv geprüft. Eine Vorzugsvariante wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2020 vorliegen. Aufgrund der unmittelbaren Platzierung des Landschaftsparks an die A99 beeinflussen sich die Planungen zwangsläufig gegenseitig. Es ist davon auszugehen, dass es zu einem Ein-

griff in den geplanten Landschaftspark kommt.

Die Minimierung des Eingriffs in den geplanten Landschaftspark ist Bestandteil der intensiven Abstimmungen zwischen den erforderlichen Ausbau- und Erschließungsmaßnahmen und der Gestaltung des Landschaftsparks durch das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, das Baureferat und die Autobahndirektion Südbayern. Dabei ist die Zielsetzung der städtischen Referate nach wie vor eine weitgehende Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses des 1. Preisträgers des Landschaftsparks.

**9) Können durch diese möglichen Veränderungen die Lärmwerte für die zukünftige Wohnbevölkerung noch eingehalten werden?**

Der Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans mit Grünordnung Nr. 2154 dient als Legitimationsgrundlage, um in die vertiefenden Planungen einzusteigen und somit u.a. auch die notwendigen schalltechnischen Untersuchungen begleitend zu den Planungen / dem Bauleitverfahren einzuholen. Es ist Aufgabe des Gutachtens im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens auch mögliche Veränderungen zu untersuchen und entsprechende Empfehlungen für den Bebauungsplan abzuleiten.

**10) Wie soll Freiham Nord an Aubing angebunden werden?**

Gemäß Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.01.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11927) wurde die Verwaltung damit beauftragt, die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage weiter zu verfolgen. Es handelt sich um eine Machbarkeitsstudie, die zunächst die Machbarkeit untersucht und alle Faktoren, wie z. B. Grundstücksverfügbarkeit, Eingriff in Grünflächen, verkehrliche und städtebauliche Auswirkungen beinhaltet. Das bedeutet selbstverständlich auch, die Verträglichkeit der zusätzlichen Verkehrsbelastung im umliegenden Straßennetz zu untersuchen. Auch soll im Zuge dessen die Georg-Böhmer-Straße mit ihrer Bedeutung als Bahnhofstraße, zusammen mit dem Wettbewerb für die barrierefreie Erschließung des östlichen Bahnübergangs aufgewertet werden.

**11) Liegen die vom Stadtrat beauftragten Lösungsmöglichkeiten der unterschiedlichen Varianten bzw. Alternativen vor und wie sehen diese aus?**

Während der weiteren Bearbeitung des extern beauftragten Büros wurden die verkehrlichen Rahmenparameter durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München geändert, wie u.a. die Umsetzung einer U-Bahnverlängerung nach Freiham. Die Anpassung des stadtweiten Verkehrsmodells auf die U-Bahn nach Freiham und die Fortschreibung des Prognosehorizonts hat einige Zeit im ersten Halbjahr 2019 in Anspruch genommen. Auf dieser Grundlage können derzeit die Verkehrsgutachter\*innen für Freiham und den 22. Stadtbezirk arbeiten und die Ergebnisse in die Variantenuntersuchung und die Machbarkeitsstudie für die nördliche Anbindung von Aubing an Freiham einfließen. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden die Bürger\*innen vor Ort erneut damit befasst werden. Die Ergebnisdokumentationen der bisherigen beiden Workshops können unter [www.muenchen.de/rathaus/Freiham/download](http://www.muenchen.de/rathaus/Freiham/download) abgerufen werden.

**12) Wie lauten die Ergebnisse und Maßnahmen des vom Stadtrat beauftragten Verkehrskonzepts für den 22. Stadtbezirk?**

**13) Wie lauten die Ergebnisse und Maßnahmen des vom Stadtrat beauftragten Verkehrskonzepts für den Münchner Westen?**

Während der Bearbeitung des extern beauftragten Büros wurden die verkehrlichen Rahmenparameter durch den Stadtrat geändert, wie z.B. die Umsetzung einer U-Bahnverlängerung nach Freiham. Die Anpassung des stadtweiten Verkehrsmodells auf die U-Bahn nach Freiham und die Fortschreibung des Prognosehorizonts hat einige Zeit im ersten Halbjahr 2019 in Anspruch genommen. Auf dieser Grundlage können derzeit die Verkehrsgutachter\*innen für Freiham und den 22. Stadtbezirk arbeiten.

**14) Wie verändert sich das Stadtklima in den angrenzenden Stadtteilen und Quartieren (siehe Klimafunktionskarte, Stadtklimaanalyse, LHM Karte 11) durch die massive Bebauung im 2. Realisierungsabschnitt?**

Generell sollten für die Durchlüftung von Siedlungsgebieten wichtige Kaltluftleitbahnen von Bebauung, die als Strömungshindernis fungiert, freigehalten und ein Einströmen in die bebauten Gebiete durch aufgelockerte bzw. offene Bebauung ermöglicht werden. Bereits im Strukturkonzept für den Wohnstandort Freiham Nord von 2007 wurden zwei Grünfinger festgeschrieben, die in West-Ost-Richtung den Landschaftspark mit den neuen und bestehenden Wohngebieten vernetzen sollten.

Für den ersten Realisierungsabschnitt wurden daher Grünkorridore als Durchlüftungsachsen von West nach Ost, welche darüber hinaus eine Grünverbindung zwischen dem Landschaftspark und den Wohngebieten schaffen, und stark durchgrünte Freiflächen und Innenhöfe im Bereich der Wohnbebauung geplant, welche positiv zur kleinräumigen Klimaregulation beitragen.

Diese Maßnahmen werden auch in den Planungen für den zweiten Realisierungsabschnitt weitergeführt. Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat in diesem Zusammenhang darauf verwiesen, dass die Grünkorridore in ihrer Breite mindestens zu erhalten, durchgängig zu planen und von jeglicher Bebauung freizuhalten sind. Außerdem soll auf eine angemessene Grünausstattung mit Bäumen, Dach- und Fassadenbegrünung hingewirkt und eine flächige Unterbauung vermieden werden, um Großbaumstandorte zu ermöglichen.

Wie hoch die Auswirkungen durch die geplante Bebauung sind, kann nur durch ein vertiefendes, stadtklimatisches Gutachten, das im Rahmen der Bebauungsplanung erstellt wird, aufgezeigt werden.

**15) Wie hoch sind die Schätzungen der Zahl der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner?**

Die Anzahl der zukünftigen Bewohnerinnen und Bewohner wird mit einem Korridor angegeben, der von den Faktoren städtebauliche Dichte (Anzahl Wohneinheiten), Entwicklungsdauer (Prognosezeitraum) und den durchschnittlichen Belegungsdichten je Wohnbauart abhängig ist.

Unter Zugrundelegung der Anpassung der Förderquoten durch die Fortschreibung der Beschlüsse zu „Wohnen in München“ (derzeit „WIM VI“) ergeben sich für Freiham die

nachfolgend aufgelisteten Belegungsdichten und die daraus resultierende Einwohnerdichte bei Annahme eines Vollausbaus von Freiham bis zum Jahr 2037.

#### Belegungsdichten

MM-Miete u. Eigentum: Ø 3,2 EW/WE

EOF: Ø 2,9 EW/WE

FF: Ø 2,2 EW/WE

KMB: Ø 2,5 EW/WE

(KMB: Erfahrungswerte Prinz-Eugen-Park, Freiham reduziert, Studenten, etc.)

#### Anteile Wohnbauarten je Bauabschnitt

1. RA, 1. BA 30%EOF – 20%MMM – 30%KMB – 20%FF: Ø 2,7 EW/WE

1. RA, 2. BA 30%EOF – 20%MMM – 40%KMB – 10%MME: Ø 2,8 EW/WE

2. RA, 1. BA 30%EOF – 20%MMM – 40%KMB – 10%MME: Ø 2,7 EW/WE

2. RA, 2. BA 20%EOF – 10%MMM – 10%PMW – 60%FF (falls SoBON-Fall):  
Ø 2,4 EW/WE

#### Einwohner je Bauabschnitt

1. RA bei 4400 WE: 12.100 EW

2. RA, 1. Bauabschnitt bei 3000 WE: 8100 EW

2. RA, 2. Bauabschnitt bei 3000 WE: 7200 EW

(Eckdatenbeschluss zum 2. RA 5000-6000 WE, Wettbewerb 7000 WE)

Einwohnerzahlen Korridor zwischen 24.850 – 29.800 → ca. 25.000 – 30.000

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten.  
Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Prof. Elisabeth Merk  
Stadtbaurätin