



Bürgervereinigung Aubing Neuaubing (BVAN)  
Hohenesterstraße 7a  
81245 München

Landeshauptstadt München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Fr. Merle Bald

per Mail

München, den 01.02.2022

## **Stellungnahme der Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing e.V. (BVAN) zur Anbindung Freiham an Aubing**

### **Präambel:**

Die Anbindung Freiham an Aubing mit den Varianten 6,7a,7b und ggf. weiteren Varianten ist durch mehrere gleichzeitige Planungsaktivitäten beeinflusst. Dazu gehören:

- Maßnahmen zum ÖPNV Ausbau: S4 Ausbau, U5, Neue Buslinien, Tram 17
- Mobilitätskonzept Freiham
- Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk VK22 (v. 24.11.2020)
- Fortschreibung Verkehrsmodell der LHM auf das Jahr 2035
- Überplanung Ubo Areal
- Stadtsanierungsprojekt Ubo Areal
- Städtebaulicher Wettbewerb Bahnhof Aubing
- Planungen für die „Potentialfläche“ westlich der Bebauung Alt-Aubing, östlich der A99.

Der Fokus dieser Stellungnahme liegt auf den Auswirkungen der Varianten 6 und 7a, b aus der Machbarkeitsstudie des Büro Obermeyer „VORSTELLUNG ERGEBNISSE MACHBARKEITSSTUDIE ZUR VERKEHRLICHEN ANBINDUNG ZWISCHEN FREIHAM UND AUBING, VERTIEFUNG“. In den Rahmenbedingungen finden sich jedoch auch Komponenten aus den vorgenannten Aktivitäten.

### **Stellungnahme:**

Nach intensiver Diskussion der Varianten sind Vorstand und Beirat der BVAN zur nachfolgenden Überzeugung gelangt.

Sowohl die Variante 6 als auch die Variante 7 sind nicht zu realisieren. Anders als die Studienergebnisse suggerieren, würde es zu einer massiven Verkehrszunahme in allen Aubinger Straßen kommen. Eine Entlastung des Ortskerns und der Altostraße durch Ableitung des Verkehrs aus Puchheim nach Freiham ist nicht zu erwarten. Die Planfälle für Variante 6 und 7 zeigen sogar eine deutliche Attraktivierung der Strecke für den Puchheimer Durchgangsverkehr, der bei neuem Straßenbau erheblich zunehmen würde solange die Autobahn noch Kapazitäten besitzt. Durch die MIV-Anbindung von Freiham an Alt-Aubing würde man



einen unkontrollierbaren Verkehrsfluss von Freiham und der A-99 nach Aubing provozieren. Die Umsetzung würde zu einer vollständigen Dekompensation des Aubinger Verkehrsnetzes führen und die Qualitäten des Stadtteils zerstören. Eine Anbindung für den Umweltverbund, Fußgänger, Fahrradfahrer, Rettungsfahrzeuge, Taxen kann über eine neue, max. 3,80m hohe, S-Bahnunterführung westlich des heutigen beschränkten Bahnüberganges mit Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße erfolgen. Gegebenenfalls sollte auch ein autonomer Personenbeförderer zwischen S4 Bahnhof Aubing und S8 Bahnhof Neuaubing eingerichtet werden.

Für die Planungen der Potentialfläche wird eine Komplett-Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße gefordert. Ein Anschluss an die Eichenauer Straße ist nur für Fahrrad- und Fußverkehr vorzusehen.

#### Begründung:

Das Verkehrsaufkommen in Aubing hat die Kapazitätsgrenze bereits jetzt überschritten. In den kommenden Jahren ist aufgrund der Nachverdichtung und der Baumaßnahmen, sowohl im 22ten Stadtbezirk als auch in den angrenzenden Gemeinden, mit einer weiteren Zunahme des MIV (Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr) zu rechnen.

Die Annahmen der Machbarkeitsstudie bezüglich des Verkehrsflusses nach Bau einer der Varianten sind nicht nachvollziehbar. Es wird eine Entlastung des Aubinger Ortskernes vom Durchgangsverkehr aus dem in den Landkreis FFB prognostiziert der heute über die Eichenauer Straße aus/nach Puchheim abgewickelt wird. Es wird postuliert, dass dieser Verkehr nach Bau einer der Varianten über den Autobahnanschluss Freiham laufen wird. Dies würde bedeuten, dass das die Verkehrsteilnehmer von/zur Autobahn A99 und dann mehrheitlich in den Süden der Stadt wollen. Die widerspricht in eklatanter Weise den heutigen Beobachtungen. Danach sucht der Verkehr den kürzesten Weg durch Aubing zur Stadt und zurück. Der Verkehr von/zur A99 aus Puchheim/dem Landkreis FFB wird heute schon über die B2 abgewickelt. Die vertiefte Machbarkeitsstudie orientiert sich bzgl. aller Varianten allein an Straßenquerschnitten der Wildenrother- und Gilchinger Straße aber nicht an der tatsächlichen Umsetzbarkeit von Maßnahmen. Örtliche Gegebenheiten und Konsequenzen für die Anwohner werden nicht betrachtet. Fakt ist, dass aufgrund der fehlenden Einsehbarkeit, der scharfen Kurve zwischen Wildenrother- und Gilchinger Straße, dicht parkenden Autos (aufgrund des fehlenden Parkraums oft auch im absoluten Halteverbot) und spielenden Kindern an der Straße eine extrem hohe Unfallgefahr besteht und bei angepasster Fahrweise die Geschwindigkeit aktuell zwischen Schritttempo und maximal 20km/h liegt. Tempo 30 kann auch durch einseitiges Parkverbot nicht erreicht werden. Ein solches Parkverbot ist aufgrund fehlender anderweitiger Parkmöglichkeiten auch nicht durchsetzbar. Verschärft wird dies durch die Tatsache, dass die Planungen sicheres Radfahren unmöglich machen.

Die notwendige Querung der Gilchinger Straße zur Bushaltestelle Altostraße und der Wildenrother Straße, um in Richtung Ortskern zu gelangen, wird nicht thematisiert. Hier befindet sich der Haupt-Schulweg für Hunderte von Kindern, bereits jetzt verbunden mit hoher Unfallgefahr.

Als negativ bewerten wir weiterhin den hohen Durchgangsverkehr durch die Potentialfläche. Nach Bebauung der Potentialflächen wird der Durchgangsverkehr in den betroffenen Straßenabschnitten noch größer. Eine Negativbewertung diesbezüglich fehlt.

Korrekt festgehalten ist, dass der Querschnitt der Eichenauer Str. unterdimensioniert ist. Es fehlt die Feststellung, dass eine Querschnittserweiterung auf Grund der örtlichen Gegebenheiten nicht möglich ist. Die KFZ weichen jetzt schon auf die viel zu schmalen Bürgersteige aus. Diese Feststellung gilt im Übrigen ebenso für die für das gesamte nachgeordnete Straßennetz in Aubing. Die Eichenauer Straße führt in Richtung Schule und Ortskern, dies sollte eine Ertüchtigung zudem grundsätzlich ausschließen.



Ein Neubaugebiet sollte nach Maßgabe der Stadtentwicklungsplanung bevorzugt mittels ÖPNV erschlossen werden. Eine Erschließung der Potentialfläche Alt-Aubing West mittels einer Straße, die den Durchgangsverkehr von Puchheim nach Freiham lenken soll, ist grundsätzlich nicht sinnvoll. Die Machbarkeitsstudie unterschlägt auch die Feinstaub/So<sub>2</sub>- Einwirkungen einer solchen Durchgangsstraße auf die Wohnbevölkerung und speziell das Schulgelände.

Viele der vorgenannten Ausschlusskriterien gelten auch für die Varianten 7a, b oder weiterer „Umgehungsvarianten“. Diese sind aufgrund der zusätzlichen massiven und dauerhaften Schädigung von Natur, Landschaft und Naherholung abzulehnen. Der gerade sich etablierende Biotopverbund zwischen Aubinger Lohe, dem Autobahndeckel und den Aubinger Grünflächen muss ungestört bleiben. Planungen, welche diese Beziehungen zerstören, sind aufs schärfste abzulehnen. Sie sind absolut nicht mehr zeitgemäß und mit der Stadtentwicklungsplanung der Stadt München nicht vereinbar.

Die Weiterführung des Verkehrs ab der Altostraße bleibt ungeklärt. Es bestehen weder in Richtung Lochhausen noch in Richtung Aubinger Ortskern Kapazitäten noch weiteren Verkehr aufzunehmen. Das Ziel den Aubinger Ortskern und die Altostraße zu entlasten, wird hiermit konterkariert. Unter Realbedingungen werden während der Stoßzeiten bereits kleine Straßen wie die Ubostraße und die Straße „Am Langwieder Bach“ als Umgehungsstraße der Altostraße genutzt.

Die Stadtentwicklungsplanung der LHM sieht vor, Neuversiegelungen zu verhindern und stattdessen Lösungen durch ÖPNV und innovative Mobilitätskonzepte zu entwickeln. Auf diese Art und Weise sollen auch Bestandsquartiere ertüchtigt werden. Diese Maßstäbe müssen auch für den 22. Stadtbezirk gelten. Für Freiham als Quartier wird im Modal Split ein MIV Anteil von 25% angestrebt, der Stellplatzschlüssel soll nur bei 0,5 liegen. Um das Ziel zu erreichen, dass Bewohner auf einen eigenen PKW verzichten können, muss auch für den Quell und Zielverkehr ein ausreichendes und attraktives Mobilitätsangebot als Alternative zum MIV bereitgestellt werden.

Die Hauptlast des Freihamer MIV Quell- und Zielverkehr nach/von außerhalb des 22. Stadtbezirkes (Berufsverkehr, Lieferverkehr, Freizeitverkehr) kann (nach Ertüchtigung) von der A99 West aufgenommen werden. Wenn die neuen Mobilitätskonzepte in Freiham auf Aubing ausgeweitet werden, kann der verbleibende MIV (i.W. Verkehr mit Quelle und Ziel im 22. Stadtbezirk) durch Mobilitätsmaßnahmen so weit reduziert werden, dass eine Abwicklung über das vorhandene Straßennetz möglich wird.

#### **Notwendige Rahmenbedingungen/ Voraussetzungen:**

Die Georg-Böhmer-Straße ist von der neuen Unterführung westlich des S4-Bahnhofs Aubing bis zur Limesstraße auszubauen. Sie ist die Hauptroute für die Busse zur Aubinger Allee und nach Freiham. Dabei ist auf die Nähe zum Kindergarten St. Quirin und die Minimierung der Auswirkungen auf Selbigen besonderes Augenmerk zu legen.

Die neue Unterführung respektive der Übergang von der Aubinger Allee zum Germeringer Weg müssen dauerhaft für den MIV gesperrt werden.

Der Germeringer Weg in Richtung Germering muss weiterhin offenbleiben da sonst der Verkehr von Aubing nach Germering (inkl. des landwirtschaftlichen Verkehrs) über das Quartierszentrum von Freiham laufen würde.

Der Umweltverbund sowie Krankentransporte, Taxen (speziell auch zu den Ärzten in Freiham), Feuerwehr und Fußgänger müssen den Übergang zur Aubinger Allee nutzen können

Der Freihamer Autobahnanschluss an die A99 ist schnellstmöglich herzustellen damit der Freihamer Quell- und Zielverkehr darüber geleitet werden kann.



Die A99 West ist vor dem Vollbezug des 1.BA im 2.RA zu ertüchtigen, um den Quell- und Zielverkehr aus Freiham in alle Richtungen aufzunehmen. Dies sollte mit intelligenten Mitteln (Seitenstreifenfreigabe zu den Hauptverkehrszeiten) ohne Ausbau erfolgen

Die S4 ist schnellstmöglich viergleisig auszubauen und auf einen 10Minuten Takt zu bringen.

Die U5 muss so schnell wie möglich (auf jeden Fall vor Bezug 1.BA im 2.RA) realisiert werden.

Das Mobilitätskonzept für Freiham <https://www.stattbau-muenchen.de/projekte/freiham.html>, ist anzupassen und wo sinnvoll, auf den gesamten 22ten Stadtbezirk auszudehnen. Ohne diese Maßnahme ist der durch das sonstige prognostizierte Bevölkerungswachstum (Neubauquartiere, Verdichtung) induzierte MIV, von derzeit 48% (Modal Split) der Wege mittels MIV, nicht zu bewältigen.

Die genannten Maßnahmen müssen geklärt, beschlossen und in die Umsetzung gebracht werden bevor der Bebauungsplan für den 1.BA im 2.RA beschlossen wird. Die Realisierung muss spätestens parallel mit der Bebauung des 1.BA im 2.BA erfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

Gez. Jürgen Müller  
Vorsitzender BVAN

gez. Karin Binstener  
Stellvertretende Vorsitzender BVAN

**Ein Abdruck des Schreibens geht an folgende Beteiligte:**

Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
Hr. Michael Hardi Plan HA II, Fr. Sabine Steger HA II/4

Mobilitätsreferat  
Hr. Georg Dunkel, Hr. Robert Adam

Fraktionen des Stadtrates  
Fr. Anna Hanusch, Hr. Paul Bickelbacher (Grüne/Rosa Liste), Fr. Anne Hübner, Hr. Christian Müller (SPD/Volt); Hr. Manuel Pretzl (CSU), Hr. Dr. Jörg Hoffmann (FDP), Hr. Dirk Höpner (München Liste), Hr. Tobias Ruff (ÖDP); Hr. Stefan Jagel (Linke/die Partei)

BA22  
Hr. Sebastian Kriesel

PressevertreterInnen