

Verena Hollstein
Wildenrother Str. 22
81245 München

und weitere Bürger*innen

Offener Brief an
Fr. Prof. Elisabeth Merk, Stadtbaurätin
Fr. Merle Bald, Projektleiterin Freiam
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Nachrichtlich an
Hr. Dieter Reiter, Oberbürgermeister
Fr. Katrin Habenschaden, Zweite Bürgermeisterin
Fr. Verena Dietl, dritte Bürgermeisterin
Hr. Michael Hardi, Hauptabteilung II, Hauptabteilungsleiter
Fr. Sabine Steger, Hauptabteilung II/4 – Bezirk West
Hr. Arne Lorz, Hauptabteilung I, Hauptabteilungsleiter
Hr. Georg Dunkel, Hr. Robert Adam, Hr. Dr. Martin Schreiner, Mobilitätsreferat
Fraktionen im Stadtrat München
Hr. Sebastian Kriesel, BA22
Pressevertreter*innen

München, den 02.06.2022

Stellungnahme zur geplanten verkehrlichen Anbindung von Freiam an Aubing mit Schwerpunktlegung auf die am 26.01.2022 öffentlich vorgestellten Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zu Variante 6 und 7

Auf Basis vieler Gespräche und Diskussionen haben wir einen Standpunkt zu obigem Thema formuliert, der in der Aubinger Bevölkerung eine breite Unterstützung findet.

Wir lehnen eine verkehrliche Anbindung für den MIV zwischen Freiam und Aubing ab. Die genaue Analyse der Varianten 6 und 7 zeigt, dass eine sozial- und umweltverträgliche Umsetzung nicht möglich ist.

Es würde zu einer unkontrollierbaren Verkehrszunahme in Gesamt-Aubing kommen mit gravierenden Folgen für die Bevölkerung und einer Zerstörung des jetzigen Ortscharakters. Es würde zu einer weiteren Verkehrsverlagerung auf den MIV kommen. Stadtklimatische und stadtentwicklungsplanerische Ziele würden zwangsläufig dauerhaft verfehlt.

Begründung

Unkontrollierbare Verkehrszunahme:

Die Varianten 6 und 7 sind attraktive Straßenverbindung zwischen A99, Freiham, Aubing, Puchheim und Abkürzungen in Richtung Pasing und Stadtmitte. Solange der Verkehr noch frei fließen kann, wird es zu einer Umorientierung von PKW auf diese Strecke kommen und zu einem Modal Shift von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes in Richtung MIV.

Für den KFZ-Verkehr bedeutet das: Der Quell-Ziel-Verkehr Freiham wird zunehmen. Der Verkehr von Puchheim Richtung Aubing wird zunehmen. Der Durchgangsverkehr durch Freiham wird zunehmen, da Autos aus Aubing und Puchheim auf die A99 geleitet werden. Dies ist der Machbarkeitsstudie zu entnehmen und wurde in der digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung erläutert. Der Verkehrsfluss zwischen Freiham und Aubing ist nicht regulierbar. Der einzige limitierende Faktor ist, dass die neue Hauptverkehrsstraße in Aubing in Tempo 30er Zonen mit begrenzter Kapazität mündet. Das bedeutet, dass alle diese ableitenden Straßen in Aubing bis zur absoluten verkehrlichen Kapazitätsgrenze belastet werden.

Eichenauerstraße, Schule, Ortskern

Durch die Umlenkung des Puchheimer Verkehrs kann nicht, wie die Studie suggeriert, eine Entlastung der Strecke Eichenauer Straße Richtung Ortskern erreicht werden. Diese wird im Gegenteil durch Freihamer Verkehr maximal belastet, denn dieser wird in Haupttrichtung über die neue Nord-Süd-Verbindung auf die Eichenauer Straße geleitet. Die Weiterleitung erfolgt über die Wildenrother Straße und über die Eichenauer Straße in Richtung Grundschule und Ortskern. Der Querschnitt der Eichenauer Straße ist nicht erweiterbar, es gibt keine Fahrradwege, die extrem engen Bürgersteige werden jetzt schon regelhaft von Autos überfahren. Sicherheitsaspekte v.a. für die Schüler waren aber ebenso wie gesundheitliche Folgen nicht Inhalt der Studie. Die Verlängerung der Einhausung der A99 wurde u.a. erwirkt, da eine Gesundheitsgefährdung für die Kinder aufgrund der Feinstaubbelastung durch die Straßenführung hinter dem Sportplatz nachgewiesen wurde. Dort ist jetzt die neue Hauptstraße mit hohem Durchgangsverkehr geplant.

Wildenrother Straße, Gilchinger Straße

Zur Beurteilung der Machbarkeit der Verkehrsableitung durch die Wildenrother- und Gilchinger Straße wird in der Studie ausschließlich der Straßenquerschnitt herangezogen. Die tatsächlichen Gegebenheiten vor Ort werden nicht berücksichtigt. Es handelt sich um Anwohnerstraßen mit hunderten von Kindern, die zum Teil an der Straße spielen. Der Hauptschulweg quert die Straße. Die Straßen sind kurvig und uneinsichtig. Die Folgen für die Anwohner und das bereits jetzt hohe Sicherheitsrisiko werden nicht einmal thematisiert. Das Vorhandensein eines gesetzlich vorgeschriebenen Überwegs wird für die Beurteilung der Machbarkeit als ausreichend angesehen.

Naherholungsgebiet, Biotopflächen

Bei den Varianten 7a und b führt die Straße mitten durch eines der wenigen und wichtigen Naherholungsgebiete, zerschneidet schützenswerte Biotopflächen, Variante 7b läuft sogar über den kulturhistorischen Geschichtspfad. Die Natur würde nachhaltig zerstört. Die als unglaublich wichtig erkannten Errungenschaften des Tunnelbaus der A99 würden vernichtet.

Georg-Böhmer-Straße

Der Georg-Böhmer-Straße kommt aufgrund der angrenzenden Festwiese, Kindergarten und Verbindung zum S-Bahnhof besondere Bedeutung zu. Bei einer Verkehrsanbindung im Sinne einer Variante 6 und 7 würde die Straße durch Freihamer und Puchheimer Verkehr so stark belastet, dass ein Ausbau für Autos notwendig würde, so dass kein Platz mehr für einen Radweg bliebe. Dies wird allerdings nicht als negativ bewertet, da laut Büro Obermeyer ein Radweg in einer Tempo 30er Zone nicht zwingend erforderlich ist. Die Umverteilung des Verkehrs auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes und gute Erreichbarkeit des ÖPNV ohne PKW ist in der Zielvorgabe der Studie nicht enthalten.

Altostraße, Ortskern

Da der Freihamer Verkehr nicht das Ziel Puchheim hat, erfolgt die komplette Ableitung auf die Altostraße. Die Weiterverteilung ab der Altostraße wird in der Studie nicht dargestellt. Der Aubinger Ortskern, aber auch Lochhausen, Neuaubing und die Route über Bergsonstraße und Langwieder Bach wird über Gebühr belastet werden. Die Altostraße ist bereits jetzt an der Kapazitätsgrenze, so dass zu Stoßzeiten Umgehungen durch kleine Straßen des Ortskerns genutzt werden. Das hohe Sicherheitsrisiko für Fahrradfahrer ist bereits heute ein Grund für den schlechten Modal Split. Die Situation wird sich weiter verschärfen.

Potentialfläche Altaubing-West

Im Bereich der Potentialfläche Altaubing-West soll eine Neubausiedlung mit weit über 1000 Wohnungen entstehen. Nach Prämisse der Stadtentwicklungsplanung wird für Neubaugebiete eine hohe Lebensqualität, klimaneutrale Mobilität und gute ÖPNV Erschließung gefordert. Für die Potentialfläche in Aubing gibt es keinerlei bekannte Planungen in dieser Hinsicht. Stattdessen soll die Potentialfläche bei Variante 6 und 7 mit einer großen Durchgangsstraße (12.000-15.000KFZ/Tag) erschlossen werden. Die Machbarkeitsstudie selbst kommt zu dem Schluss: „Bei Neubebauung bis zur Straße und Einstufung als Wohngebiet ist mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der 1. Bebauungsreihe zu rechnen“.

Zusammenfassung:

Bereits die Aufgabenstellung der Studie schließt eine Handlungsempfehlung aus. Hinsichtlich Variante 7 sollte eine alternative Trassenlage untersucht werden. Die desaströsen Folgen für Natur, Umwelt, Naherholung werden benannt. Dies sind aber keine Studienergebnisse, weil sie bereits vorher bekannt waren. Mit dem Wissen unserer Zeit hätte eine solche Straßenführung nicht untersucht werden dürfen. Hinsichtlich der Variante 6 hatte die Studie nur die Aufgabe die vertiefte technische und bauliche Machbarkeit zu untersuchen. Es war nicht die Aufgabe Konsequenzen für den Ort und die Bewohner zu beurteilen. Klimafolgen und städtebauliche Auswirkungen wurden nicht betrachtet. Die Mobilitätsziele der LHM haben bei der Untersuchung keine Rolle gespielt.

Die in der Studie dargestellten Verkehrsmengen und Verkehrsflüsse sind nicht schlüssig: Die Anbindung Freiham-Aubing für KFZ wird als notwendig erachtet, weil die A99 den Freihamer Verkehr nicht vollständig aufnehmen kann. Dennoch wird postuliert, dass Aubing entlastet wird, indem Puchheimer und Aubinger Verkehre auf die A99 geleitet werden. Die Hauptverkehrsableitung soll bei Variante 6 über die

Anwohnerstraßen Wildenrother Straße und Gilchinger Straße erfolgen. Dennoch ist die Verkehrszunahme laut Erläuterung des Büro Obermeyer in der Wildenrother Straße gut verträglich und in der Gilchinger Straße sogar nur unwesentlich. Diese Aussage impliziert, dass die Anbindung verzichtbar wäre.

Die Studie geht davon aus, dass der Verkehr, der von Freiham nach Aubing geleitet wird, begrenzt ist. Tatsächlich ist der Verkehrsfluss nicht kontrollierbar und nur durch die Straßenkapazität in Aubing limitiert. Die Verbindung ist nicht nur für Verkehre aus Freiham und Puchheim attraktiv, sondern zieht auch Schleichverkehr, zB von der A99, an. Jede Form einer neuen MIV Anbindung Freiham-Aubing wird zu einer massiven Verkehrsbelastung aller Aubinger Straßen inklusive des geschützten Ortskerns führen.

Die Planung einer Autoanbindung Freiham-Aubing hat in einer Zeit begonnen als dem Klimawandel und der Verkehrswende noch nicht Rechnung getragen wurde und wurde seitdem nicht mehr hinterfragt. Die wichtigen, inzwischen klar formulierten, stadtentwicklungsplanerischen Ziele und Klimaziele der Stadt München sind mit einer neuen Verkehrsanbindung Freiham-Aubing für MIV nicht vereinbar. Das Argument „es geht nicht anders“ würde die Kapitulation vor den Herausforderungen unserer Zeit bedeuten.

Forderungen:

KFZ-Verkehre aus Freiham müssen über die bestehenden Hauptverkehrsstraßen, d.h. B2 und A99 abgeleitet werden. Die Bewältigung des restlichen Quell-Ziel-Verkehrs Freiham muss durch massiven ÖPNV Ausbau und moderne Mobilitätskonzepte sichergestellt werden.

Die Anbindung der Aubinger Allee an Alt-Aubing muss für den MIV gesperrt sein. Der sonst entstehende Verkehrsfluss wäre nicht kontrollierbar. Benötigt wird die KFZ-Anbindung Freiham-Aubing nach aktuellen Angaben nur für 11% des in Freiham entstehenden Verkehrs. Das Verkehrskonzept muss soweit angepasst werden, dass auch dieser Restverkehr mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bewältigt werden kann. Die Dimension des 2.RA Freiham muss sich an der Kapazität des Verkehrssystems orientieren.

Das Mobilitätskonzept Freiham muss auf den gesamten 22.Stadtbezirk ausgedehnt werden, die Mobilitätsziele Freiham müssen auch für die Potentialfläche Aubing-West und die Bestandsquartiere angestrebt werden. Eine Anbindung der Aubinger Allee an Alt-Aubing muss für Fuß-, Rad- und ÖPNV attraktiv gestaltet werden. Für die KFZ-Verkehre innerhalb des 22.Stadtbezirks ist das bestehende Straßennetz ausreichend.

Die Potentialfläche Aubing-West darf nicht mit einer Durchgangsstraße (wie bei Variante 6 und 7 geplant) erschlossen werden. Eine Bebauung der Potentialfläche Altaubing-West darf nur erfolgen, wenn eine verkehrliche Erschließung ohne Belastung der Bestandsquartiere und der Schule möglich ist und der komplette Landschaftspark Freiham realisiert ist. Bis auf weiteres sollte die Potentialfläche als Grünfläche mit Nutzung für Erholung und Freizeitsportbedarfe ausgewiesen werden. Forderungen in dieser Hinsicht wurden inzwischen von der Bürgerversammlung, dem Bezirksausschluss 22 und der CSU/freie Wähler Fraktion des Stadtrates gestellt.

Das Verkehrskonzept 22 darf eine KFZ-Anbindung Freiham-Aubing nicht voraussetzen, sondern muss eine Untersuchung dieser Anbindung beinhalten. Ziele der LHM, wie sie im Stadtentwicklungsplan und der Mobilitätsstrategie formuliert sind, müssen auch für Aubing und den gesamten 22.Stadtbezirk gelten.

Mit freundlichen Grüßen

Verena Hollstein