

Anlage 1:

### **TOP 6.4.1.1. der Tagesordnung der Sitzung des Bezirksausschusses 22 vom 15.11.22**

Zur Machbarkeitsstudie Verkehr und zum Umgriff des Verkehrskonzeptes gibt der Bezirksausschuss folgende einstimmig gefasste Stellungnahme ab:

#### **Zu Ziff. 4 des Antragstextes im Beschlussentwurf**

**„Für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.11.2022, M1:5.000 schwarz umrandete Gebiet Eichenauer Straße (...) ist ein Bebauungsplan aufzustellen. (...)“**

Der Bezirksausschuss 22 lehnt die Aufstellung eines Bebauungsplanes zum jetzigen Zeitpunkt ab, da nachfolgende Gründe dagegensprechen bzw. die nachfolgend genannten Bedingungen nicht erfüllt sind. Grundsätzlich gelten hier auch die obigen Aussagen zum Verkehrskonzept sinngemäß.

#### **1. Naherholung und Grünflächen**

Die Schaffung von weiteren Naherholungsbereichen und Grünflächen in Freiham und der näheren Umgebung ist von großer Bedeutung für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürgern.

Die vorhandenen Grünflächen in Freiham haben ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Der geplante Landschaftspark wird erst mit großer Zeitverzögerung zur Verfügung stehen und es ist nicht gesichert, dass die Größe der Parkanlage für die neuzugezogenen Wohnbevölkerung ausreicht.

Grün-, Aufenthalts und Freizeitflächen müssen großzügiger als geplant ausfallen. Die LHM soll ein differenziertes, multifunktionales Grün für Landschafts-, Siedlungs- und Freiraumentwicklung in Auftrag geben, insbesondere in Hinblick auf die Lärmemissionen. Dabei ist sowohl der Landschaftspark in Freiham als auch die Potentialfläche zu untersuchen. Die Potentialfläche wird auch Bauabschnitt Freiham 3 genannt und steht sowohl in der verkehrlichen (s. Punkt Verkehr) wie auch landschaftlichen Auswirkung in unmittelbaren Zusammenhang.

Der geplante Landschaftspark muss zeitnah so ausgebaut werden, dass entsprechende Erholungsflächen zur Verfügung stehen. Die in der Beschlussvorlage auf S. 60 gemachten Angaben sind hinsichtlich einer Terminplanung zu konkretisieren. Der Ausbau der Naherholungsflächen muss so vorgenommen werden, dass allen Einwohnern Erholungsflächen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Der Bezirksausschuss hat sich schon in einem früheren Antrag für eine weitere Grünausdehnung auf diesem Areal zugunsten des Landschaftsparks ausgesprochen. Die Entwicklung in Freiham zeigt auch, dass Grün- und Erholungsflächen für das dicht bebaute Wohnquartier unerlässlich sind. Das jetzige Grünband zwischen Neuaubing und Freiham ist bereits überlaufen. Der Landschaftspark verzögert sich, da nicht mal die Hälfte der geplanten Flächen im städtischen Besitz und damit Zugriff sind. Daher sind die geplanten Potentialflächen, welche sich im städtischen Eigentum befinden, für die Erholungssuchenden zu verwenden.

Dies wäre auch eine deutliche Entlastung für das wichtige, aber schon jetzt stark frequentierte Naherholungsgebiet um die Aubinger Lohe und die wertvollen ökologischen Flächen in der Mooschwaige.

#### **2. Klima- und Hitzeschutz**

Die Begriffe „Freiflächen mit Kaltluftlieferung“ und „Kaltluftleitbahnen“ basieren auf der Klimafunktionskarte der LHM. Entscheidend für die Einstufung als Kaltluftleitbahn ist die

Menge an Kaltluft, die transportiert wird. Eine solche Kaltluftleitbahn ist für die Potentialfläche in der Klimafunktionskarte nicht verzeichnet. Im Rahmen des Verfahrens zu dem Bebauungsplan Nr. xxx zur Potentialfläche muss im Vorfeld des Wettbewerbs daher ein stadtklimatisches Gutachten erstellt werden.

### **3. Soziale und ökonomische Infrastruktur**

Es werden jetzt schon vorhandene Mängel in der sozialen, wirtschaftlichen und gesundheitlichen Infrastruktur verstärkt. Hier bestehen jetzt schon im Bereich von Aubing, Neuaubing und Freiham erhebliche Mängel. Die gewachsene Infrastruktur ist leider besonders bei der Nahversorgung, für die Schul- und Betreuungsplätze sowie in der ärztlichen Versorgung lücken- und mangelhaft. Durch das Neubauwohngebiet wird dieser Mangel weiter zunehmen:

- Für Kitas und Schulen sind die Konzepte der LHM umzusetzen; es fehlen KITAS und das entsprechende Personal
- Für eine flächendeckende ärztliche Versorgung (nicht nur Innenstadtgebiete, sondern auch Stadtrandgebiete) müssen Gespräche mit der Kassenärztlichen Vereinigung Bayern geführt und ein Umdenken in der Verteilung herbeigeführt werden. Das Ziel muss sein, auch für die Bereiche des 22. Stadtbezirkes und in den Neubaugebieten von Freiham ausreichend niedergelassene Ärzte vorzuhalten.
- Für das Ermöglichen von Einzelhandel ist das Referat für Stadtplanung und Bauordnung im Benehmen mit dem Stadtteilmanagement der MGS zu beauftragen.
- Es besteht mittlerweile kein ausreichendes Angebot mehr für Seniorinnen und Senioren an Wohnformen, Alten- und Pflegeheimen.
- In den Bestandsvierteln (Neuaubing, Bodensee-/Papinstraße, Lochhausen, Lochhausener Straße - Schubinweg) ist die Schulwegsicherheit teilweise nicht gewährleistet.

Im Einzelnen ist hierzu zu ergänzen:

Der Bedarf an KITAS ist in der Beschlussvorlage auf S. 29f dargestellt. Es ist jedoch zu befürchten, dass aufgrund der vorhandenen Personalengpässe die KITAS zwar hergestellt, aber tatsächlich nicht betrieben werden können. Hinsichtlich der zu erwartenden Personalengpässe muss für den Stadtbezirk 22 aufgrund der Einwohnerzuwächse ein Konzept erarbeitet werden, damit auch hier den steigenden Einwohnerzahlen Rechnung getragen werden kann. Gleiches gilt für die Ausstattung der Schulen.

Die Ausstattung zur ärztlichen Versorgung wird in der Beschlussvorlage nicht beschrieben. Grundsätzlich müssten im Stadtbezirk Praxisräume in ausreichendem Umfang zur Verfügung gestellt werden; mit der kassenärztlichen Vereinigung ist ein Konzept zu Versorgung auch der Gebiete im Stadtrandbereich zu erarbeiten. Bisher begonnene Bemühungen haben keinen Erfolg gezeigt.

In der Beschlussvorlage wird die Nahversorgung beschrieben (S. 22) und gleichzeitig auch Handlungsbedarf für die zunehmenden Einwohnerzahlen festgestellt (S. 29). Die aktuelle Situation im Ortskern Aubing zeigt hingegen, dass die vorhandene Infrastruktur aus verschiedenen Gründen eher rückläufig ist. Es müssen daher im Bereich der Potentialfläche geeignete Flächen für die Nahversorgung bereitgehalten und für die Ansiedlung von Nahversorgern die Infrastruktur im Ortskern Aubing wieder attraktiver gestaltet werden. Hierzu ist die Erarbeitung eines Konzeptes der MGS auch für diesen Bereich erforderlich (vgl. S. 7 und 8).

#### **Zu Ziff. 1 des Antragstextes im Beschlussentwurf**

**„Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing (...) werden zur Kenntnis genommen. Die unter A) genannte Variante 6 soll die Grundlage für die weiteren Planungen bilden (...)“**

#### **1. Umgriff und Grundlagen des Verkehrskonzeptes**

### **1.1 Umgriff Verkehrskonzept**

Der Umgriff des Verkehrskonzeptes beinhaltet nicht den Bereich des gesamten Stadtbezirkes

(vgl. auch S. 59). Der Umgriff für das Verkehrskonzept muss weiter ausgeweitet werden. Allein die Forderung „Entlastung des Ortskerns Aubing“ ist zu kleinräumig gedacht. Die umliegenden „Abflusstraßen“ (Richtung Süd/Ost Fabrik-, Kastelburg-, Aubing-Ost und Limesstraße, Richtung West Vestastraße, Kleiber-, Sumpfmeisenweg) werden wesentlich mehr belastet.

In der Beschlussvorlage wird von Seiten der Verwaltung darauf hingewiesen, dass schon alleine um die Klimaziele zu erreichen, der ÖPNV entsprechend auszubauen ist (S. 59). Da die finanziellen Mittel hier nach Ansicht des BA 22 begrenzt sind und hinsichtlich des Ausbaues der Verkehrssysteme im Münchner Westen noch nicht priorisiert wurde, ist diese Zielvorgabe nicht als realistisch zu betrachten (zum Ausbau der U- und S-Bahn siehe nachfolgende Hinweise). Insoweit müssen die Randbedingungen des Verkehrskonzeptes auf Kompatibilität mit den tatsächlichen finanziellen Ressourcen überprüft werden. Weiterhin muss das Verkehrskonzept auch Aussagen zur Verkehrszunahme in allen Einfallstraßen ermöglichen (zur Fortschreibung des Verkehrskonzeptes vgl. S. 17).

Grundsätzlich fehlen noch konkrete Aussagen darüber, wie sich die zusätzliche Verkehrsbelastung in der Lochhausener Straße darstellt und auf welche Weise der zunehmende Verkehr in der Lochhausener Straße abgeführt werden soll. Die Lochhausener Straße wurde in der Machbarkeitsstudie nur im „erweiterten Bereich“ am Knotenpunkt Sumpfmeisenweg untersucht (s. S. 11 der Machbarkeitsstudie).

Weiterhin ist zu überprüfen, ob der Machbarkeitsstudie Einwohnerzuwächse in realistischer Höhe zugrunde gelegt wurden.

### **1.2 Ausbau S4 und U5**

Der Ausbau der S4 West und die Realisierung der U5 bis Freiham lassen noch sehr lange auf

sich warten; diese gilt aber als Grundvoraussetzung für die Bebauung in Freiham. Mit einer weiteren Bebauung in diesem Bereich wird die jetzt schon eingeschränkte verkehrstechnische

Abwicklung auch im ÖPNV nicht mehr gewährleistet sein.

Der Prognose-Nullfall der Machbarkeitsstudie unterliegt verschiedenen Definitionen, wie beispielsweise dem Ausbau der S4, dem Ausbau der A 99 und (Ziff. 4.2.2 der Studie) und wohl auch der Verlängerung der U5 nach Freiham (hier finden sich in der Machbarkeitsstudie keine konkreten Angaben). Da diese Maßnahmen zwar zeitlich parallel zur Entwicklung der Potentialfläche verwirklicht werden sollen, derzeit jedoch neben Absichtserklärungen die Finanzierung noch nicht sichergestellt ist, kann die Entwicklung der Potentialfläche nur im Zuge der zeitgleichen Entwicklung und einer definitiven Finanzierungszusage dieser Verkehrsprojekte erfolgen. Die Landeshauptstadt München muss daher belastbare Finanzierungszusagen vom Bund und vom Freistaat Bayern einfordern. Dies betrifft vor allem den viergleisigen Ausbau der S4-West, der Verlängerung der U5 nach Freiham und dem Ausbau der A 99; der Ausbau der S4-West kann nicht erst mit der Fertigstellung der 2. S-Bahn-Stammstrecke erfolgen.

## **2. Einzelthemen zur Machbarkeitsstudie Verkehr und Variante 6**

### **2.1 Eichenauer Straße**

Die Verkehrsbelastung in der Eichenauer Straße ist entsprechend der Beschlussvorlage (S. 14) mit bis zu 15.000 KfZ/ Tag anzusetzen. Diese Verkehrsbelastung ist größtenteils nach Darstellung in der Beschlussvorlage auf Verkehre – ausgehend vom Landkreis FFB – zurückzuführen (vgl. S. 67 der Machbarkeitsstudie). Es stellt sich daher die Frage, ob mit

dem Bau der Variante 6 eine derartige Zunahme des Verkehrs erst ermöglicht wird, und ob ohne den Bau der Variante 6 diese Verkehrsbelastung anderweitig abgeführt wird. Dieser Abgleich ist in der Beschlussvorlage nicht erörtert.

Grundsätzlich würde eine Verkehrszunahme auf bis zu 15.000 KfZ/ Tag auch den Ausbau der Eichenauer Straße erfordern (S. 14). Hier sind bisher keine ausreichenden Aussagen getroffen worden – auch nicht hinsichtlich des Platzbedarfes im Zusammenhang mit dem Ausbau der S4-West und der Radwegschnellverbindung nach FFB.

Es muss weiterhin in Zusammenarbeit mit der Stadt Puchheim, der Stadt Germering und der Gemeinde Gröbenzell geprüft werden, ob die Verkehrsbelastung in der Eichenauer Straße deutlich reduziert werden kann und welche Auswirkungen sich auf die Lochhausener Straße und die Bodenseestraße ergeben. Es sind dabei auch die erweiterten rechtlichen Möglichkeiten der Neufassung der StVO zu berücksichtigen; die Maßnahmen können zB in einem Versuch mit einjähriger Dauer einer Testphase unterzogen werden.

Die Erschließungsstraße darf auf keinen Fall eine gut ausgebaute Durchgangsstraße werden.

Sie muss unterbrochen werden (Teil Richtung Eichenauer Str., Teil Richtung GermeringerWeg/Georg-Böhmer Str.), damit kein Durchschuss für Durchgangsverkehr möglich ist.

## **2.2 Radschnellverbindung**

Es fehlen konkrete Angaben zum Ausbau der Radwegschnellverbindung in den Landkreis Fürstentfeldbruck (s. S. 33).

## **2.3 Radvorrangroute Lochhausen-Freiham**

Die Nord-Süd-Durchwegung mit Umsetzung der Zielkonzeption Radvorrangroute Lochhausen

– Freiham ist sinnvollerweise vorzuziehen und in einem separaten Verkehrsbebauungsplan (vergleichbar A99 Zubringer Freiham) weiterzuführen und umzusetzen.

Dieser soll die zeitlichen Phasen mit vorgezogener Errichtung der Radvorrangroute und späterer Erschließung der Potentialfläche umfassen. Ein Durchstich für den MIV ist nicht vorzusehen.

## **2.4 Variante 6 und KfZ-Belastung**

Für die Planung und Bau des 2.RA 1.BA ist erwiesenermaßen keine Anbindung an Aubing notwendig. Eine Erschließungsstraße für die Potentialfläche ist zurzeit nicht erforderlich. Aktuell geht die Stadt davon aus, dass erst über den 1. Bauabschnitt des 2.Realisierungsabschnitts hinaus eine Notwendigkeit dieses Anschlusses gegeben sein wird.

Die als Variante 6 geplante Verkehrsanbindung soll also erst dann weiterverfolgt werden, wenn der entsprechende Bedarf gegeben ist. Dieser hängt im Übrigen auch von der Verkehrsbelastung der Eichenauer Straße ab.

Ebenso ist die Herstellung der Variante 6 weiterhin erst dann möglich, wenn die Randbedingungen zum Bau der Unterführung der S4 geklärt sind – wie beispielsweise exakte Lage der Unterführung im Zuge des Ausbaues der S4, Linienführung Straßenbahn, usw. Zu diesen Themen finden sich in der Beschlussvorlage keine Angaben (vgl. S. 7).

Es ist mit einer erheblichen Mehrbelastung durch die Verkehrsführung der Variante 6 zu rechnen. Mit Herstellung der Variante 6 wird sich keine wirkliche Entlastung des Ortskerns ergeben.

Eine Durchwegung der Potenzialfläche von der Eichenauerstr. zum Germeringer Weg würde nur noch mehr Verkehr aus dem FFB-Landkreis (Puchheim) anziehen. Von einer tatsächlichen Umleitung dieses Verkehrs nach Süden über Freiham auf die A99 ist schwerlich auszugehen.

Leider endet die Verkehrsbelastung auch nicht vor der Wildenrotherstraße und an der Altostraße, sondern wird sich in Richtung der Nachbarstadtteile und Bezirke Lochhausen, Neuaubing, Allach, Untermenzing, Obermenzing und Pasing verschieben und diese weiter in Anspruch nehmen.

## **2.5 Georg-Böhmer Str. und Wildenrother Straße/ Gilchinger Straße**

Die zu erwartende Verkehrsbelastung in der Georg-Böhmer- Straße mit 6.500 KfZ/ Tag ist sehr hoch (- vgl. Machbarkeitsstudie S. 53; zum Vergleich – durchschnittliche Verkehrsstärken auf Bundesstraßen 2012 9.440 KfZ/ Tag). Es muss daher nochmals überprüft werden, ob hier eine getrennte Führung des Radweges notwendig ist, auch wenn dies in der Beschlussvorlage aufgrund des Hinweises auf Tempo-30-Zonen abgelehnt wird (vgl. Beschlussvorlage, S. 15). Es sollten für den Radverkehr aufgrund der zu erwartenden Verkehrsdichte auch alternative Trassen untersucht werden.

Es ist hier von einer zusätzlichen Verkehrsbelastung von 500 bis 1.000 KfZ/ Tag aufgrund der Umorientierung der Anwohner auszugehen (s. S. 14). Es fehlen konkrete Aussagen zum Ausbau des Straßenquerschnittes in der Wildenrother Straße und zur Schulwegsicherheit (vgl. S. 44/45).