Mobilitätsreferat
Geschäftsbereich Verkehrs- und Bezirksmanagement
Bezirk Nord-West
MOR-GB2.12

Hinweis/Ergänzung vom 06.11.2026

Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk – Aubing-Lochhausen-Langwied
Ergebnis der Machbarkeitsstudie und Umsetzungsvorschläge

Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00660

Anlage 3: Stellungnahme des Bezirksausschusses des 22. Stadtbezirks vom 22.10.2026

Hinweis/Ergänzung zum Beschluss des Mobilitätsausschusses vom 11.11.2026 (SB)
Öffentliche Sitzung

Ergänzung zum Vortrag des Referenten

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 Aubing-Langwied-Lochhausen-Freiham wurde angehört und hat mit E-Mail vom 22.10.2026 die im Anhang beigefügte Stellungnahme abgegeben. Zuvor fand am 16.10.2026 ein Termin mit zahlreichen Mitgliedern des Bezirksausschusses 22 und Vertreter*innen des Mobilitätsreferates statt, um vorab Fragen und mögliche Unklarheiten zu beantworten. Dabei wurden bereits viele der angesprochenen Fragestellungen diskutiert und beantwortet.

Entsprechend werden an dieser Stelle die wesentlichen Punkte der Stellungnahme aufgegriffen und aus Sicht der Stadtverwaltung eingehender erläutert:

Umsetzung der U5 bis Freiham und Forcierung des Weiterbaus von Pasing nach Freiham mit allen Mitteln
Der Stadtrat hat am 22.10.2026 die Vorprojektgenehmigung für die Planfeststellung der Verlängerung der U-Bahn-Linie 5 von Pasing nach Freiham erteilt. Somit kann das Baureferat die Unterlagen der Planfeststellungsabschnitte 80 (zwischen Pasing und Westkreuz) und 81 (zwischen Aubinger Straße und Freiham-Zentrum) bei der Regierung von Oberbayern zur Planfeststellung einreichen. Dies stellt einen wichtigen Schritt für die Verlängerung der U5 und eine klare Forcierung zum Weiterbau der U5 Richtung Freiham dar.

Erhöhung Taktangebot S3, S4 und S8 – Schnellstmögliche Umsetzung der U5
Mit derzeit insgesamt fünf S-Bahnlinien (S3, S4, S5, S6, S8) ist der Stadtbezirk 22 grundsätzlich gut erschlossen. Es ist richtig, dass Handlungsbedarf hinsichtlich der Taktverdichtung auf den genannten S-Bahnlinien notwendig ist. Dementsprechend wurde der Antragspunkt 2 formuliert. Für den Bau und Betrieb der S-Bahn ist der Bund und die Deutsche Bahn zuständig, für die Bestellung und Finanzierung der Leistungen der Freistaat Bayern. Diese Stellen müssen Verbesserungen im S-Bahnnetz voranbringen. Die Landeshauptstadt München setzt sich seit vielen Jahren bei den zuständigen Stellen für Verbesserungen in Infrastruktur und Betrieb ein. Sie kann allerdings nicht mit personellen und/oder finanziellen Ressourcen aushelfen, um dortige Lücken zu schließen. Zum Thema „Schnellstmögliche Umsetzung der U5“ wird um Beachtung des vorangegangenen Abschnittes gebeten.

Tram 17 Verlängerung ist aus dem Nahverkehrsplan zu nehmen.
Prüfung einer Buslinie mit attraktiven Fahrzeiten Richtung Obermenzing/ Moosach.
Finanzierung durch Einsparmaßnahmen im Innenstadtbereich.
Mit Beschluss vom 30.07.2025 wurde die Verlängerung der Tram 17 nach Freiham im Nahverkehrsplan bestätigt (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 17096).
Antragspunkt 1 beauftragt das Mobilitätsreferat, in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG eine bevorrechtigte Expressbuslinie oder Metrobuslinie zwischen Freiham und der Innenstadt zu prüfen. Das beinhaltet nicht nur die Wirtschaftlichkeit, Personalverfügbarkeit, Finanzierung, etc. Vielmehr müssen Abwägungen, wie z.B. Einsparmaßnahmen in anderen Gebieten getroffen werden.

Es fehlen konkrete Maßnahmen zum Fußverkehr.
Der Stadtrat hat mit dem Beschluss zum Einstieg in die Teilstrategie Fußverkehr (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07472 vom 21.12.2022) dem Fußverkehr stadtweit eine herausgehobene Bedeutung in der Mobilitätsplanung der Landeshauptstadt München eingeräumt. In jeder (Neu)Planung wird darauf geachtet, dass ein verkehrssicherer, barrierefreier, ausreichend bemessener Raum, Querungsmöglichkeiten, Aufenthaltsmöglichkeiten, etc. für Fußgänger*innen vorhanden ist. Konkrete Maßnahmen müssen projektbezogen betrachtet werden.

Radschnellverbindung nach Fürstenfeldbruck über Kronwinkler Straße, Grünzug, Flunkgasse nicht weiter zu verfolgen. Eine Alternative über Sulzemooserstraße, Ubostraße, Eichenauer Straße ist möglicherweise anzustreben.
Die Radschnellverbindung wurde bereits vom Stadtrat beschlossen. Die Stadtverwaltung prüft darauf aufbauend die Streckenführung im weiteren Verfahren.

Es ist zu erläutern, warum eine Führung über Negrellistraße und Autobahndeckel zur Eichenauer Straße nicht möglich ist.
Als Radfahrer*in besteht die Möglichkeit, über den Geschichtspfad von der Eichenauer Straße zur Negrellistraße zu fahren. Die Negrellistraße befindet sich nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München.

Parkraummanagement
Die Stellplatzsituation und die in der Stellungnahme angesprochenen Interimsstellplätze in Freiham wurden ausführlich in der Sitzungsvorlage Nr. 26-32 / V 00968 (Faires Parken für Freiham) und in der Rathausumschau am 09.07.2026 behandelt. Konkret wird darin ausgeführt, dass die Interimsstellplätze die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner*innen des ersten Realisierungsabschnitts während der Übergangsphase bis zur Nachschärfung der Mobilitätskonzepte und der flächendeckenden Einführung des Parkraummanagements im ersten Realisierungsabschnitt sowie bis zum Bau von Quartiersgaragen (Mobilitätshäuser) im ersten Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnitts sichern. Inwieweit neue Parkraummanagementgebiete eingerichtet werden, muss je nach Einzelfall zum jeweiligen Zeitpunkt geprüft werden.

Sperrung der Eichenauer Straße
Der Bezirksausschuss 22 Aubing-Lochhausen-Langwied-Freiham wird engmaschig in die Planungen für eine mögliche Sperrung der Eichenauer Straße eingebunden.

Alternative zur Verbindung Altostraße – Lochhausener Straße
Die langen Wartezeiten in der Morgen- und Abendspitze im Bereich Sumpfmeisenweg / Lochhausener Straße sind bekannt, allerdings ist an sehr vielen Stellen in einer Großstadt wie München diese Verkehrssituation in den verkehrsreichen Stunden zu beobachten. Der Bereich

wird verkehrsfachlich weiter beobachtet.

Zu den geforderten Änderungen im Antrag des Referenten

zu 2. Die geforderten Änderungen (Entwicklung eines Konzeptes für Maßnahmen im S-Bahnverkehr mit der Deutschen Bahn inklusive Zeitplan, Minimierung der Betriebsausfälle und Finanzierung) werden zur Kenntnis genommen, können aber nicht im Rahmen dieses Beschlusses erfolgen. Für den Bau und Betrieb der S-Bahn ist der Bund und die Deutsche Bahn zuständig, für die Bestellung und Finanzierung der Leistungen der Freistaat Bayern. Diese Stellen müssen Verbesserungen im S-Bahnnetz voranbringen. Die Landeshauptstadt München kann hier nicht mit personellen und finanziellen Ressourcen aushelfen, um dortige Lücken zu schließen.

zu 3. Die Einschränkung „nach personeller Möglichkeit“ kann nicht gestrichen werden, da die zahlreichen Radrouten (nicht nur im 22. Stadtbezirk, sondern stadtweit) nicht alle gleichzeitig mit den vorhandenen personellen Ressourcen geplant werden können.

zu 4. Je nach personellen Möglichkeiten werden die genannten B+R-Anlagen hinsichtlich möglicher Verbesserungen untersucht. Der Zeitplan ist abhängig von den verfügbaren Personalressourcen bzw. Personalkapazitäten innerhalb des Geschäfts der laufenden Verwaltung.

zu 5. In Kapitel 4.3.3 der Stadtratsvorlage wird Folgendes festgestellt: Das Mobilitätsreferat beabsichtigt, den Stadtrat im ersten Halbjahr 2027 mit der Thematik zu befassen. Der Zeitpunkt der Beschlussfassung ist hauptsächlich von den Abstimmungen mit den entsprechenden neu gewählten Gremien der Stadt Puchheim, der Gemeinde Gröbenzell und der Landeshauptstadt München abhängig.

zu 6. In Kapitel 4.3.1 der Stadtratsvorlage wird ausgeführt, dass bereits heute Tempo 30 in 85-90 % der Straßen des Stadtbezirks gilt. Weitere Anordnungen von 30 km/h werden jeweils im Einzelfall durch das Mobilitätsreferat als Straßenverkehrsbehörde geprüft und entschieden. Der Bezirksausschuss wird jeweils im Rahmen der Anhörung eingebunden. Eine nochmals konzeptionelle Auseinandersetzung ist vor diesem Hintergrund weder notwendig noch zielführend.

zu 7. Die Einführung des Parkraumkonzeptes in Freiham wurde vom Stadtrat beschlossen. Kurzfristige Maßnahmen werden in Form der genannten Interimsstellplätze eingerichtet.

Zu den geforderten neuen Antragspunkten

zu 10. Antragsziffer 1 beinhaltet bereits die Prüfung einer neuen Buslinie: Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG eine bevorrechtigte Expressbus- oder Metrobuslinie zwischen Freiham und der Innenstadt zu prüfen.

zu 11. Ab Dezember 2026 wird die genannte Linie 267 (für die Betroffenen zu erreichen an der Haltestelle „Trimburgstraße“) montags bis samstags mit allen bisherigen Fahrten ab dem bisherigen Ende an der Altenburgstraße über die Wiesentfelser Straße und den Bahnhof Freiham bis zum Bildungscampus verlängert (s. Kapitel 4.4.1).

zu 12. Gegenstand des vorliegenden Beschlusses ist es nicht, ein Konzept zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen unter Berücksichtigung des gesamten Stadtgebietes vorzulegen.

zu 13. Im Antrag des Referenten werden zahlreiche genannte Punkte im Rahmen des Verkehrskonzepts für den 22. Stadtbezirk im Grundsatz beschlossen und damit die weitere (planerische) Konkretisierung beauftragt. Nach erfolgter Ausarbeitung werden die einzelnen Planungs- und Prüfergebnisse dem Mobilitätsausschuss erneut und maßnahmenspezifisch zur Behandlung und Entscheidung vorgelegt. Der Bezirksausschuss wird jeweils im Rahmen der Anhörung in die Beschlussfassung eingebunden. Durch eine halbjährliche Berichtserstattung entsteht kein Mehrwert. Sie ist darüber

hinaus personell nicht leistbar bzw. nicht vertretbar.

Zu den weiteren Anmerkungen

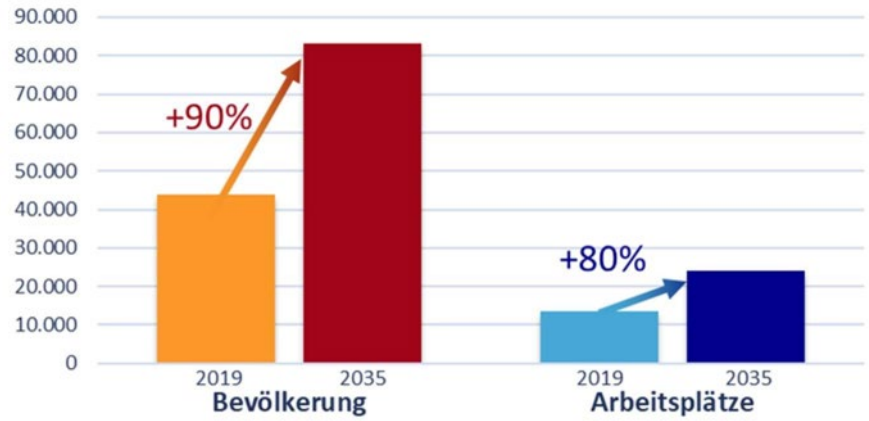
Zur Brunhamstraße gibt es derzeit keine Ausbaumöglichkeiten. Dies wurde dem Bezirksausschuss bereits dargelegt. Das Mobilitätsreferat organisiert derzeit einen Ortstermin u.a. mit Vertreter*innen der Deutschen Bahn, des BA 22, der Polizei und den betroffenen Referaten der Landeshauptstadt München.
Die Entwicklungen im Gewerbegebiet Rupert-Bodner-Straße werden im Rahmen des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2206 (§ 4 Abs. 1 BauGB) bearbeitet.
Die (positiven) verkehrlichen Wirkungen der U5-Verlängerung für den 22. Stadtbezirk wurden im Verkehrskonzept unterstellt.

Aufgrund der vorstehenden Ausführungen ändert sich der Antrag des Referenten **nicht.**

Anlage 3

Verkehrskonzept – zum Beschlussentwurf des Mobilitätsausschusses vom 11.09.26
Stellungnahme des BA 22 zum 21.10.2026

Ziel des Verkehrskonzepts:
„Ein Ziel des Verkehrskonzeptes ist es, den Verkehr im 22. Stadtbezirk umweltverträglicher und leistungsfähiger abzuwickeln. Zu diesem Zweck erfolgt eine Fokussierung auf den Fuß- und Radverkehr sowie auf den ÖPNV. Grundsätzlich ist der ÖPNV im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) leistungsfähiger, wenngleich weniger flexibel, weshalb es notwendig ist, MIV-Wege auf den Umweltverbund zu verlagern und Potentiale auszuloten, um den MIV auf das Hauptstraßennetz zu konzentrieren.
Um im Hinblick auf die Zielsetzung eine möglichst attraktive Erschließung durch den Umweltverbund sicherzustellen und damit die weitere Zunahme des Kfz-Verkehrs möglichst gering zu halten, ist in erster Linie eine effiziente ÖV-Erschließung des Stadtbezirks erforderlich."



A. Allgemeines

Aus dem Demographiebericht München ist zu entnehmen, dass der Stadtbezirk 22 bis zum Jahr 2045 das stärkste Wachstum aller Stadtbezirke aufweisen wird. Es werden bis 2045 voraussichtlich mehr als 50.000 Einwohner im Vergleich zur heutigen Bevölkerungszahl leben. Vor diesem Hintergrund sind die bisherigen Maßnahmen zum Ausbau der verkehrlichen Infrastruktur als nicht ausreichend zu bewerten. Die zeigt sich insbesondere am Ausbau der U5 zwischen Pasing und Freiham, deren Finanzierung nach wie vor nicht gesichert ist und die im vorliegenden Verkehrskonzept auch nur marginal gewürdigt wird. Auch für weitere Infrastrukturmaßnahmen ist die Finanzierung nicht gesichert.
Die schnellstmögliche Erstellung der U5 bis Freiham ist die einzig geeignete Maßnahme, um dieses Ziel zu erreichen. Der Weiterbau von Pasing nach Freiham muss deshalb mit allen Mitteln forciert werden.
Eine U-Bahn hat eine Fahrgastkapazität von ca. 900 Personen. Eine Straßenbahn 150-300 und ein normaler Linienbus von 70-140 Fahrgästen. Alle planerischen Vorschläge bzgl. Tram oder Expressbus sind nur ein Tropfen auf dem heißen Stein und lösen bei 30.000 Einwohnern unsere Probleme nicht. (als Beispiel ist Wien, Aspern Seestadt U 2 als durchaus vorausschauende Planung anzuführen).

B. Zum Vortrag des Referenten:

4.1.1 Erhöhung Taktangebot S3, S4 und S8 (S. 12/ Ziff. 4.1 der Beschlussvorlage)
„Demnach ist auf allen S-Bahnlinien mit einer deutlichen Zunahme der Fahrgastzahlen zu rechnen. Im Busnetz ergeben sich dagegen nur geringe Veränderungen der Fahrgastzahlen."

„Sowohl das Straßennetz als auch der ÖV weisen jedoch bereits heute, insbesondere in den Spitzenstunden, zum Teil nur eingeschränkte Kapazitätsreserven auf oder sind ausgelastet. Ziel bei einer weiteren städtebaulichen Entwicklung sollte daher insbesondere sein, die zusätzlichen Belastungen für Anwohnende im Umfeld weitestgehend zu minimieren. Zu diesem Zweck werden Maßnahmen betrachtet, die das Ziel haben, das Verkehrsaufkommen auch zukünftig möglichst umweltgerecht abwickeln zu können." „Zu berücksichtigen ist, dass die Umsetzbarkeit dieser Maßnahme nicht in städtischer Hand liegt, sondern von weiteren Akteuren (Deutsche Bahn, Freistaat Bayern) und Rahmenbedingungen (Umsetzung Gleisausbau, 2. Stammstrecke etc.) abhängig ist."

Empfehlung der Verwaltung:
Die Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Weitere Angebotsverbesserung sowie Schaffung zusätzlicher Kapazitäten ist langfristig weiterzuverfolgen und in übergeordneten Maßnahmenprozessen mit anzuregen
Sicht des BA 22:
Es ist deutlich darauf hinzuweisen, dass die S-Bahnlinien im Münchner Westen kein attraktives Verkehrsangebot darstellen. Aufgrund der zahlreichen Betriebsstörungen und Ausfälle (siehe zuletzt die Ausfälle der Linie S 20) besteht hier erheblicher Handlungsbedarf. Es besteht – entgegen der Darstellung in der Beschlussvorlage auf S. 12/ Ziff. 4.1 kein attraktives ÖV-Angebot Richtung Pasing oder Richtung Innenstadt. Die Erhöhung des Taktangebotes auf den S-Bahnlinien S3, S4 und S8 ist zwar wünschenswert – es werden im Beschluss keine belastbaren Maßnahmen geschildert, wie dieses Ziel zu erreichen wäre (vgl. Ziff. 4.1.1 der Beschlussvorlage).

Darüber hinaus sind weder die S8 noch die S4 für Menschen mit Behinderung uneingeschränkt nutzbar. Freiham als inklusiver Stadtteil konzipiert, hat erheblichen Nachholbedarf.
Die schnellstmögliche Erstellung der U5 bis Freiham ist die geeignete Maßnahme.

4.1.2 ÖV-Verbindung nach Obermenzing (S. 16/ Ziff. 4.1.2 der Beschlussvorlage)
„Es zeigt sich jedoch auch in beiden Fällen, dass die Fahrgastpotenziale für ein schienengebundenes und damit baulich aufwändigeres Verkehrssystem auf den näher betrachteten Abschnitten vergleichsweise gering ausfallen. Als Alternative wurde daher auch die Einführung einer Expressbuslinie mit dem gleichen Linienverlauf betrachtet. Dabei hat sich gezeigt, dass ähnliche Potenziale im Hinblick auf das zu erwartende Fahrgastaufkommen bestehen. Gleichzeitig kann dieses System wesentlich schneller und kostengünstiger in Betrieb genommen werden. Durch entsprechende Beschleunigungsmaßnahmen können damit attraktive Fahrzeiten erzielt werden."

Empfehlung der Verwaltung:
Dennoch sollte langfristig auch die Umsetzbarkeit einer Tram-Verbindung weiterverfolgt werden.
Sicht des BA 22:
Aufgrund der Tramtrasse Tram 17, deren Weiterführung bis dato nicht untersucht ist, weder bzgl. Wirtschaftlichkeit noch Trasse, noch Gesamtnutzen, **bleibt Freiham ein Provisorium**. Die Hauptplätze Mahatma-Gandhi-Platz, sowie das Stadtteilzentrum an der Grete-Weil-Str. mit Bibliothek, Kulturzentrum etc. können nicht endgültig hergestellt werden. Ebenso der Schulweg zum Campus. Durch den Verbleib im Nahverkehrsplan beeinflusst sie alle an der evtl. Trasse liegende Projekte und verursacht damit Kosten und Planungsaufwände.

Betrachtet man grob die Bedürfnisse einer Straßenbahnlinie an Raum und Fläche, ist bei unserem Straßennetz im 22. Stadtbezirk eine Umsetzung nicht möglich.
Eine Straßenbahn hat eine max. Breite von 2,65 m. Die Trasse auf der Menzinger Straße (Linie 17) hat ca. 7,25 m Breite. Die Trasse Landsberger Straße (Linie 19) hat ca. 6,50 m. Im Vergleich hierzu hat die Bergsonstraße ohne Gehweg ein Breitenprofil zwischen 9,20 m - 7 m. Die Altostraße zwischen 7,50 m - 8,20 m. Die Limesstraße ca. 8,30 m.
Gleichzeitig geht das Gutachten von einem Prognosenullfall 2035 von 8000 Fahrzeugen auf der Bergsonstraße und 7000 Fahrzeugen auf der Alto/Limesstraße aus. Und das soll neben einem Tram-Betrieb funktionieren?

Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Stärkung des Umweltverbunds auf tangentialen Verbindungen, stufenweise Umsetzung denkbar (zunächst Taktverdichtung, zusätzliche Expressbuslinien, langfristig Umsetzung eines höherwertigen ÖV-Verkehrssystems).

Sicht des BA 22:
In der Realität geschieht genau das Gegenteil

57	Mo-Fr	Pasing Bf. <> Hörweg	Takt 10 statt Takt 5 zur HVZ in den Ferien
143	Mo-Sa	Hörweg <> Freiham Bf.	Ab 20:30 Uhr Entfall des Abschnitts; Bedienung durch Linie 57
162	Mo-Fr	Amalienburgstraße <> Eichelhäherstraße	Takt 20 statt Takt 10 ganztags in den Fe

Es sollen ab 12.2026 Takte entfallen.
Expressbuslinien sind nicht definiert.

Da die Erstellung einer Machbarkeitsstudie für eine Verlängerung der Tram 17 gestrichen wurde, ist die Tram 17 Verlängerung aus dem Nahverkehrsplan zu nehmen.

Dringend ist jedoch die Einrichtung einer Buslinie mit attraktiven Fahrzeiten Richtung Obermenzing/ Moosach zu prüfen. Die Finanzierung einer derartigen Linie muss durch Einsparmaßnahmen im bereits jetzt sehr gut erschlossenen Innenstadtbereich erfolgen.

4.1.3 Verlängerung U5 nach Germering

Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist bedingt weiterzuverfolgen: Eine Verlängerung würde sich voraussichtlich nur dann als wirtschaftlich erweisen, wenn im Bereich Germering weitere umfangreiche städtebaulichen Entwicklungen stattfinden würden.
Sicht des BA 22:
Dennoch sollte langfristig die Umsetzbarkeit weiterverfolgt werden.

4.1.4 Shared-Mobility-Angebote und Ausbau der B+R- und P+R-Anlagen

…Darüber hinaus gibt es weitere Möglichkeiten, den ÖV attraktiver zu gestalten. Bei städtischen Veranstaltungen in Kooperation mit dem Einzelhandel können beispielsweise ÖPNV-Tickets bezuschusst werden. Auch die Taktverdichtung bestehender Linien in Schwachverkehrszeiten (z.B. in den Abendstunden) oder die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme im ÖV verbessern das Angebot für die Nutzenden.

Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Schaffung von attraktiven Alternativen insbesondere auf kurzen Wegen, Verknüpfung der verschiedenen Angebotsbausteine.

Sicht des BA22:
Die Shared Mobility Angebote sind auf den gesamten 22. Stadtbezirk auszudehnen. KFZ-Sharing im Free Float sind einzuführen. Das eigene KFZ muss entbehrlich werden.

4.2 Fuß- und Radverkehr

Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Die Planungen für eine Raumaufteilung für die vorgeschlagenen Radrouten ist vom Mobilitätsreferat je nach finanzieller und personeller Möglichkeit aufzunehmen.
Sicht des BA 22:
Es fehlen konkrete Maßnahmen zum Fußverkehr. Es sind Konkretisierungen erforderlich. Die Radschnellverbindung FFB ist in der Streckenführung über Kronwinkler Strasse, Grünzug, Flunkgasse nicht weiter zu verfolgen. Eine Alternative über Sulzemooserstr, Ubostr, Eichenauer Strasse ist möglicherweise anzustreben. Es ist zu erläutern, warum eine Führung über Negrellistr und Autobahndeckel zur Eichenauerstr. nicht möglich ist.

(S. 21/ Ziff. 4.2 der Beschlussvorlage) Es wird auf den radfahrerfreundlichen Ausbau von Knotenpunkten hingewiesen – die Maßnahmen werden aber nicht konkret erläutert. Diese müssen z. B. als point of interest gekennzeichnet werden.

4.3 Untersuchte Maßnahmen im Kfz-Verkehr

4.3.1 Flächendeckende Einführung von Tempo 30

Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist unter Einhaltung der geltenden Rechtsvorschriften weiterzuverfolgen: Ausweitung von Geschwindigkeitsreduzierung im Stadtgebiet verbessert die Verkehrssicherheit, reduziert die Lärmbelastung und trägt zur Förderung des Umweltverbunds bei. Anordnungen von 30 km/h werden jeweils im Einzelfall und unter Einbindung aller betroffenen Dienststellen vom Mobilitätsreferat geprüft und entschieden.
Sicht des BA 22:
Im Beschlusstext wird darauf hingewiesen, dass infolge der am 11.10.2024 in Kraft getretenen Straßenverkehrsordnung theoretisch weitere Geschwindigkeitsbeschränkungen möglich sind und dies vom MOR geprüft wird. Konkrete Aussagen dazu fehlen jedoch.

4.3.2 Parkraummanagement
Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist weiterzuverfolgen: Wirkungsvolle Maßnahme, um Umweltverbund weiter zu stärken.
Sicht des BA 22:
Für die Bewohnerinnen des 1. RA werden voraussichtlich noch 2026 300 Stellplätze, kostenpflichtig und zeitlich begrenzt zur Verfügung gestellt. Im 2. RA sollen in den Mobilitätshäusern Pufferstellplätze eingeplant werden, die dem 1. AR zur Verfügung gestellt werden können. Es ist jedoch nicht ausgeführt, ob die vorhandenen 300 Stellplätze bis dahin erhalten bleiben.
Weiterhin wird geprüft, ob Parkraummanagementgebiete eingerichtet werden sollen. Es fehlt jedoch eine Angabe, wann diese Prüfung abgeschlossen werden soll (S. 27)

Die Einführung des Parkraummanagement in Freiham, 1.RA zeigt sehr deutlich dass die Maßnahme von einem leistungsfähigen Umweltverbund mit einer U5 als Rückgrat abhängt. Weitere Maßnahmen müssen mit der Fertigstellung der U5 einhergehen.

4.3.3 Sperrung Eichenauer Straße

Empfehlung der Verwaltung:
Die Machbarkeitsstudie ist erstellt worden, um die wesentlichen Auswirkungen auf Umwelt und Verkehr aufzuzeigen. Das Mobilitätsreferat beabsichtigt den Stadtrat spätestens im 1. Halbjahr 2027 mit der Thematik zu befassen. Der Zeitpunkt der Beschlussfassung ist hauptsächlich von den Abstimmungen mit den entsprechenden neu gewählten Gremien der Stadt Puchheim, der Gemeinde Gröbenzell und der Landeshauptstadt München abhängig.
Sicht des BA22:
Die Sperrung der Eichenauer Straße ist eine Maßnahme die sehr viel Kommunikation im Vorfeld bedarf. Dazu ist die Machbarkeitsstudie dem BA zugänglich zu machen. Der BA ist über die Abstimmungen mit den Nachbargemeinden eng zu informieren.

4.3.4 Verbindung A8 – Lochhausener Straße
Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist nicht weiterzuverfolgen: Großer baulicher Eingriff mit einem langen Umsetzungszeitraum, erhebliche Eingriffe in Natur und Umwelt und hoher Flächenversiegelung.
Sicht des BA 22:
Der BA 22 unterstützt die Empfehlung der Verwaltung.

4.3.5 Verbindung Puchheim – Lochhausener Straße, München

Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist nicht weiterzuverfolgen.

Sicht des BA 22:
Der BA 22 unterstützt die Empfehlung der Verwaltung.

4.3.6 Verbindung Altostraße – Lochhausener Straße

Empfehlung der Verwaltung:
Maßnahme ist nicht weiterzuverfolgen: Hoher baulicher und wirtschaftlicher Aufwand, erzielbare Wirkungen entsprechen nur bedingt den verkehrlichen Zielsetzungen.
Sicht des BA 22:
Das Kostenargument wird zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird gebeten eine andere Lösung für die ungenügende Verkehrssituation im Bereich Vestastraße, Kleiberweg, Mettnauer Straße, Sumpfmeisenweg zu erarbeiten.

C. Zum Antrag des Referenten

Aufgrund der vorangegangenen Ausführungen müssen die Antragspunkte abgeändert bzw. ergänzt werden.

1. „Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Zusammenarbeit mit der SWM/MVG eine bevorrechtigte Expressbus- oder Metrobuslinie zwischen Freiham und der Innenstadt zu prüfen. „ (Ziff. 1 Antrag)

Anmerkung zum Antragstext:

Die Prüfung einer Expressbuslinie wurde von Seiten des BA 22 bereits mehrfach gefordert (sowohl Richtung Moosach als zu einem U-Bahnhof Richtung Innenstadt). Insbesondere ist zu klären, wie diese Buslinien nun finanziert werden können. Weiterhin ist auf S. 13 des Beschlussentwurfes dargestellt, dass Tangentialverbindungen von großer Wichtigkeit sind.

2. „Das Mobilitätsreferat bleibt beauftragt die Taktverdichtung auf den S-Bahnlinien S3, S4, S5 und S8 weiterhin bei den zuständigen Gremien einzufordern. (Ziff. 2 Antrag)

Der Antrag ist wie folgt zu ändern:
Das Mobilitätsreferat wird beauftragt zusammen mit der Deutschen Bahn bis Ende 2028 ein Konzept für kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen im S-Bahnverkehr zu entwickeln. Dazu sind folgende Untersuchungen einzuleiten:

- Darstellung des Zeitplanes zum Erwerb neuer S-Bahnzüge
- Untersuchung weiterer Verbesserungen zur Taktverdichtung in der Stammstrecke
- Untersuchung der Betriebsmöglichkeiten zwischen Pasing und Hauptbahnhof (Hall), zwischen Pasing und Heimeranplatz sowie zwischen Pasing und Ostbahnhof über den Südring
- Darstellung der Finanzierungsmöglichkeiten und Erstellung eines Zeitplanes

Weiterhin wird das Mobilitätsreferat beauftragt, zusammen mit der Deutschen Bahn ein tragfähiges Konzept zur Minimierung der Betriebsausfälle im S-Bahnnetz bis Ende 2027 zu entwickeln und dem Mobilitätsausschuss vorzulegen.

3. „Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, für die folgenden Radrouten gemäß Anlage die Planungen für eine Raumaufteilung je nach personeller Möglichkeit aufzunehmen. Die Finanzierung der Ausarbeitung der Bedarfs- und Konzeptgenehmigung ist sicherzustellen**.“** (Ziff. 3 Antrag)

Die Einschränkung „nach personeller Möglichkeit“ ist zu streichen.

Der Antrag ist wie folgt zu ergänzen:
Für die Planungen der Radrouten ist bis März 2027 ein Zeitplan vorzulegen. Bei Planung der Fahrradrouten sind bevorzugt kostengünstige Lösungen (z.B. der Bau von Fahrradstraßen) vorzusehen, um zeitnah Verbesserungen zu erreichen.

4. „Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, gemeinsam mit den zuständigen Fachstellen die B+R-Anlagen Leienfelsstraße, Westkreuz, Neuaubing, Aubing sowie Lochhausen hin sichtlich kurz- und mittelfristiger Verbesserungen zu untersuchen, um soweit möglich quantitative sowie qualitative Verbesserungen umzusetzen“. (Ziff. 4 Antrag)

Der Antrag ist wie folgt zu ergänzen:

Die Untersuchung der Verbesserungsmaßnahmen ist bis Ende 2027 abzuschließen und als Entscheidungsvorschlag dem Mobilitätsausschuss mit einem entsprechenden Terminplan vorzulegen.

5. „Das Mobilitätsreferat bleibt weiterhin beauftragt, die Fuß- und Radwegeverbindungen in der Eichenauer Straße zu verbessern.“ (Ziff. 5 Antrag)

Der Antrag ist wie folgt zu ändern:

Das Mobilitätsreferat bleibt beauftragt, ein Konzept zu Verbesserung der Situation in der Eichenauer Straße (insbesondere für die Fuß- und Radwegverbindungen) im 1. HJ 2017 dem Mobilitätsausschuss – einschließlich Terminplanung und Finanzierungsvorschlag - vorzulegen. Dabei sind die Vorgaben des Beschlusses vom 24.07.19 (S. 28 der Beschlussvorlage) mit zu berücksichtigen. Im Finanzierungsvorschlag ist darzulegen, in welcher Form die Maßnahmen zuwendungsfähig sind.

6. „Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, die Einführung von Tempo 30 (außerhalb der Hauptverkehrsstraßen) im 22. Stadtbezirk, soweit es mit dem geltenden Rechtsrahmen der Straßenverkehrsordnung vereinbar ist, auszuweiten.“ (Ziff. 6 Antrag)

Der Antrag ist wie folgt zu ändern:

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, ein Konzept zur Ausweitung von Tempo 30 Zonen zusammen mit dem BA 22 bis Ende 2028 zu erarbeiten.

7. „Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, im Rahmen der Ausführungen in Kapitel 4.3.2, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes, die Umsetzung von Parkraummanagement zu prüfen**.“** (Ziff. 7 Antrag und S. 26)

Der Antrag ist wie folgt zu ändern:

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, das Konzept des Parkraummanagements zu überarbeiten und den jetzt erkennbaren Bedürfnissen im neu errichteten Stadtteil Freiham anzupassen. Dabei sind kurzfristige Maßnahmen bis Mitte 2027 und Folgemaßnahmen bis Ende 2028 zu erarbeiten.
Ein weiteres Parkraummanagement wird vom BA 22 abgelehnt. Die temporären Stellplätze für die Bewohnerinnen und Bewohner des 1. RA sind zeitnah zu errichten. Diese sind beizubehalten, bis die U-Bahn einsatzbereit ist. Das Mobilitätskonzept ist an die Realität anzupassen.

8. „Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, in Abstimmung mit dem Bezirksausschuss die Umgestaltung des Straßenraumes weiterzuverfolgen, um insbesondere für den Fuß- und Radverkehr und die Straßenbegrünung Verbesserungen zu erzielen**.“** (Ziff. 8 Antrag)

(keine Änderungen)

9. „Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, folgende Straßenverbindungen im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans nicht mehr weiterzuverfolgen: • A8 – Lochhausener Straße • Puchheim – Lochhausener Straße • Altostraße – Lochhausener Straße“ (Ziff.9)

Keine Änderungen

Neue Antragspunkte sind zu ergänzen:

10. Einrichtung einer Buslinie in nordöstliche Richtung

Das MOR wird beauftragt, zusammen mit der MVG schnellstmöglich eine Schnellbuslinie in Richtung Obermenzing/ Moosach einzurichten.

11. Neue Buslinie von Metrogegend zum Bildungscampus (siehe auch S. 36/ Ziff. 4.4.1 der Beschlussvorlage)

Das MOR wird beauftragt, zusammen mit der MVG schnellstmöglich eine entsprechende Buslinie einzurichten.

12. Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen

Das Mobilitätsreferat wird beauftragt, zusammen mit der Stadtkämmerei ein Konzept zur Finanzierung der Infrastrukturmaßnahmen bis Ende 2027 vorzulegen. Dabei sind zur Gegenfinanzierung Einsparmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet sowie die Zuwendungsfähigkeit der Maßnahmen zu prüfen.

13. Evaluation

Das MOR wird beauftragt, dem Mobilitätsausschuss in halbjährlichen Abstand über den Bearbeitungsstand der einzelnen Antragspunkte zu berichten.

Weitere Anmerkungen:

Die Sitzungsvorlage ist vor Beschlussfassung in den nachfolgenden Punkten zu ergänzen:

Bahnübergang Brunhamstraße:
Über diese neuralgische Stelle wird im Verkehrskonzept keine Aussage getroffen. Ein Lösungsvorschlag ist dringend einzuarbeiten.
Die Entwicklungen im Gewerbegebiet Rupert-Bodner-Str. fehlen und müssen ebenso eingearbeitet werden.

U5 Freiham*:* Die Wirkung der Verlängerung der U5 nach Freiham ist nicht ersichtlich. Dies muss dringend nachgeholt werden. Ebenso muss die Bedeutung für das Stadtviertel deutlicher dargestellt werden.

Ohne diese Ergänzungen ist die Beschlussvorlage abzulehnen.