

Telefon: 233 - 27921
233 - 20772
233 - 22445
Telefax: 233 - 24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**

PLAN-HAI-32-3
PLAN-HAII-45P
PLAN-HAII-54

Siedlungsschwerpunkt Freiam

**Verkehrliche Untersuchung und
Machbarkeitsstudie zur Anbindung
von Aubing und Freiam –
Ergebnisse der Variantenuntersuchung,
Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen**

Sitzungsvorlagen Nr. 14 – 20 / V 11927

Anlagen:

1. Lageplan mit Stadtbezirkseinteilung
2. Darstellung der Varianten 1 bis 7
3. Stellungnahme BA 22

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 16.01.2019 (SB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit grundsätzliche städtebauliche und verkehrsplanerische Bedeutung hat.

1. Anlass für die Beschlussvorlage

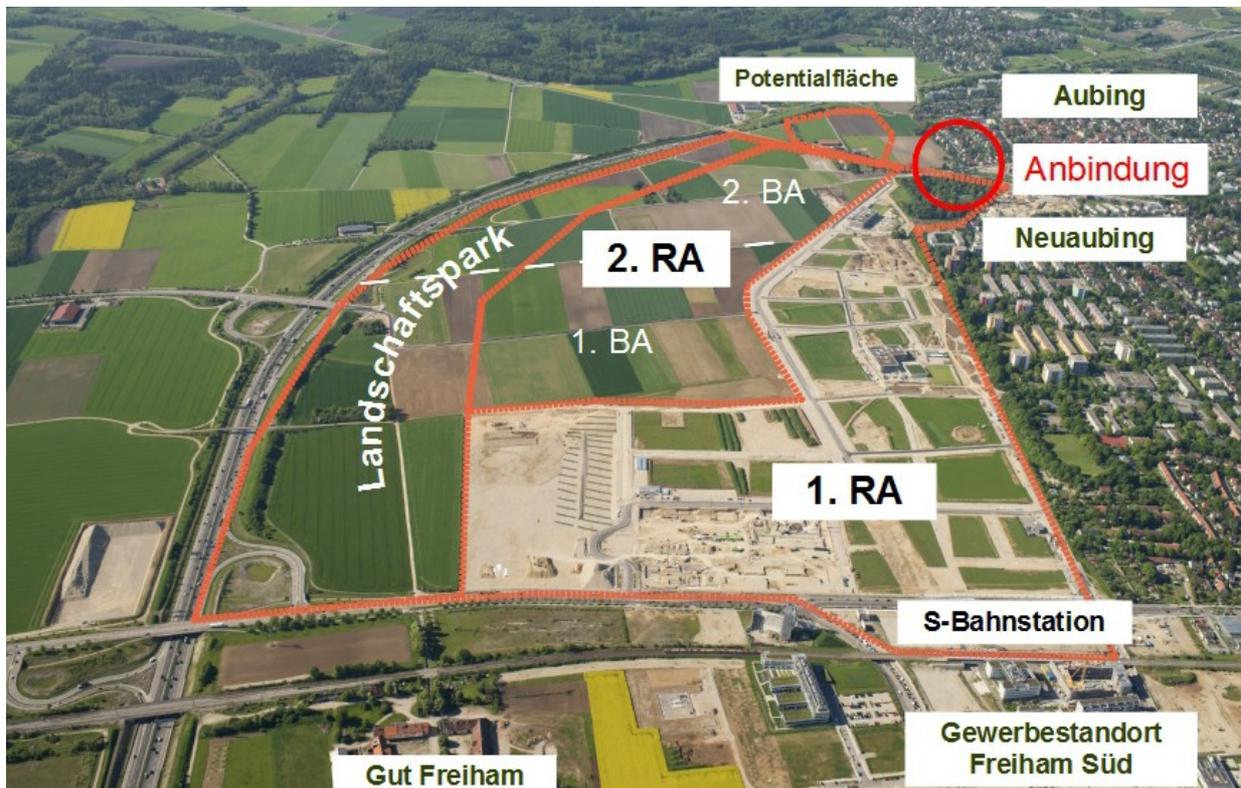


Abbildung 1: Planungsgebiet Freiam mit Aubing im Norden

Quelle: FOTAG Luftbild München, Artur Gerngross

Die vorliegende Beschlussvorlage befasst sich mit den Zwischenergebnissen einer Untersuchung zur verkehrlichen und stadträumlichen Anbindung von Freiam und Aubing. Der hier dargestellte Bearbeitungsstand dieser Untersuchung stellt die analysierten Trassenvarianten und deren Auswirkungen dar und zeigt auf, welcher Trassenvorschlag in der weiteren Bearbeitung hinsichtlich baulicher und verkehrslenkender Maßnahmen vertieft untersucht werden sollte.

2. Ausgangslage der Machbarkeitsuntersuchung

2.1. Verkehrskonzept Freiam Gesamt

Das Stadterweiterungsgebiet Freiam im Münchner Westen zählt zu den wichtigsten strategischen Vorhaben der Stadtentwicklung in München. Freiam Nord soll auf einer Fläche von ca. 190 ha und über einen Zeitraum von etwa 30 Jahren als kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort für ca. 25.000 Einwohnerinnen und Einwohner mit den notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen entstehen.

Mit drei S-Bahnlinien und mit insgesamt sieben S-Bahn-Haltestellen ist der

22. Stadtbezirk gut an das weiträumige Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angebunden. Für eine zukunftsfähige und nachhaltige Umsetzung des Stadterweiterungsgebiets Freiham ist jedoch eine weitere Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr erforderlich.

Im Beschluss vom 11.07.2018 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 12184) hat sich der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung für die Verlängerung der U5 bis Freiham ausgesprochen. Im Januar 2019 ist ein weiterer Beschluss vorgesehen, der einen Priorisierungsvorschlag zu den U-Bahn-Maßnahmen in München beinhaltet und voraussichtlich die derzeit noch vorgesehene Planung einer Trambahn ersetzen wird.

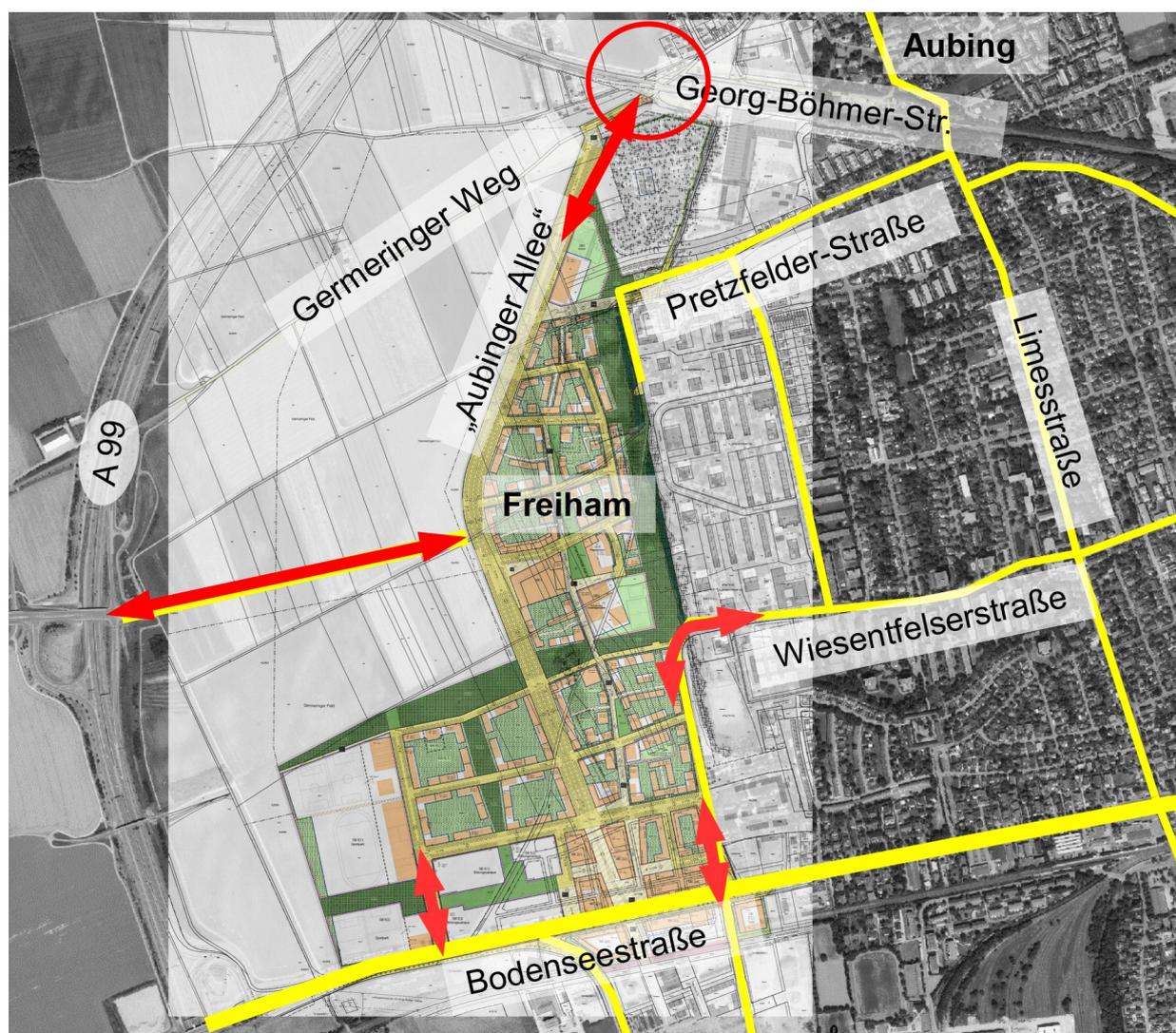


Abbildung 2: Verkehrliche Anbindung Freiham

Quelle: LHM

Grundlage für die Entwicklung von Freiham ist ein Verkehrsgutachten für Freiham, das unter der besonderen Berücksichtigung der Nahmobilität im Jahr 2012 in Auftrag gegeben wurde. Ein zentrales Ziel dieses Verkehrsgutachtens war die verkehrliche Entlastung im Bereich des Dorfkerns Aubing (Bereich Ubostraße und Germeringer Weg; siehe Abbildung 4).

Im Ergebnis des Verkehrsgutachtens zeigte sich, dass - nach Auswertung zahlreicher Planfälle - im Endausbau der sogenannte Planfall 1h die langfristig sinnvollste und straßenräumlich verträglichste Variante ist. Die Abbildung 2 zeigt einen Überblick über die wichtigsten Aussagen des Planfalls 1h.

2.2. Anbindung Aubing

Hinsichtlich der Anbindung nach Aubing sieht dieser o. g. Planfall 1h die Sperrung des Germeringer Wegs nördlich der Georg-Böhmer-Straße vor, damit der Ortskern von Aubing nicht mit möglichen Durchgangsverkehren aus Freiham belastet wird. Der Verkehr in und aus Richtung Aubing sollte in Folge der Sperrung des Germeringer Wegs über die Georg-Böhmer-Straße geleitet werden, was entsprechende Verkehrszuwächse zur Folge hätte. In diesem Punkt bedurfte das Verkehrskonzept hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen und der Stadt- und Freiraumverträglichkeit einer vertieften Betrachtung.

Da das prognostizierte Verkehrsaufkommen für die Bebauung des 1. Realisierungsabschnittes gemäß Gutachten allein über die Anbindung an die Bodenseestraße im Süden bewältigbar ist, wurde die Bebauungsplanung für den 1. Realisierungsabschnitt (1.RA) von der Vollversammlung des Stadtrates am 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 02532) ohne Anbindung nach Norden gebilligt und befindet sich nun in der Umsetzung.

Um jedoch zusätzlich die aus dem 2. Realisierungsabschnitt resultierenden Verkehre bewältigen zu können, ist die Anbindung nach Aubing im Norden des Planungsgebiets im Zuge der weiteren Entwicklung von Freiham gemäß Gutachten erforderlich und muss bis zur Billigung des Bebauungsplanes des 2. Realisierungsabschnitt geklärt sein. Diese Klärung sowohl inhaltlich als auch politisch herbeizuführen, ist Gegenstand der derzeit laufenden Machbarkeitsstudie und der begleitenden Beteiligung der Öffentlichkeit.

2.3. Zu berücksichtigende Planungen im Betrachtungsraum

Im weiteren Betrachtungsraum des Untersuchungsgebietes finden derzeit zusätzliche wichtige stadträumliche und verkehrliche Planungen statt, die mittelbare und unmittelbare Auswirkungen auf die Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie haben und daher hier kurz skizziert werden:

2.3.1. Ausbau der Bahnstrecke Pasing – Buchenau (Eichenau)

Derzeit laufen Planungen der DB AG zum mehrgleisigen Ausbau der Bahnstrecke von

Pasing nach Eichenau, die in Aubing einen Haltepunkt hat. Die der Landeshauptstadt München derzeit vorliegenden Unterlagen zeigen, dass ein mehrgleisiger Ausbau dieser Bahnstrecke Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz haben wird. Im 22. Stadtbezirk betrifft dies u. a. den Bahnübergang Germeringer Weg, der in diesem Zuge höhenfrei ausgebaut wird. Des weiteren müssen Anpassungen am S-Bahnhof Aubing und an der bestehenden Unterführung an der Limesstraße vorgenommen werden. Die in diesem Beschluss vorgestellte Variantenuntersuchung beschäftigt sich explizit mit der Höhenfreimachung am Germeringer Weg und dient daher auch als wichtige Grundlage für die Abstimmungen mit der DB AG bezüglich der Ziele der Landeshauptstadt München für eine in diesem Bereich erforderliche verkehrliche und stadträumliche Anbindung von Freiam an Aubing.

2.3.2. Vorbereitende Untersuchung Sanierungsgebiet Aubinger Dorfkern

Die zu untersuchende Anbindung Freiam nach Aubing hat direkte Auswirkungen auf den Aubinger Dorfkern.

Der Stadtrat hat am 16.03.2016 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 03602) beschlossen, im nördlich angrenzenden Ensemble Aubing vorbereitende Untersuchungen einzuleiten, um Beurteilungsgrundlagen über die Notwendigkeit einer Sanierung, die sozialen, strukturellen und städtebaulichen Verhältnisse, sowie die anzustrebenden Ziele und die Durchführbarkeit im Allgemeinen zu gewinnen. Insbesondere soll überprüft werden, wie der Einsatz von Städtebauförderungsmitteln das gefährdete Ensemble Aubing nachhaltig stärken kann. In diesem Zusammenhang soll auch geprüft werden, ob und wie der öffentliche Raum samt Verkehrsflächen zur Erhöhung der Aufenthalts- und Gestaltqualität umgestaltet werden kann.

Im Rahmen der Variantenuntersuchung zur Anbindung Freiam an Aubing wurden daher auch die Vorgaben, die sich aus dem Bestandsareal des Bahnhofumfeldes ergeben, wie die barrierefreie Erschließung des Bahnhofes, der Erhalt der Aubinger Festwiese und der Schutz der angrenzenden Bereiche, implementiert.

2.3.3. Ausbau der Bundesautobahn A 99 West

Am 18.02.2006 wurde das letzte Teilstück des Autobahnringes A 99 West im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle München-Lochhausen und der A 96 dem Verkehr übergeben. Wesentliches Ergebnis war, dass die früheren Durchgangsverkehrsrouten spürbar vom Verkehr entlastet wurden und der Durchgangsverkehr auf dem Autobahnring gebündelt werden konnte.

Allerdings hat sich aufgrund von Arbeits- und Bevölkerungswachstum von Stadt und Region in den letzten Jahren gezeigt, dass der Tunnel Allach in den Hauptverkehrszeiten an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit gelangt ist, so dass es zu zähfließendem bzw. stockendem Verkehr in den Morgenstunden Richtung Osten und in den Abendstunden in Richtung Westen kommt. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde deshalb mit Beschluss vom 29.04.2015 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 02532) beauftragt, den leistungsfähigen Ausbau der BAB A 99 bei der Autobahndirektion Südbayern zu fordern. Der Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) wurde am 16.03.2016 in Berlin vorgestellt. Der angemeldete 6-streifige Ausbau der BAB A 99 zwischen dem Autobahndreieck (AD) München-Südwest und dem Autobahnkreuz (AK) München-West

wurde nicht nur im BVWP aufgenommen, sondern auch als vordringliche Maßnahme mit Engstellenbeseitigung eingestuft. Der Variantenuntersuchung liegen daher die Verkehrszahlen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 99 zu Grunde.

2.3.4. Potenzialfläche Wohnungsbau Altaubing- West

Die Flächen westlich des Ortskerns von Aubing sind seit den 1990er Jahren im Flächennutzungsplan zum großen Teil als Wohnbauflächen dargestellt. Um die perspektivische Entwicklung dieser Flächen zu ermöglichen, muss auch die Erschließung dieser Fläche bei der verkehrlichen Anbindung von Freiham an Aubing berücksichtigt werden (siehe Abbildung 1 und 3).

2.4. Zu berücksichtigende Vorgaben des Umgebungsbestands

Die Darlegung der gesamten Bestandsanalyse würde den Rahmen der Beschlussvorlage sprengen. Folgende projektbeeinflussende Faktoren sind jedoch bei der Planung vorrangig zu berücksichtigen:

2.4.1. Naturschutzfachliche Bestandssituation

Die Anbindung nach Aubing wird die Gleisanlagen der Bahnstrecke der S4 kreuzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass diese Gleisanlagen und deren begleitende Böschungen wichtige Korridore für einen Biotopverbund für trockene magere Standorte darstellen. Bekannt sind im vorliegenden Bereich u. a. Zauneidechsenvorkommen. Direkt südlich der Gleisanlagen und östlich des Mooschwaiger Weges befindet sich eine planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB, in die je nach Trassenführung der künftigen Anbindung Aubing eingegriffen werden muss.

Des weiteren befinden sich planfestgestellte Ausgleichsflächen im Bereich der Einhausung der BAB A 99. Auch diese stellen Magerbiotopflächen dar, die wichtige Funktionen für Fauna und Flora darstellen. Zudem minimiert die Einhausung entscheidend die lärm- und lufthygienischen Emissionen sowie die Barrierewirkung der Autobahn. Die Einhausung hat sich als beliebtes attraktives Erholungsgebiet entwickelt, auch im Zusammenhang mit der Installation eines historischen Pfades.

2.4.2. Grundstücksverfügbarkeit

Für die Realisierung der Anbindung Freiham nach Aubing ist der Erwerb von privaten Grundstücken erforderlich. Insbesondere wird ein bewohntes Grundstück in westlicher Verlängerung der Georg-Böhmer-Straße benötigt. Parallel zu der Machbarkeitsstudie betreibt daher das Kommunalreferat die entsprechenden Grundstücksverhandlungen.

3. Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie und Einbindung der Öffentlichkeit

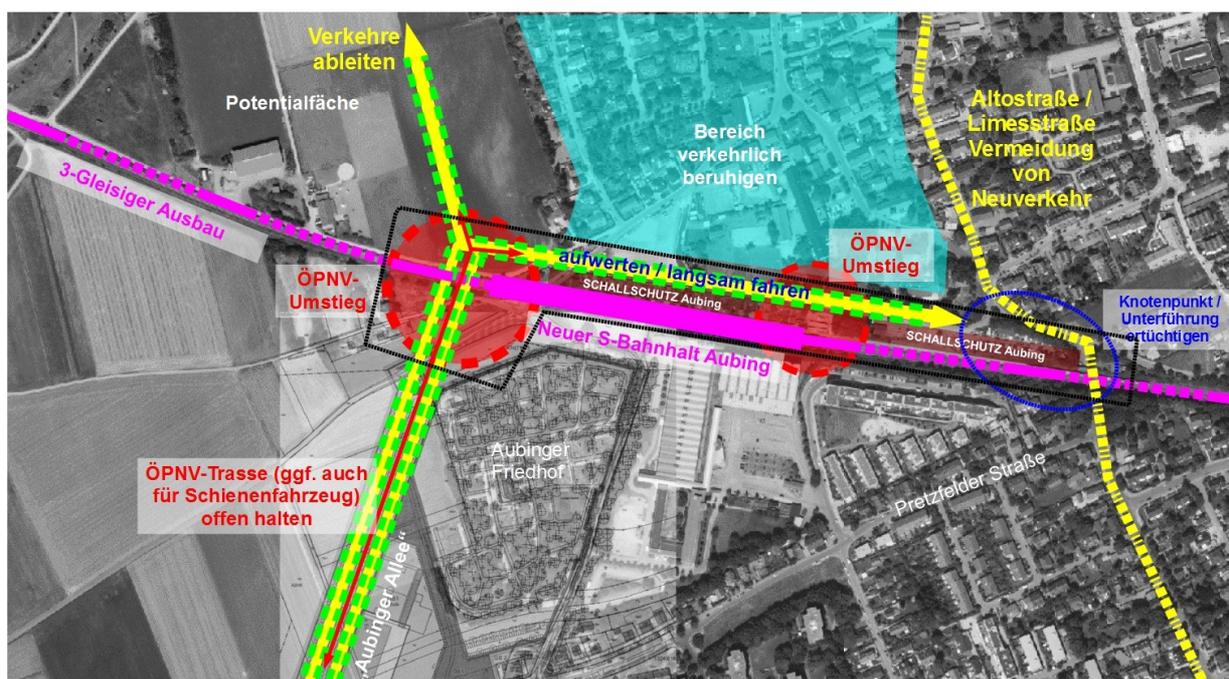


Abbildung 3: Vorgaben für die verkehrliche Anbindung von Freiham an Aubing

Quelle: LHM

Gegenstand der Machbarkeitsstudie ist es, eine Ausarbeitung und Bewertung von Varianten zur Verbindung von Freiham nach Aubing für alle Mobilitätsformen zu erarbeiten, wobei jeweils ein attraktives und verträgliches Wegenetz auch im Netzzusammenhang aufzuzeigen ist. Insbesondere die Verbindung und Funktion des Germeringer Weges und der Georg-Böhmer-Straße unter Berücksichtigung von baulichen Entwicklungen und Planungen im näheren Umfeld sind zu untersuchen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen stadt- und freiraumverträglich im Dorfkern Aubing abgewickelt wird und auch die verkehrlichen Auswirkungen im weiteren Umfeld betrachtet werden müssen.

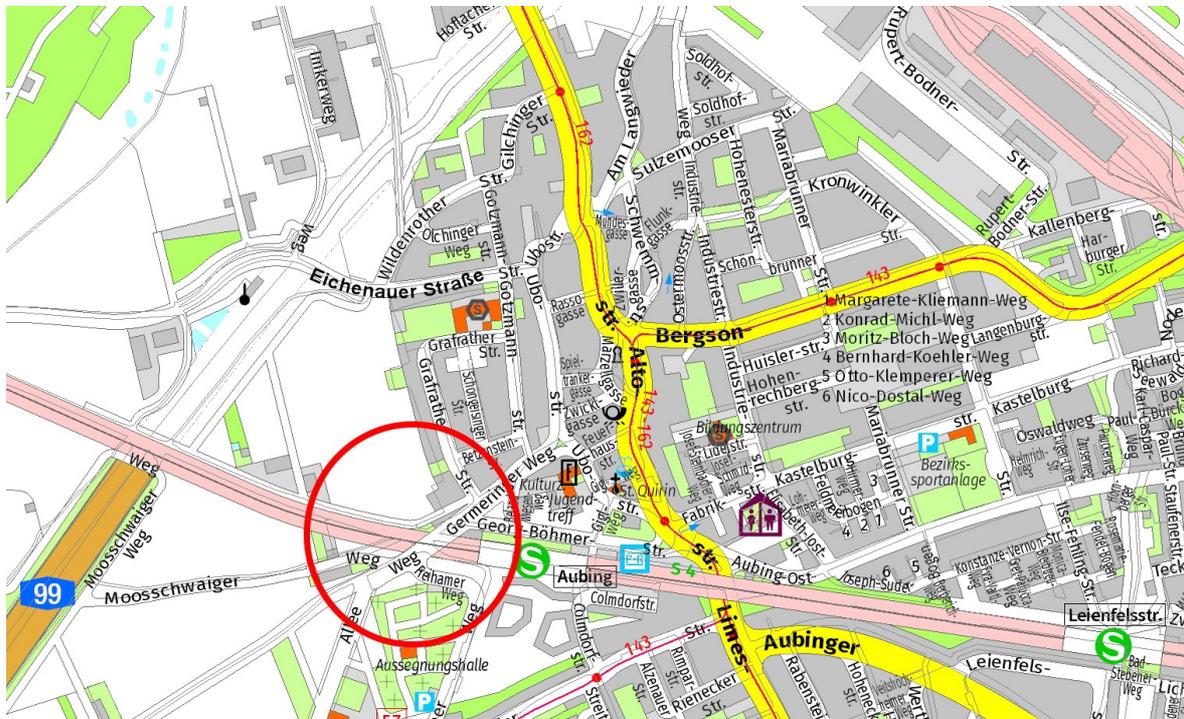


Abbildung 4: Stadtplan Ortskern Aubing

Quelle: LHM

Dabei sind insbesondere auch die Auswirkungen und Eingriffe in den Naturhaushalt, den Biotopverbund entlang der Gleisstrasse, die Erholungssituation und das Orts- und Landschaftsbild aufzuzeigen. Zudem ist die bauliche Machbarkeit der geplanten Bahnunterführung am Germeringer Weg nachzuweisen und entsprechend eine Lage aufzuzeigen, die verkehrlich, städtebaulich und landschaftsplanerisch verträglich ist. Ziel ist es, auf Grundlage von bewerteten Planungsvarianten unter Einbeziehung der örtlichen Bevölkerung und Darlegung der Machbarkeit der geplanten Tiefbaumaßnahmen, die Planungsgrundlage für die konkrete Umsetzung der Anbindung für alle Verkehrsteilnehmer von Freiham Nord nach Alt-Aubing zu entwickeln.

Die Machbarkeitsstudie ist dabei in drei Bearbeitungsphasen aufgeteilt:

- Nach einer vorausgehenden Bestandsaufnahme wurden in einer ersten Phase verschiedene mögliche Lösungsvarianten (Planfälle) zur Verkehrsführung entwickelt, beschrieben und verglichen. Für jeden Planfall wurden die Verkehrsbelastungen auf den relevanten Straßen im Hinblick auf ihre Funktion dargestellt und bewertet. Das Ergebnis wird im Folgenden in der Beschlussvorlage vorgestellt.
- In einer 2. Phase sollen zwei Vorzugsvarianten näher untersucht werden, welche in dieser Beschlussvorlage festgelegt werden.
- Auf Grundlage einer der beiden Vorzugsvarianten erfolgt dann in Phase 3 eine detaillierte Machbarkeitsstudie, in der die städtebaulichen, freiraumplanerischen und baulichen Auswirkungen und Potenziale dargestellt werden sollen. Abschließend soll die technische Machbarkeit, eine Grobkostenermittlung und die Erarbeitung eines Zeitplanes für die konkrete Umsetzung der Maßnahme aufgezeigt werden.

Um die Bürgerinnen und Bürger des 22. Stadtbezirkes zu informieren, einzubinden und ihre Wünsche und Anregungen aufzunehmen, wird die Machbarkeitsstudie durch mehrere Bürgerworkshops in einem iterativen Prozess begleitet. Der erste Workshop fand am 06.04.2016 statt und diente dazu, die Wünsche und Anregungen der Aubinger Bürgerinnen und Bürger bezüglich der verkehrlichen und räumlichen Fragestellungen aufzunehmen. Dieser erste Workshop ist in einer Broschüre dokumentiert und veröffentlicht (muenchen.de/rathaus/Freiham/download). Die Wünsche und Anregungen wurden in das Leistungsbild der Machbarkeitsstudie aufgenommen.

Inklusive der Anregungen der Bürgerinnen und Bürger vor Ort sind in der Machbarkeitsstudie die folgenden Bestandsdaten und Planungsvorgaben zu berücksichtigen:

- Erhalt des Aubinger Festplatzes am Belandwiesenweg
- Untersuchung einer verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing nach Norden für alle Verkehrsarten (Auflassung Bahnübergang Germeringer Weg)
- geeignete Maßnahmen mit dem Ziel der MIV-Entlastung im Aubinger Dorfkern (Bereich Ubostraße / Germeringer Weg)
- Berücksichtigung des geplanten mehrgleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Pasing-Buchenau mit einer Höhenfreimachung des Bahnübergangs Germeringer Weg
- Berücksichtigung einer Erschließung der Potentialflächen für Wohnen in Alt-Aubing-West
- Berücksichtigung der grünplanerischen Belange u. a. Berücksichtigung des Naherholungsbandes und Biotopverbundes entlang der Bahn- und Autobahntrasse
- geplante ÖPNV-Erschließung der Buslinie 143 von Alt-Aubing über die Georg-Böhmer-Straße (S-Bahn Aubing) nach Freiham
- Zusätzliche Buslinie über den Germeringer Weg mit Endhalt am S-Bahnhof Aubing und einer Wendemöglichkeit
- Schließung des Belandwiesenwegs für den MIV, soweit möglich

4. Ergebnis der Variantenuntersuchung und der bisherigen Einbindung der Öffentlichkeit

Die einzelnen Varianten sowie die Bewertung durch die Öffentlichkeit sind in Anlage 2 der Beschlussvorlage detailliert dargestellt.

4.1. Zusammenfassung der Ergebnisse

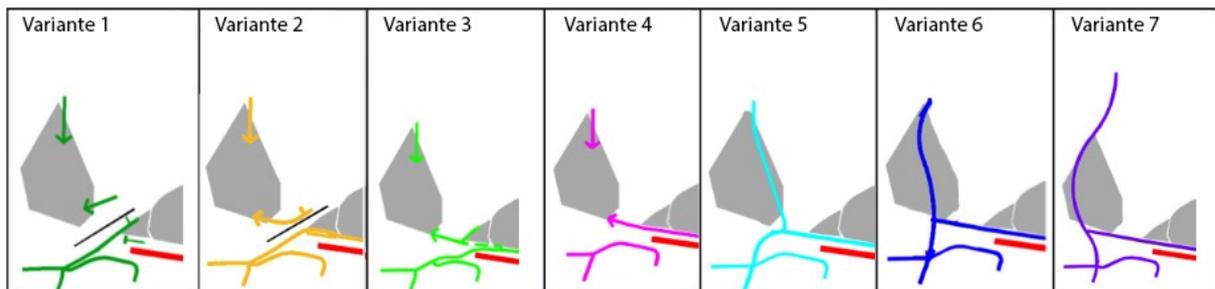


Abbildung 5: Variantenpiktogramme

Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

In der ersten Phase wurden insgesamt sieben unterschiedliche Varianten untersucht, die Freiham an Aubing anbinden.

Die **Varianten 1-3** kreuzen die Bahnlinie auf Höhe des Germeringer Wegs und führen den Verkehr jeweils durch das Dorfzentrum von Alt-Aubing. Die Potentialfläche Alt-Aubing-West wird ausschließlich über den bestehenden Dorfkern erschlossen.

Variante 4 sieht keine direkte Anbindung von Freiham an Aubing vor. Die Verbindung ist über die Limesstraße gegeben. Die Potentialfläche Alt-Aubing-West wird über die Georg-Böhmer-Straße erschlossen.

Die **Varianten 5-7** kreuzen die Bahnlinie in Verlängerung der Aubinger Allee im Bereich der Potentialfläche Alt-Aubing-West. Nördlich der Bahnlinie wird der Verkehr jeweils über 2 Äste geführt: Einer Verbindung über die Georg-Böhmer-Straße nach Alt-Aubing und einer Verbindung nach Norden westlich des bestehenden Dorfkerns durch die Potentialfläche Alt-Aubing-West.

4.2. Bewertung der Ergebnisse aus fachlicher Sicht

Die **Varianten 1,2,3** sind aus verkehrlicher Sicht und auch aus Sicht der Strukturentwicklung negativ zu bewerten, da es im Ortskern von Aubing zu einem erheblichen Mehrverkehr kommen würde und die Potentialfläche für Wohnungsbau im Westen von Aubing nicht optimal erschlossen werden kann. Diese Verkehrszunahmen lassen Auswirkungen auf die lufthygienische Situation sowie eine Erhöhung der Lärmbelastung insbesondere im Germeringer Weg sowie bei Variante 2 und 3 zusätzlich in der Altostraße erwarten.

Die **Variante 4** würde zu erheblichem Mehrverkehr im Bereich der Pretzfelder Straße und der bereits heute belasteten Limesstraße bzw. Altostraße führen. Die Verkehrszunahmen lassen auch Auswirkungen auf die lärm- und lufthygienische Situation insbesondere in der Pretzfelder Straße sowie in der Altostraße erwarten. Aus fachlicher Sicht ist daher diese

Variante nicht weiter zu verfolgen.

Die **Varianten 5,6 und 7** mit jeweils zwei Erschließungsästen sind hingegen aus verkehrlicher Sicht positiv zu bewerten, da der Dorfkern von Aubing entlastet wird und zudem die Potenzialfläche in Alt-Aubing-West gut erschlossen werden kann.

Variante 6 ist dabei der **Variante 5** vorzuziehen, da durch eine Vorfahrtsregelung Richtung Norden weniger Verkehr in die Georg- Böhmer-Straße gelenkt wird.

Variante 7 weist zwar einerseits die größten Entlastungspotentiale für den Ortskern Alt-Aubing auf, hat aber andererseits massive Auswirkungen. Das beliebte Naherholungsgebiet, das durch die Einhausung der Autobahn ermöglicht wurde, würde durch eine erneute Strassenquerung massiv beeinträchtigt. Zudem sind damit erhebliche Eingriffe in die Magerbiotopflächen auf dem Autobahndeckel des Aubinger Tunnels BAB 99 verbunden. Diese Flächen erfüllen wichtige Funktionen für Flora und Fauna und sind zudem planfestgestellte Ausgleichsflächen der BAB 99. Ein Eingriff ist daher sehr kritisch zu sehen und löst erheblichen zusätzlichen Ausgleichsbedarf aus. Dies und die erheblichen Investitionskosten sind dem verkehrlichen Nutzen gegenüberzustellen.

Fazit: Aus fachlicher Sicht sollte die Variante 6 als Vorzugsvariante und Variante 7 hinsichtlich einer Optimierung der Trassenlage weiterverfolgt werden.

Bei den weiteren Untersuchungen sind auch lufthygienische Gesichtspunkte sowie die schalltechnischen Erfordernisse nach der 16. BImSchV zu berücksichtigen.

Variante 7 ist dabei nur perspektivisch im Hinblick auf eine überregionale Betrachtung und strukturellen Weiterentwicklung des Stadtbezirks 22 zu sehen. Im Rahmen vertiefter Untersuchungen sollte daher geprüft werden, ob eine Optimierung der Trassenlage von Variante 7 vor allem im Bereich zwischen Eichenauer Straße und Altostraße Nord mit Ziel einer umweltverträglicheren Lösung möglich ist.

4.3 Ergebnis der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Variantenuntersuchung

In einer zweiten Öffentlichkeitsveranstaltung am 30.11.2017 wurden die Varianten 1 bis 7 den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort vorgestellt und in einer Workshoprunde intensiv diskutiert und bewertet.

Die Anmerkungen der Bürgerinnen und Bürger sowie die Bewertung der unterschiedlichen Varianten aus der Veranstaltung lässt sich wie folgt zusammen fassen:

Die **Varianten 1 bis 3** wurden aufgrund einer Beschneidung des Festplatzes und Zunahmen der Verkehrsmengen im alten Dorfkern Aubing und auf der Altostraße abgelehnt.

Die im ersten Workshop von der Bürgerschaft zur Prüfung geforderte **Variante 4** wird abgelehnt, da die vorgeschlagene Verbindung nach Freiham über die geöffnete Pretzfelder Straße den alten Dorfkern Aubing und die Altostraße zu stark mit Verkehr belasten würde.

Variante 5 wird aufgrund der Trassenführung kritisch bewertet, da im Bereich der

Einmündung zur Eichenauer Straße die anliegende Schule durch erhöhte Lärm- und Abgaswerte beeinträchtigt werden könnte.

Die **Variante 6** wird favorisiert.

Variante 7 wird aufgrund der Entlastungspotentiale für den Aubinger Ortskern positiv gesehen, allerdings wird die Weiterführung über den Autobahndeckel des Aubinger Tunnels BAB A 99 und der damit verbundenen Eingriffe in die vorhandenen Grünflächen negativ bewertet. Hier wurden immer wieder andere Trassenführungen vorgeschlagen.

Die Anregungen wurden protokolliert und in einer Dokumentationsbroschüre (muenchen.de/rathaus/Freiham/download) veröffentlicht.

5. Entscheidungsvorschlag und weiteres Vorgehen

Die **Varianten 6 und 7** sollen wie in Abbildung 6 dargestellt, weiter vertieft betrachtet werden.

Für beide Varianten ist die bauliche Ausgangslage das im Bereich der Gleisanlagen erforderliche Unterführungsbauwerk und dessen straßenräumliche Weiterführung nach Osten in die Georg-Böhmer-Straße und nach Norden in die sog. „Potentialfläche Alt-Aubing-West“. Künftig wird dieser Punkt das Entrée von Aubing nach Freiham sein und die beiden Stadtteile miteinander verbinden. Für die Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße über die geplante Unterführung ist darzustellen, wie diese „Bahnhofstraße“ hinsichtlich Aufenthaltsqualität, der Freiraumqualität, verkehrslenkender Maßnahmen, Schallschutzmaßnahmen, Barrierefreiheit und Attraktivität als ÖPNV-Umstieg optimal umgebaut werden kann. Für den beschriebenen und in der Abbildung 6 als Vertiefungsbereich 1 dargestellten Umgriff soll somit in die detaillierte bauliche und technische Machbarkeitsstudie eingestiegen werden.

Für das Überführungsbauwerk wird hierbei eine maximale Durchfahrtshöhe von 4,50m überprüft, um grundsätzlich die bauliche und technische Machbarkeit hinsichtlich der maximalen Rampenlänge und Böschungskanten nachzuweisen.

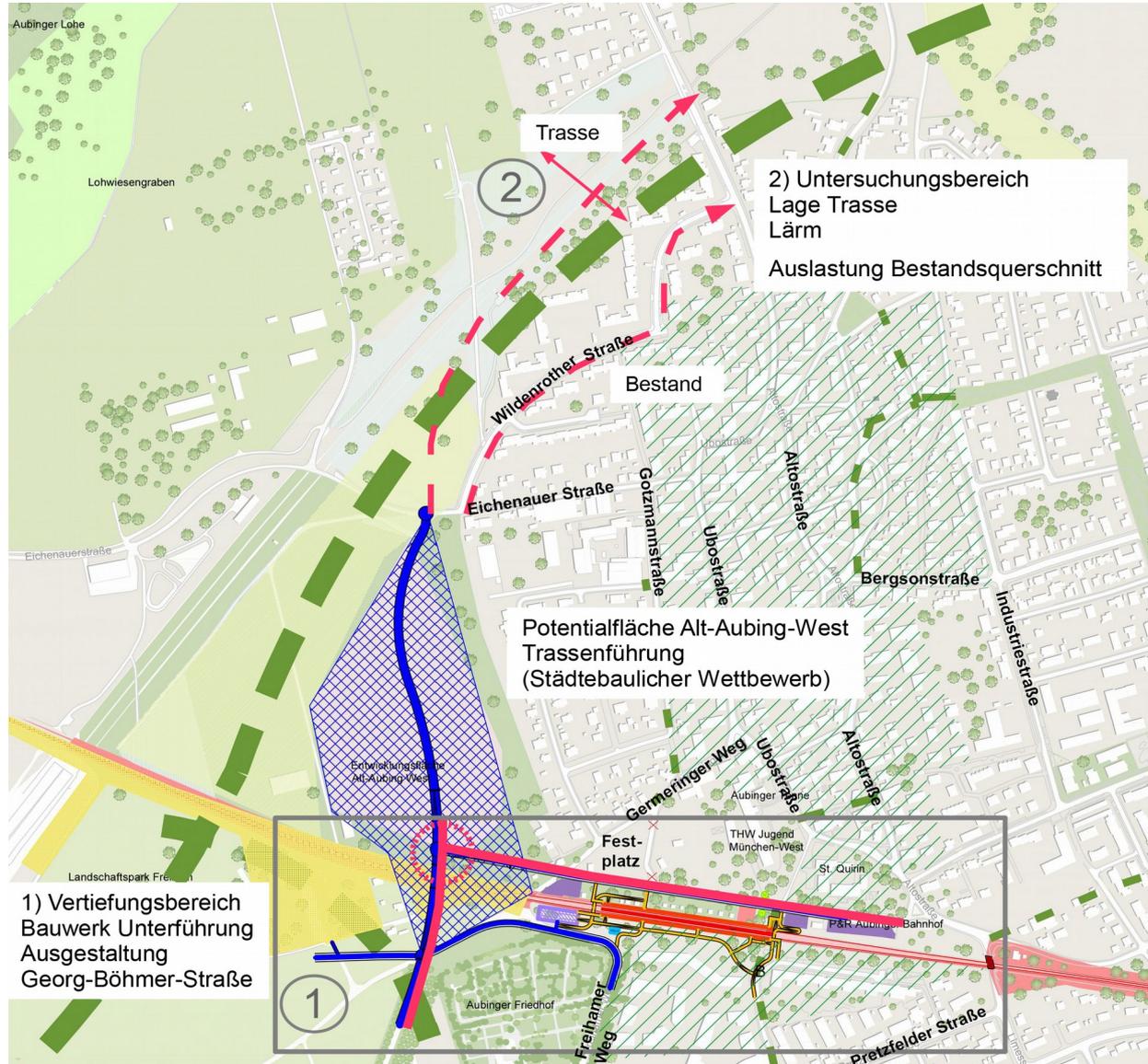
Als weiterer Untersuchungsschwerpunkt soll ermittelt werden, wie sich die Variante 6 weiter im Norden, nach dem Knotenpunkt an der Eichenauer Straße, auf das Bestandsgebiet hinsichtlich verkehrsbedingter Emissionen und der Kapazität des vorhandenen Straßenquerschnitts auswirkt.

Eine Alternative zur Variante 7 soll durch eine Untersuchung einer möglichen Trassenführung außerhalb der planfestgestellten Flächen und außerhalb des heutigen Autobahndeckels vertieft betrachtet werden.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit den detailliert untersuchten Vorzugsvarianten sollen in einer dritten Öffentlichkeitsveranstaltung vor Ort (voraussichtlich im Frühjahr 2019) den Bürgerinnen und Bürgern vorgestellt werden.

Im Anschluss daran sollen dem Stadtrat die Ergebnisse der Machbarkeitstudie zusammen mit dem Votum aus der Bürgerschaft, einer Grobkostenermittlung und einem Zeitplan für die konkrete Umsetzung zur Beschlussfassung vorgelegt werden mit dem Ziel, dass der Stadtrat auf dieser Grundlage den Aufstellungsbeschluss für den entsprechenden

Bebauungsplan fassen kann.



Herbst 2018 Variantenbeschluss

- Vertiefung Machbarkeitsstudie
- Ende 2018, 3. Bürgerworkshop Anbindung Freiham und Aubing

Frühjahr 2019 Aufstellungsbeschluss Anbindung Freiham und Aubing

Abbildung 6: Übersicht zum vorgeschlagenen weiteren Vorgehen

Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

Beteiligung der Freiham Kommission und weiterer Referate

Der Freiham Kommission wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sowie der Öffentlichkeitsbeteiligung hierzu in der Sitzung am 31.01.2018 vorgestellt. Die Freiham Kommission hat diese zur Kenntnis genommen.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Referat für Gesundheit und Umwelt abgestimmt. Das Referat für Gesundheit und Umwelt hat einen Abdruck erhalten.

Beteiligung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied wurde gemäß § 13 Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffer 1.2) Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat folgende Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage 3).

Stellungnahme:

Um eine echte Entlastung des Aubinger Dorfkerns zu erreichen, muss die Variante 7 unbedingt in das Verkehrskonzept mit einbezogen werden.

Antwort: Die Variante 7 ist gemäß vorliegendem Beschluss Bestandteil der vertiefenden Untersuchung.

Die Entlastung des Aubinger Dorfkerns, inklusive angrenzender Wohngebiete muss gewährleistet sein.

Antwort: Die Entlastung des Aubinger Dorfkerns im Bereich Ubostraße ist nach den derzeit vorliegenden Berechnungen des aktuellen Verkehrsgutachtens bei den Vorzugsvarianten 6 und 7 gewährleistet.

Die Hauptachse Altostraße / Limesstraße muss durch die Realisierung des Verkehrskonzeptes entlastet werden.

Antwort: Die Alto-/Limesstraße ist gemäß Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München eine örtliche Hauptverkehrsstraße mit maßgebender Verbindungsfunktion. Im Vergleich zum Prognose Nullfall 2030 wird es in der Altostraße (auf Höhe Georg-Böhmer-Straße) kaum bis keine Verkehrsmengenzunahme geben. Eine deutliche Entlastung kann an diesem Knotenpunkt nicht erreicht werden. Im weiteren Verlauf der Hauptverkehrsstraße findet im Bereich Bergsonstraße eine Entlastung statt.

Zusätzlicher Durchgangsverkehr aus Freiham und den benachbarten Landkreisen ins Ortsgebiet Aubing (Eichenauer Straße) muss verhindert werden.

Antwort: Im Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.12.2017 (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 07546) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die künftige Funktion der Eichenauer Straße im Zusammenhang mit den Planungen zum mehrgleisigen Ausbau der Bahnstrecke Pasing-Buchenau im Benehmen mit der Gemeinde Puchheim zu klären.

Gleiches gilt für die Ortskerne Lochhausen und Langwied.

Antwort: Im Rahmen des Verkehrskonzeptes Münchner Westen wird eine

Machbarkeitsstudie durchgeführt, die die Vor- und Nachteile der im Verkehrsentwicklungsplan der Landeshauptstadt München vorgesehenen „optionalen Netzergänzung“ in Form einer Unterführung zwischen Altostraße und Lochhausener Straße untersucht. Dabei wird u. a. auch ein Fokus auf die noch verträglich abwickelbaren Verkehrsmengen gelegt.

Bei Tunnelsperrungen des Tunnels Aubing der BAB 99 West darf kein zusätzlicher Fernverkehr im Ortsgebiet Aubing inkl. der Ortskerne Lochhausen und Langwied stattfinden.

Antwort: Es wird davon ausgegangen, dass sich die Kapazität nach einem Ausbau der A99 West deutlich erhöht und der Tunnel nur noch in Ausnahmesituationen, wie z. B. nach einem Unfall, gesperrt wird. Entsprechend wird kein zusätzlicher Fernverkehr im Ortsgebiet Aubing, Lochhausen und Langwied stattfinden. Unabhängig davon wird im Zuge des Verkehrskonzeptes für den 22. Stadtbezirk auch das Schwerverkehrsnetz betrachtet.

Aufgrund der künftig zusätzlichen Verkehrsbelastung in der Georg-Böhmer-Straße ist der Bereich am Kindergarten St. Quirin und die Fußgängerquerung Bahnhof/Giglweg besonders zu schützen. Bei der Straßenführung muss berücksichtigt werden, dass der zugehörige Bahnhofsbereich für die zusätzlich zu erwartenden Fahrgäste aus den Neubaugebieten ertüchtigt wird und dieser Bereich aufgrund der Eingangssituation nach Aubing und der Lage am Ensemble Aubing aufgewertet wird.

Antwort: Diesem Bereich kommt eine besondere Bedeutung zu. Er wird sowohl verkehrlich als auch städtebaulich im Rahmen der weiteren Vertiefung der vorliegenden Machbarkeitsstudie untersucht und geplant. Zusätzlich fließen hier die Erkenntnisse der Studie zum Dorfkern Aubing der Abteilung Stadtanierung des Referates für Stadtplanung und Bauordnung mit ein.

Wie verteilt sich der Verkehr von der Eichenauer- und Wildenrother Straße weiter?

Antwort: Dies wird im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht und dargestellt.

Kann ein direkter Anschluss einer neuen Straße an die Bergsonstraße realisiert werden?

Antwort: Derzeit erscheint eine Realisierung einer neuen Umfahrungsstraße an die Bergsonstraße nicht möglich, da zum einen ein Großteil der notwendigen Grundstücke nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München liegt und zum anderen, wichtige Grünflächen betroffen wären. Die derzeit laufenden Studien umfassen diese Untersuchung nicht. Diese Variante müsste gesondert beauftragt werden.

Ergibt sich für den angrenzenden Verkehr aus dem Landkreis FFB auf der Eichenauer Straße eine Steigerung der Attraktivität?

Antwort: Die Verkehrsmengen auf der Eichenauer Straße aus und in den Landkreis FFB erhöhen sich in den Vorzugsvarianten gegenüber dem Prognose Nullfall 2030 nicht wesentlich. In der östlichen Eichenauer Straße im Bereich der Wohngebiete wird sogar eine deutliche Entlastung von über 40% erreicht.

Welche Ergebnisse wurden in Gesprächen mit dem Landkreis und den

angrenzenden Gemeinden über den Verkehrsanschluss erzielt?

Antwort: Über das Projekt Freiham findet ein reger Informationsaustausch mit den umliegenden Nachbargemeinden statt. Über die geplante Verbindung Aubing-Freiham, die auf Münchner Grund liegt, hat es bisher keine Gespräche mit den Umlandgemeinden gegeben. Selbstverständlich werden bei Projekten, die die Umlandgemeinden direkt betreffen, diese auch im Verfahren beteiligt (z. B. Verlängerung U-Bahn Freiham nach Germering, Gesamtverkehrskonzept 22. Stadtbezirk).

Es ist darzustellen, wie sich der MIV ohne rechtzeitigen Ausbau des ÖPNV's (U-Bahn nach Freiham, S-Bahnausbau) entwickeln wird.

Antwort: Zunächst ist festzuhalten, dass die verkehrliche Abwicklung des MIV nach Fertigstellung des 1. Realisierungsabschnittes mit 2 Anschlüssen an die Bodenseestraße und dem Autobahnanschluss an die A99 gesichert sein wird. Zusätzlich bieten die bereits vorhandenen S-Bahnhöfe Freiham und Aubing und das geplante Busnetz eine sehr gute Alternative auf die Verkehrsmittel des ÖPNV umzusteigen.

Um den Verkehr von Freiham inklusive des 2. Realisierungsabschnittes verträglich abwickeln zu können, wird das Busnetz sukzessive nach Baufortschritt und Bedarfen erweitert und angepasst. Zusätzlich ist die Kapazität der ursprünglich geplanten Tram mit Expressbussen sicherzustellen.

Es wird aber davon ausgegangen, dass gemäß den derzeit vorliegenden Planungen der Deutschen Bahn bis 2030 der mehrgleisige Ausbau der S4 Pasing - Eichenau erfolgt sein wird. Ebenso wird gemäß Bundesverkehrswegeplan 2030 und den ausführenden Planungen der Autobahndirektion Südbayern die A99 West auf sechs Spuren ausgebaut sein.

Aufgrund der Grundstückverfügbarkeiten im zweiten Bauabschnitt des zweiten Realisierungsabschnittes werden allerdings in Freiham voraussichtlich noch nicht alle Wohnungen bezogen sein. Entsprechend ist davon auszugehen, dass alle Verkehrswege, (insbesondere der MIV) der Bewohnerinnen und Bewohner, verträglich abwickelbar sein werden.

Es findet ein regelmäßiges Monitoring inkl. umfangreicher Zählungen in Freiham statt, die die verkehrliche Entwicklung über Jahre hinaus begleitet und damit die Möglichkeit eröffnet, rechtzeitig bauliche oder steuernde verkehrliche Maßnahmen zu ergreifen.

Der Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 Aubing-Lochhausen-Langwied hat Abdruck der Vorlage erhalten.

Der Korreferentin, Frau Stadträtin Rieke, und der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Messinger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage weiter zu verfolgen.
2. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, nach Vorliegen der Endergebnisse der Detailuntersuchungen diese dem Stadtrat vorzustellen.
3. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der / Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr.(I) Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. - III.

Über die Verwaltungsabteilung des Direktoriums, Stadtratsprotokolle (SP)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 22
3. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
4. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – SG 3
5. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I
6. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA I-32
7. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II
8. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA III
9. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
10. Mit Vorgang zurück zum Referat für Stadtplanung und Bauordnung HA II/45V
zum Vollzug des Beschlusses.

Am

Referat für Stadtplanung und Bauordnung SG 3