

Telefon: 0 233-24957
22445
22529
Telefax: 0 233-24217

**Referat für Stadtplanung
und Bauordnung**
Stadtplanung
PLAN-HA II/45 P
PLAN-HA II/52
PLAN-HA II/45 V

Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße

- A) Vorstellung der Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing“**
- B) Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße;
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2193
Eichenauer Straße (südlich und nördlich), Ortskern Aubing (westlich), Freiham Nord (nördlich), Bundesautobahn A 99 West (östlich)
(Teiländerung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 965 und 2068)**

- Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss -

- C) Durchführung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerbes**
- D) Anträge und Empfehlungen, offener Brief**
 - 1. Dorfkern Aubing
Antrag Nr. 02-08 / A 03603 von Herrn StR
Helmut Pfundstein vom 22.03.2007**
 - 2. Potentialfläche Aubing vorläufig als Freiraum nutzen
Antrag Nr. 20-26 / A 02694 von Frau StRin Alexandra Gaßmann,
Frau StRin Heike Kainz vom 05.05.2022**
 - 3. Eine Ortsumgehung für Aubing verknüpft weiterdenken
Antrag Nr. 20-26 / A 02695 von Frau StRin Heike Kainz,
Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022**
 - 4. Klimaschutz auch am Stadtrand ernst nehmen - neuer Landschaftspark für Aubing
Antrag Nr. 20-26 / A 02853 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 27.06.2022**
 - 5. Die Aubinger „Potentialfläche“ nicht bebauen, Ausstattung mit Freizeit- und Sportflächen
Antrag Nr. 20-26 / B 04041 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing - Lochhausen - Langwied vom 25.05.2022**
 - 6. Herstellung der geplanten Unterführung an der Limesstraße und dem Germeringer Weg mit maximaler lichter Höhe von 3,80m
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02589 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 28.05.2019**

- 7. Verkehrsanbindung Freiham nicht durch Tempo-30-Zonen von Aubing
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00031 der Bürgerversammlung des
22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 22.06.2021**
- 8. Keine Kfz-Anbindung Freiham an Altaubing - auch nicht über Variante 6 und 7a/b
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00596 der Bürgerversammlung des
22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 17.05.2022**
- 9. Sicherung der Potentialfläche in Aubing als Grünfläche für Freizeit und Erholung
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00598 der Bürgerversammlung des
22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 17.05.2022**
- 10. Keine Erschließung der Potentialfläche Aubing-West mit einer Durchgangsstraße
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00599 der Bürgerversammlung des
22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 17.05.2022**
- 11. Kein Anschluss Aubinger Allee nach Norden für den MIV – nur Bus, Radfahrende,
Fußgänger, Rettungsfahrzeuge
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01268 der Bürgerversammlung des
22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 23.05.2023**
- 12. Potentialfläche (zwischen S4 und Eichenauer Str. und Ortsrand Aubing) als
Bildungs-, Schul-, Sport- und Freizeitfläche nutzen
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01274 der Bürgerversammlung des
22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 23.05.2023**
- 13. Offener Brief**

Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied

Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 08653

Anlagen

1. Lageplan 22. Stadtbezirk (M = 1:50.000)
2. Übersichtsplan zum Bebauungsplan mit Grünordnung (M = 1:5.000)
3. Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (M = 1:10.000)
4. Luftbild (M = 1:5.000)
5. Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing, Obermeyer Infrastruktur vom 29.09.2022

6. Dokumentation der Bürgerinformationsveranstaltung am 26.01.2022
7. Antrag Nr. 02-08 / A 03603
8. Antrag Nr. 20-26 / A 02694
9. Antrag Nr. 20-26 / A 02695
10. Antrag Nr. 20-26 / A 02853
11. Antrag Nr. 20-26 / B 04041
12. Empfehlung Nr. 14-20 / E 02589
13. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00031
14. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00596
15. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00598
16. Empfehlung Nr. 20-26 / E 00599
17. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01268
18. Empfehlung Nr. 20-26 / E 01274
19. Offener Brief
20. Stellungnahme des Bezirksausschusses 22 vom 22.11.2023
21. Stellungnahme der Stadtkämmerei vom 25.03.2024

Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 30.04.2024 (VB)

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Nr. 9 b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung).

Die vorliegende Beschlussvorlage stellt einerseits die Ergebnisse einer Untersuchung zur verkehrlichen und stadträumlichen Anbindung von Freiham und Aubing vor.

Zum anderen ermöglicht der favorisierte Trassenverlauf auch die Erschließung einer neuen Wohnbaufläche zwischen Eichenauer Straße (südlich und nördlich), Ortskern Aubing (westlich) und östlich der Bundesautobahn BAB A 99 (in Tunnellage). Diese Fläche wird im weiteren Verlauf der Beschlussvorlage mit „Potentialfläche an der Eichenauer Straße“ bezeichnet.

Daher soll mit dieser Vorlage auch der Aufstellungsbeschluss für einen Bebauungsplan mit Grünordnung für die genannte Wohnbaufläche gefasst werden.

A) Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing

Hinweis: Die gesamte Machbarkeitsstudie ist als Anlage 5 dieser Beschlussvorlage beigelegt.

1. Ausgangslage der Machbarkeitsstudie

1.1 Verkehrskonzept Freiam

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 über 25.000 Einwohner*innen mit den notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen entstehen.

Grundlage für die Entwicklung von Freiam ist u. a. ein Verkehrsgutachten, das unter der besonderen Berücksichtigung der Nahmobilität bereits im Jahr 2012 in Auftrag gegeben wurde und fortlaufend aktualisiert wird.

Grundsätzlich ist der 22. Stadtbezirk mit drei S-Bahnlinien und insgesamt sieben S-Bahn-Haltestellen gut an das weiträumige Netz des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) angebunden.

Zusätzlich hat die Vollversammlung des Münchener Stadtrats am 23.01.2019 die Verlängerung der U5 bis Freiam (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 12213) und am 19.01.2022 u. a. die Erstellung einer Machbarkeitsstudie zur Tram Amalienburgstraße nach Freiam, die in die Kategorie „In Planung/Bau“ aufgenommen wurde (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 05005), beschlossen. Diese Machbarkeitsstudie soll dabei mögliche Trassenvarianten u. a. im Bereich zwischen Freiam und Aubinger Ortskern und den weiteren möglichen Streckenverlauf in Richtung Osten untersuchen.

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 19.02.2022 „Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiam Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576) wurden insgesamt 22 konkrete Maßnahmen beschlossen, um die Visionen der Modellstadt 2030 in Freiam umzusetzen. Ziel ist es, für die künftigen Bewohner*innen von Freiam eine Mobilität weitestgehend ohne Auto zu ermöglichen, die Nahmobilität in besonderem Maße zu stärken und eine „Stadt der kurzen und attraktiven Wege“ zu schaffen. Ein Baustein ist hier auch der Busverkehr: Bereits heute wird der erste Realisierungsabschnitt Freiam mit 3 Buslinien erschlossen. Mit Fertigstellung des zweiten Realisierungsabschnittes kommt mindestens eine weitere Linie hinzu, wobei die Busse sowohl eine Feinerschließungs- als auch Zubringerfunktion zu den S-Bahnlinien, perspektivisch auch zur U-Bahnlinie haben. Vor diesem Hintergrund ist die Ausgestaltung der Umsteigepunkte maßgeblich für die Attraktivität des ÖPNV-Angebots. Mittelfristig könnte eine Tram von der Amalienburgstraße nach Freiam das ÖPNV-Angebot in Aubing und Freiam ergänzen. Das Ergebnis der Untersuchungen einer Tram nach Freiam ist derzeit nicht abzuschätzen. Laut Auskunft der MVG wird die Untersuchung dazu aufgrund anderer Prioritäten der MVG frühestens in der zweiten Hälfte der 2020er-Jahre erfolgen.

1.2 Anbindung Aubing

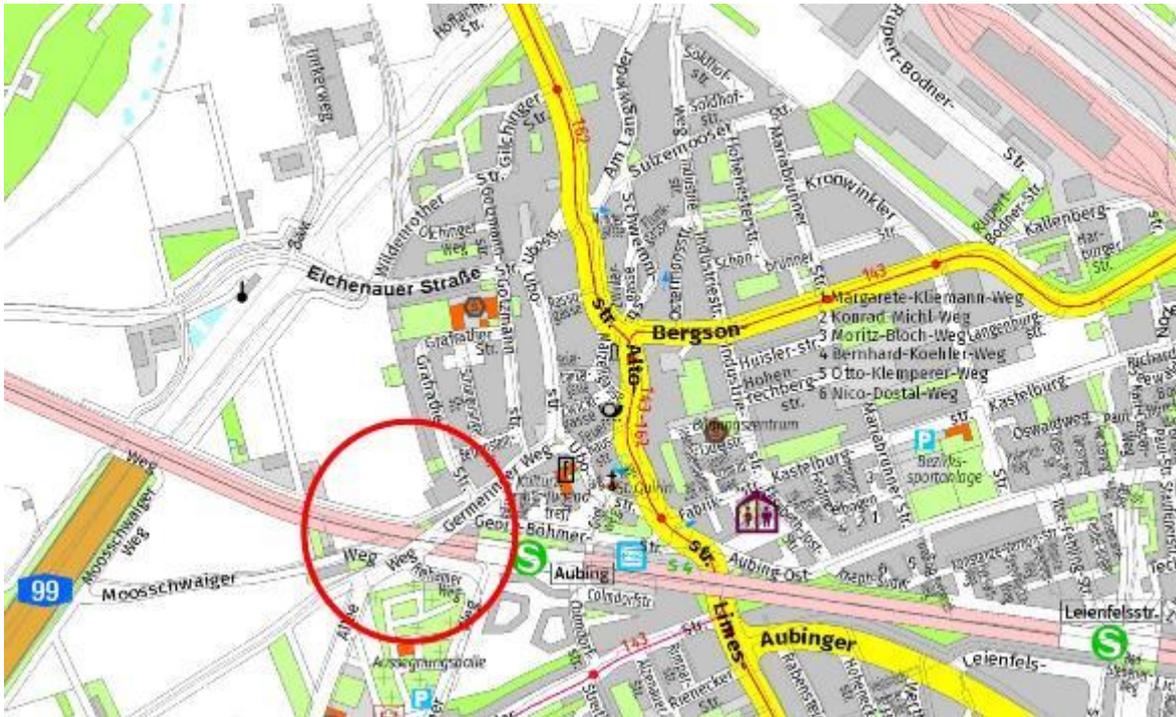


Abbildung 1: Stadtplan Ortskern Aubing

Quelle: LHM

Eines der zentralen Ziele des Verkehrsgutachtens Freiham war und ist die verkehrliche Entlastung im Bereich des Dorfkerns Aubing (Bereich Ubostraße und Germeringer Weg; siehe Abbildung 1). Im Ergebnis des ersten Verkehrsgutachtens zeigte sich, dass - nach Auswertung zahlreicher Planfälle - im Endausbau, der sogenannte Planfall 1h die langfristig sinnvollste und straßenräumlich verträglichste Variante ist (siehe Abbildung 2).

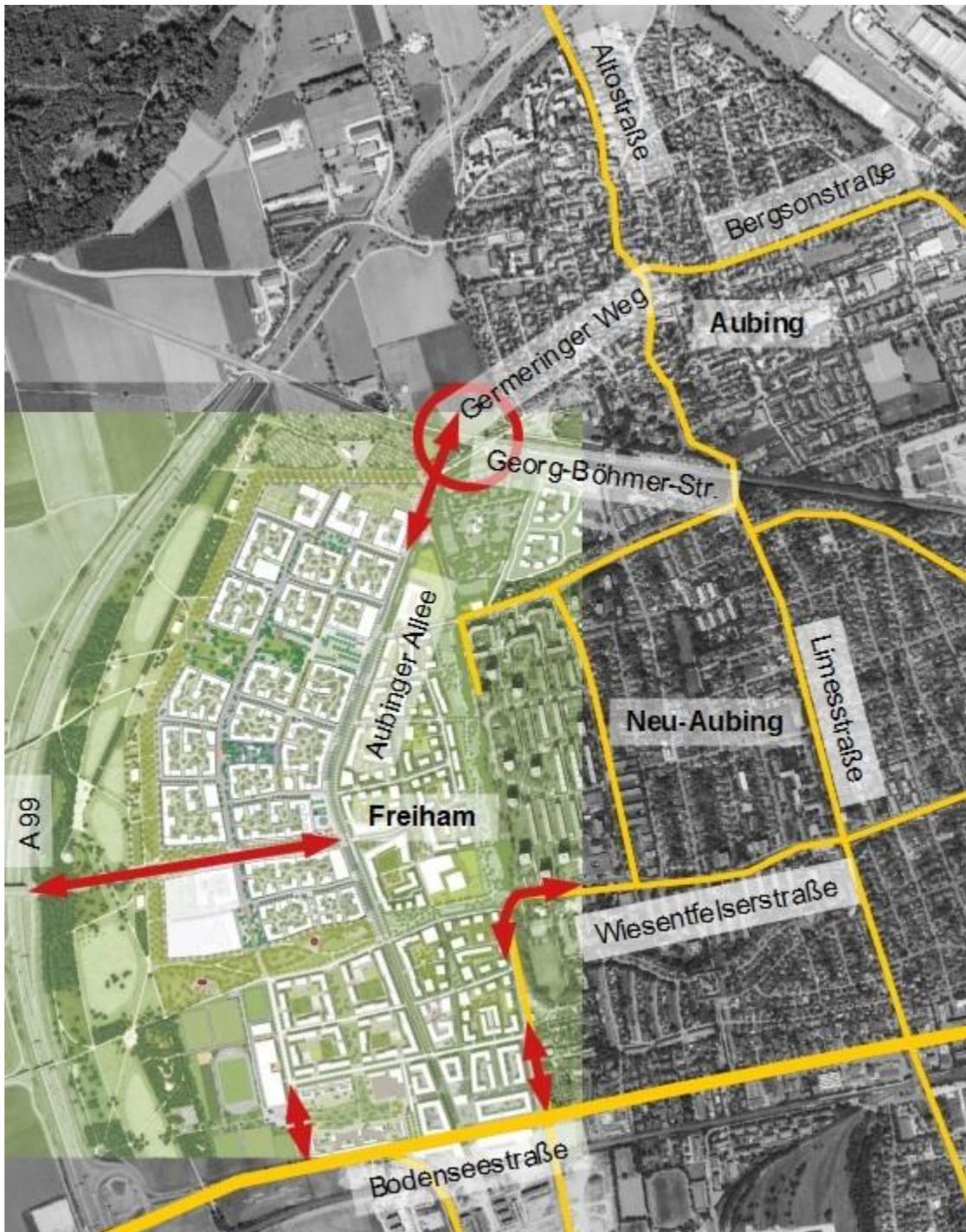


Abbildung 2: Verkehrliche Anbindung Freiham nach Planfall 1h

Quelle: LHM

Hinsichtlich der Anbindung nach Aubing sah der o. g. Planfall 1h die Sperrung des Germeringer Wegs nördlich der Georg-Böhmer-Straße vor, damit der Ortskern von Aubing (Bereich Ubostraße) verkehrlich entlastet wird. Der Verkehr in und aus Richtung Aubing und Freiham sollte in Folge der Sperrung des Germeringer Wegs über die Georg-Böhmer-Straße geleitet werden, was entsprechende Verkehrszuwächse u. a. in der Altostraße zur Folge hätte. In diesem Punkt bedurfte das Verkehrskonzept hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen und der Stadt- und Freiraumverträglichkeit einer vertieften Betrachtung. Hierzu wurde 2016 vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung eine verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing und Freiham in Auftrag gegeben.

2. Zu berücksichtigende Planungen

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 dargestellt werden:

2.1 Ausbau der Bahnstrecke Pasing – Buchenau (Eichenau)

Derzeit laufen Planungen der DB AG zum viergleisigen Ausbau der Bahnstrecke von Pasing nach Eichenau, die auch Auswirkungen auf das vorhandene Straßennetz haben werden. 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. Mit Beschluss vom 18.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13679) hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung verbindliche Angaben zur Ausgestaltung der Bahnüberführungen (Funktion, Querschnitt, lichte Höhe) entlang der Ausbaustrecke beschlossen. Danach wurde für die Bahnüberführung am Germeringer Weg die „Verschiebung des BÜ Germeringer Weg nach Westen mit einer lichten Höhe von 3,80 m, einem Querschnitt von 6,50 m Fahrbahn plus 2 x 2,50 m Gehbahn und 2 x 2,50 m Radweg zzgl. Sicherheitsabstände, Stützmauern und Notgehweg“ beschlossen.

Die in dieser Beschlussvorlage vorgestellten Varianten umfassen demnach auch die vom Stadtrat beschlossene Höhenfreimachung am Germeringer Weg.

2.2 Sanierungsgebiet Ortskern Aubing

Am 17.11.2018 hat der Stadtrat beschlossen, das Sanierungsgebiet Neuaubing - Westkreuz um den Ortskern Aubing zum Sanierungsgebiet Aubing – Neuaubing - Westkreuz zu erweitern (Sitzungsvorlagen-Nr. 14-20 / V 13046). Die sogenannte Teilmaßnahme Ortskern Aubing umfasst circa 23 Hektar mit 1.300 Einwohner*innen und entspricht im Wesentlichen dem ensemblesgeschützten, ehemaligen Ortskern von Aubing. Das Gebiet hat eine gewachsene, heterogene, kleinteilige Siedlungsstruktur mit zahlreichen unter Denkmalschutz stehenden Gebäuden. Wichtige Sanierungsziele sind die Stärkung der Lebendigkeit, die Wahrung der geschichtlichen Identität, die Entwicklung und Aufwertung von öffentlichen Freiflächen sowie die Verbes-

serung der Gestaltqualität im öffentlichen Raum. Zur Umsetzung dieser Ziele hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung am 11.01.2023 einen Eckdatenbeschluss zum Planungswettbewerb Areal Ubostraße gefasst (Sitzungsvorlagen-Nr. 20-26 / V 07361).

2.3 Ausbau der Bundesautobahn (BAG) A 99 West

Die Erweiterung der BAB A 99 zwischen dem Autobahndreieck München Süd-West und dem Autobahnkreuz München-West auf 6 Fahrstreifen ist sowohl im aktuell gültigen Bundesverkehrswegeplan 2030 als auch dem zur aktuellen Fassung des Fernstraßenausbaugesetzes zugehörigen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen im vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung enthalten. Die Aufnahme der Maßnahme in diese Stufe des Bundesverkehrswege- und Bedarfsplans erfolgte nach Bewertung mittels Nutzen-Kosten-Analyse. Weiter wurde das Vorhaben umwelt- und naturschutzfachlich sowie im Hinblick auf die Belange der Raumordnung und Städteplanung überprüft.

Mit diesem gesetzlichen Auftrag plant die Autobahn GmbH den 6-streifigen Ausbau der BAB A 99 im o. g. Abschnitt auf Grundlage der Ergebnisse aktueller Verkehrsuntersuchungen und entsprechend technischen Regelwerken.

Der Variantenuntersuchung liegen daher die Verkehrszahlen des 6-streifigen Ausbaus der BAB A 99 zu Grunde.

3. Aufgabenstellung der Machbarkeitsstudie zur Anbindung Aubing bzw. zur Erschließungsstraße



Abbildung 3: Vorgaben für die verkehrliche Anbindung von Freiam an Aubing
Quelle: LHM

Gegenstand der Machbarkeitsstudie war es, eine Ausarbeitung und Bewertung von Varianten zur Verbindung von Freiham nach Aubing für alle Mobilitätsformen zu erarbeiten.

Inklusive der Anregungen der Bürger*innen vor Ort waren in der Machbarkeitsstudie die folgenden Bestandsdaten und Planungsvorgaben zu berücksichtigen (siehe: Abbildung 3):

- Sperrung des nördlichen Germeringer Wegs (ab Georg-Böhmer-Straße)
- 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 der grünplanerischen Belange u. a. Berücksichtigung des Naherholungsbandes und Biotopverbundes entlang der Bahn- und Autobahntrasse
- geplante ÖPNV-Erschließung der Buslinie 143 von 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

Ein weiteres Ziel der neuen Anbindung ist es, die Erschließung der im geltenden Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung dargestellten Wohnbaufläche (siehe Anlage 3: geltender Flächennutzungsplan) zwischen Eichenauer Straße (südlich und nördlich), Ortskern Aubing (westlich) und östlich der Bundesautobahn BAB A 99 (in Tunnellage), der sogenannten „Potentialfläche an der Eichenauer Straße“ zu ermöglichen.

4. Ergebnis der Machbarkeitsuntersuchung

4.1 Untersuchte Varianten

In einem ersten Schritt erfolgte zunächst die Untersuchung von insgesamt 7 unterschiedlichen Trassenvarianten.

Die Ergebnisse dieser ersten Untersuchung hat der Stadtrat am 19.01.2019 mit der Beschlussvorlage „Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing und Freiham - Ergebnisse der Variantenuntersuchung, Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen“, (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11927) zur Kenntnis genommen und das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage weiter zu verfolgen. Das Gesamtergebnis der

Untersuchung liegt nun vor und wird im Folgenden zusammengefasst vorgestellt. Das vollständige Gutachten ist als Anlage 5 dieser Beschlussvorlage beigefügt und ist unter <https://stadt.muenchen.de/infos/neuer-stadtteil-freiham.html#30>, (2022 Machbarkeitsstudie Anbindung Aubing) veröffentlicht.

Die gemäß Stadtratsauftrag vertieft zu untersuchenden Varianten 6 und 7 sehen beide jeweils die Verteilung des Verkehrs auf zwei Ästen vor. Sie unterscheiden sich insofern, als die Variante 7 eine großräumigere Umfahrung um das Bestandsgebiet von Aubing vorsieht. Gemäß Stadtratsauftrag war die Variante 7 hinsichtlich einer alternativen Trassenlage zu untersuchen. Daher teilt sich die ursprüngliche Variante 7 nun in die Varianten 7a und 7b auf (Abbildung 5).

Vertiefte Untersuchung Variante 6

In Variante 6 ist eine neue „Nord-Süd-Verbindung“ zwischen der Aubinger Allee im Süden und der Eichenauer Straße geplant, die zusätzlich direkt an den Freihamer Weg (südlich der Bahn) und an die Georg-Böhmer-Straße (nördlich der Bahn) angebunden wird.

Weiterhin ist die Sperrung des Germeringer Weges und des Belandwiesenwegs nördlich der Georg-Böhmer-Straße geplant (siehe die folgende Abbildung 4):

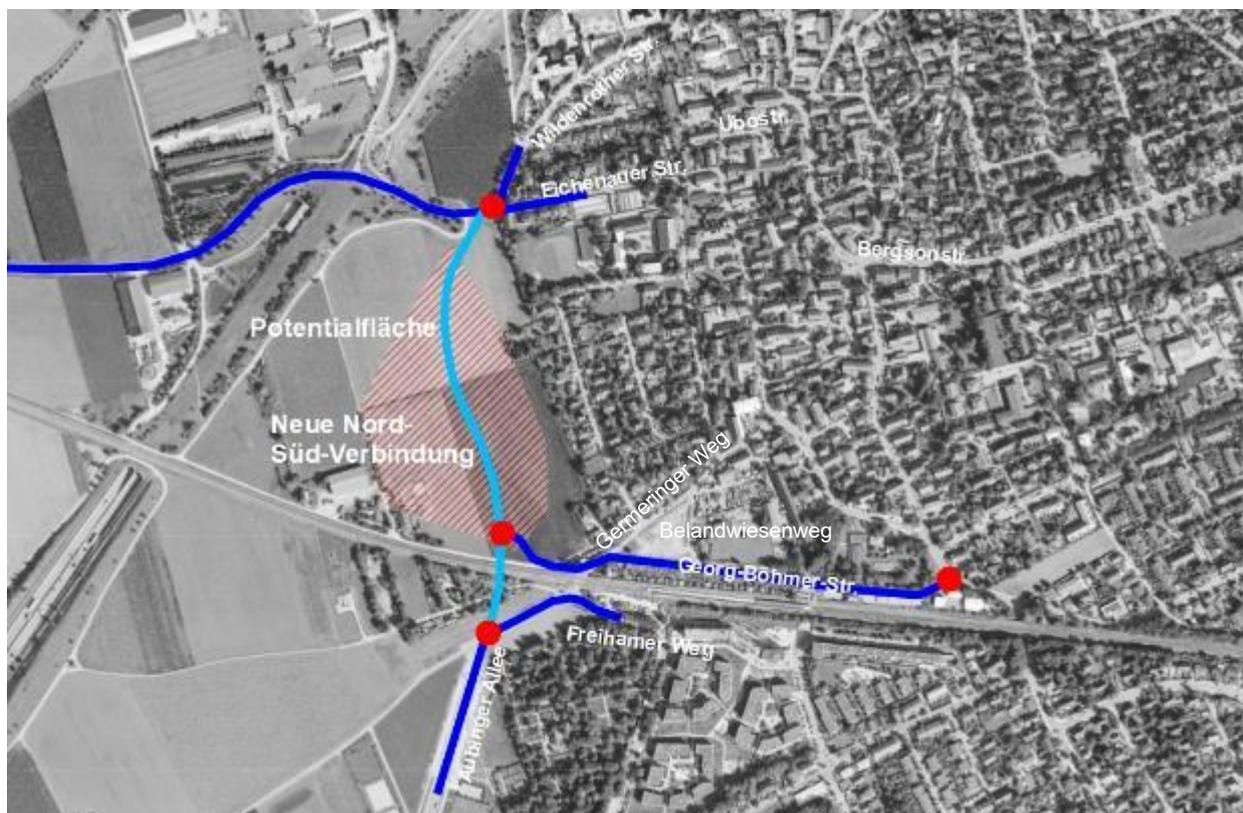


Abbildung 4: Wegenetz Variante 6
Quelle: Luftbild GeoInfoWeb/ LHM

Vertiefte Untersuchung Variante 7a und 7b

In den Varianten 7a und 7b wird für den Verkehr zusätzlich zur Nord-Süd-Verbindung aus Variante 6 eine weiterführende Trasse zwischen Eichenauer Straße bis zur Altostraße untersucht.

In Variante 7a führt eine neue Trasse von der Eichenauer Straße über den Imkerweg und die Hoflacher Str. zur Altostraße, während in Variante 7b die Trasse von der Eichenauer Straße über die südliche Wildenrother Straße und den bestehenden Anliegerweg (Pferdehof) und die Hoflacher Str. bis zur Altostraße führt (siehe die folgende Abbildung 5).

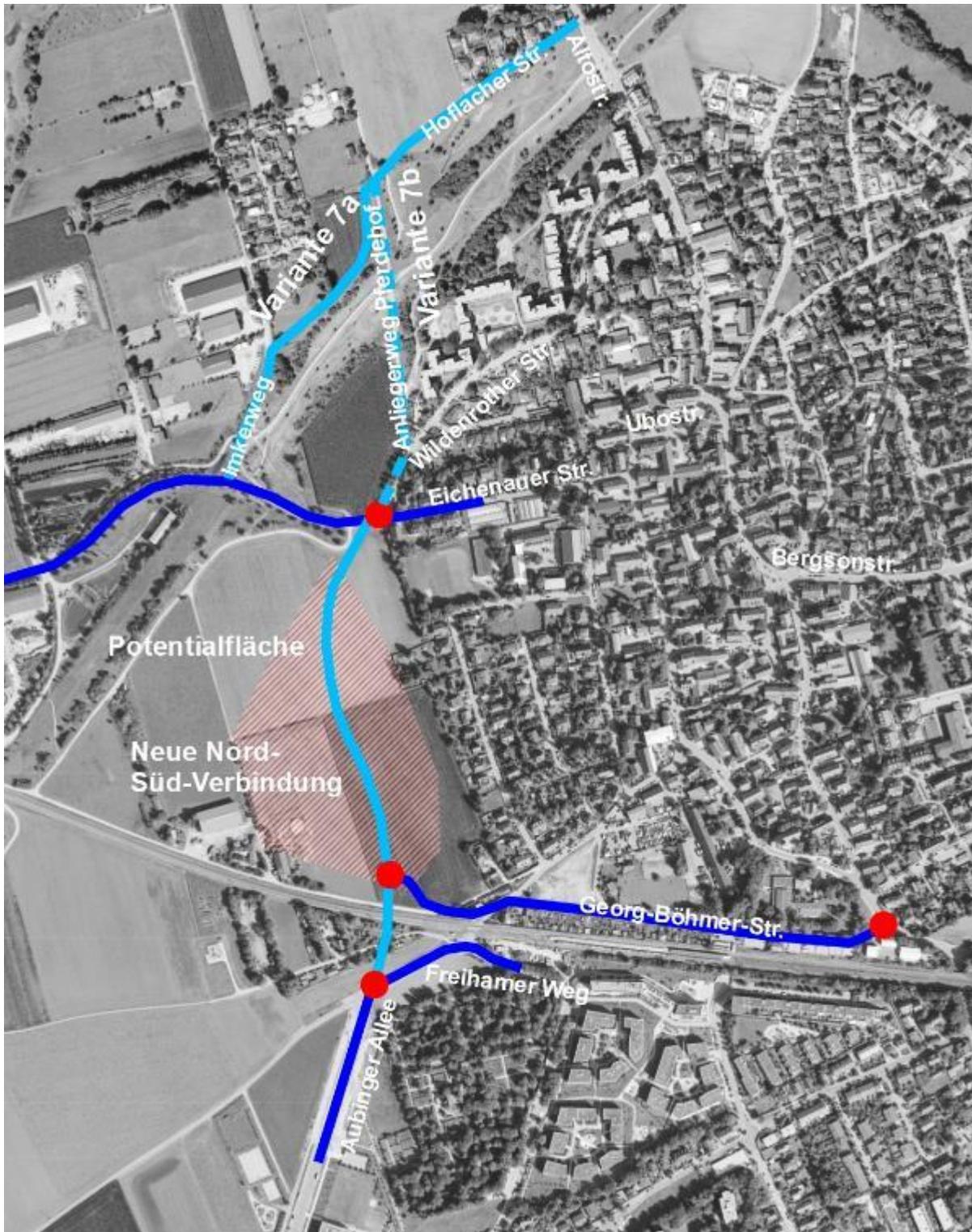


Abbildung 5: Wegenetz Variante 7a, 7b
Quelle: Luftbild GeoInfoWeb/ LHM

4.2 Bewertung der Ergebnisse

Städtebauliche Bewertung

Alle drei untersuchten Varianten 6, 7a und 7b ermöglichen eine gute barrierefreie Verknüpfung der beiden Stadtteile Freiham und Aubing für alle Verkehrsteilnehmer*innen. Sie ermöglichen damit das Zusammenwachsen der beiden Stadtteile sowohl in räumlicher als auch sozialer Hinsicht. Das in Freiham entstehende vielfältige Angebot an neuen Infrastrukturen wird somit für die Bewohner*innen aus den nördlich angrenzenden Gebieten einfach erreichbar.

Aus städtebaulicher Sicht bieten alle drei Varianten zudem eine sehr gute Erschließung der sogenannten Potentialfläche an der Eichenauer Straße durch die neue Nord-Süd-Verbindung. Der geplante Ausbau und die Neugestaltung der Georg-Böhmer-Straße (definierter Straßenraum) mit beidseitigen Gehwegen ermöglicht in allen drei Varianten:

- eine Förderung der Verbindung zwischen Bahnhof und Festplatz
- die Planung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Potentiale in Freiflächen)
- die Einbindung des Geländes um das Aubinger Kulturzentrum Ubo 9 mit verbesserter Anbindung an den Bahnhof Aubing

Zusätzlich ist zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Aubing, Neuaubing und Freiham eine zusätzliche barrierefreie Querung am Westende des Bahnsteigs für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen im Zuge des Ausbaus der S4 geplant.

Aus städtebaulicher Sicht wird zudem durch die neue Querung der Bahn sowohl die Eingangssituation Freiham von Norden als auch die Eingangssituation von Aubing verbessert.

- Zusammenwachsen der Stadtteile: soziale und barrierefreie Verknüpfung
- Aubinger nutzen Freiham: Einkaufen, Schulen, soziale Einrichtungen, Bus- und U-Bahnanbindungen, usw.

Verkehrliche Bewertung

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit zeigt die Untersuchung des Gutachter*innenbüros für alle drei Varianten vor allem für den Ortskern Aubing im Bereich der Ubostraße und der östlichen Eichenauer Straße sowie in Abschnitten der Altostraße gute Entlastungswirkungen gegenüber dem Prognosenullfall 2035.

Gleichzeitig nimmt das Verkehrsaufkommen bei allen drei Varianten in der Eichenauer Straße West in Richtung Puchheim, in der Georg-Böhmer-Straße, im Freihamer Weg und in der Wildenrother Straße zu.

Die Verkehrsabnahmen gegenüber dem Prognosenullfall im Ortskern von Aubing (Altostraße, Ubostraße, Eichenauer Straße, Limesstraße Nord) lassen sich einerseits durch die Sperrung des Germeringer Wegs und andererseits durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die neue Nord-Süd-Anbindung erklären. So werden v. a. die Verkehre aus und in Richtung Westen

(Puchheim) nicht mehr durch Aubing (Ubostraße, Eichenauer Straße Ost) geführt, sondern über die „neue Nord-Süd-Verbindung“ und z. T. über die Georg-Böhmer-Straße geleitet und damit der Ortskern entlastet. Die zusätzlich prognostizierten ca. 500-1.000 Kfz/24h in der Wildenrother Straße entstehen dagegen vor allem durch eine Umorientierung der Anwohner*innen der Wildenrother Straße/Gilchinger Straße, die zukünftig, statt über die Altostraße an- und abfahren, nun die leistungsfähige und schnellere neue Nord-Süd-Verbindung nach z.B. Freiham und zur Autobahn nutzen.

Ebenfalls für alle drei Varianten gilt:

Der Querschnitt der Georg-Böhmer-Straße müsste entsprechend des Planungsvorschlags des Gutachter*innenbüros ausgebaut werden.

Laut Gutachten hat der bestehende Querschnitt der Wildenrother Straße mit einer Fahrbahnbreite von ca. 7m (+ beidseitigen Gehwegen mit ca. 2 m Breite) und einer zulässigen Geschwindigkeit von 30 km/h (Zone 30) gemäß Richtlinien (RASt 06) ausreichende Breiten für eine leistungsfähige Abwicklung der prognostizierten Verkehrsbelastungen.

Der bestehende Querschnitt der Eichenauer Straße ist nach Aussage des Gutachter*innenbüros mit seiner Breite von ca. 5 m unterdimensioniert und sollte aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme auf mindestens 5,5 m - 6 m ausgebaut werden.

Für alle drei Varianten weist das Verkehrsmodell hohe Verkehrsbelastungen (12.000 -15.000 Kfz/24h) auf der neuen Nord-Süd-Verbindung im Bereich der Potentialfläche an der Eichenauer Straße auf.

Ebenfalls haben für alle drei untersuchten Varianten die Betrachtungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gezeigt, dass die Bestandsknotenpunkte in der Ortsdurchfahrt Aubing nördlich der Bahngleise in den Spitzenstunden ausreichende Leistungsfähigkeiten aufweisen und ein Ausbau der meisten Bestandsknoten in der Ortsdurchfahrt nicht erforderlich wird. Die „neuen“ Knotenpunkte entlang der geplanten Nord-Süd-Verbindung können leistungsfähig dimensioniert werden. Dabei sind die Anschlüsse der Nord-Süd-Verbindung an die Georg-Böhmer-Straße und an den Freihamer Weg voraussichtlich zu signalisieren. Für den Anschluss an die Eichenauer Straße sind unterschiedliche Knotenpunktformen denkbar.

Die Varianten 7a und 7b unterscheiden sich von der Variante 6 nur im nördlichen Abschnitt zwischen Eichenauer Straße und Altostraße. Die Varianten 7a und 7b sehen hier eine erweiterte Nord-Süd-Verbindung auf teilweise neu zu erstellenden Straßen bzw. auf derzeit untergeordneten und nur teilausgebauten Anliegerstraßen vor. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen von ca. 2.500 – 3.000 Kfz/24h in diesem Bereich weist jedoch lediglich eine geringe Verkehrswirksamkeit auf, so dass gemäß dem Gutachten das Kosten-Nutzen-Verhältnis der erweiterten Nord-Süd-Verbindung kritisch zu sehen ist.

ÖPNV

Das geplante ÖPNV-Konzept mit einer direkten Busverbindung zwischen Aubing und Freiham und der zusätzlichen Buslinie mit Endhalt am S-Bahnhalt Aubing ist in allen drei Varianten um-

setzbar. Nach heutigem Sachstand wird voraussichtlich mindestens eine Buslinie unterstellt werden, die die Potentialfläche durchfährt. Ob eine Tram in Zukunft realisiert werden wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen und abhängig von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie, die frühestens in der zweiten Hälfte der 2020-er Jahre von den MVG durchgeführt werden soll. Im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München ist die Linienführung der Tram über die Limesstraße und Pretzfelder Straße vorgesehen. Der Untersuchungskorridor erstreckt sich über einen deutlich größeren Betrachtungsraum, so dass auch eine Linienführung über die Georg-Böhmer-Straße zur S-Bahnhaltestelle Aubing möglich wäre, die im weiteren Verlauf das Planungsgebiet im Süden durchqueren würde. Die Einbeziehung der Linienführung, die das Planungsgebiet betreffen, sollen bei der Durchführung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs als freizuhaltender Korridor, der eine mögliche Tramtrasse frei hält, erfolgen. Für den Bereich der Georg-Böhmer-Straße am S-Bahnhaltepunkt Aubing müssen im empfohlenen Gestaltungskonzept die aktualisierten Anforderungen für den Buslinienverkehr sowie eine Aufwärtskompatibilität für die Tram berücksichtigt werden. Ein möglicher Ankauf von Fremdgrund und der Ausbau der S4 ist zu berücksichtigen.

Radverkehr

Für alle drei Varianten ist entlang der neuen Nord-Süd-Verbindung straßenbegleitend von der Aubinger Allee bis zur Eichenauer Straße beidseitig die Anordnung von Radentscheid-konformen Radwegen geplant. Damit wird die Verbindung zwischen Aubing und dem neuen Ortsteil in Nord-Süd-Richtung erheblich gestärkt und eine durchgehende Radwegeverbindung zwischen der Bodenseestraße im Süden (Nebenroute Radverkehr) und der Eichenauer Straße (Hauptroute Radverkehr und zukünftige Radschnellverbindung) geschaffen. Entlang der Georg-Böhmer-Straße und dem Freihamer Weg werden die Radfahrer*innen bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30km/h auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden, da einerseits die prognostizierten Verkehrsbelastungen gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) keine Fahrradinfrastruktur erforderlich macht und gleichzeitig gemäß Stadtratsbeschluss vom 18.12.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 1420 / V 15585) in Zone 30-Bereichen keine Fahrradinfrastruktur erstellt wird.

Fußverkehr

Die Planungen sehen für alle drei Varianten neben dem Neubau der Gehwege entlang der neuen Nord-Süd-Verbindung von der Aubinger Allee bis zur Eichenauer Straße einen beidseitigen Ausbau der Gehwege entlang der Georg-Böhmer-Straße und des Freihamer Wegs vor. Zusätzlich ist am westlichen Ende des S-Bahnhalt Aubing eine zusätzliche barrierefreie Fußgängerunterführung mit Anschluss an die Bahnsteige vorgesehen. Insgesamt wird mit den Planungen die Qualität des Fußwegenetzes v. a. in der Anbindung von Aubing an Freiham, aber auch Aubing mit Neuaubing verbessert und gestärkt.

Schalltechnische Bewertungen

Für alle drei vertieften Varianten weist das Verkehrsmodell hohe Verkehrsbelastungen (12.000-15.000 Kfz/24h) auf der neuen Nord-Süd-Verbindung im Bereich der Potentialfläche an der Eichenauer Straße auf, die entsprechende schalltechnische Auswirkungen auf die geplante Wohnbebauung (siehe im Vortrag der Referentin unter B) 3.2.10 Lärm, Seite 34) in der

ersten Baureihe haben werden. Analog zu der Verkehrsentslastung im Ortskern Aubing ist in allen drei Varianten im Vergleich zum Prognose-Nullfall 2035 eine Reduktion der Beurteilungspegel im Bereich der Ubostraße und Eichenauer Straße erkennbar.

Im Bereich der neuen Trasse durch die Potentialfläche an der Eichenauer Straße ist im Nachtzeitraum bis zu Abständen von 50 m von der Straßenmittellachse mit Überschreitungen der Beurteilungspegel zu rechnen.

Bei Umsetzung der Varianten 7a und 7b wäre zusätzlich mit einer Verlärmung des Naherholungsraums im Bereich des Autobahndeckels zu rechnen.

Grünplanerische Bewertung

Aus landschaftsplanerischer Sicht wird die Variante 6 befürwortet, da diese im Vergleich zu den Varianten 7a und 7b die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft aufweist. Südlich der Bahn wird eine planfestgestellte Ausgleichsfläche durchschnitten, in der sich Habitate von Zauneidechsen befinden. Insgesamt wird im Rahmen der anstehenden Bauleitplanung der Eingriff in Natur, Landschaft bzw. Ausgleichsflächen ermittelt und die daraus resultierenden Ausgleichsflächen nachgewiesen und entsprechend kompensiert. Des Weiteren sind die artenschutzrechtlichen Erfordernisse auch im anschließenden Bebauungsplanverfahren bzw. dem Planfeststellungsverfahren zum Ausbau der S4 gesondert zu ermitteln.

Die Varianten 7a und 7b haben zusätzlich im Bereich zwischen Eichenauer Straße und Altostraße erhebliche neue Versiegelungen durch die neue Straßentrasse parallel zum Autobahndeckel zur Folge, die zu einem Verlust bzw. zu einer randlichen Beeinträchtigung naturschutzfachlich hochwertiger Flächen führt. Diese Eingriffe führen bei den Varianten 7a und 7b zu einer Beeinträchtigung des Biotopverbundes auf dem Autobahndeckel bzw. zwischen Einhausung und angrenzender Landschaft. Zudem kommt es bei der Variante 7b zusätzlich noch zu einem Eingriff in planfestgestellte Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel.

Bei den Varianten 7a und 7b ist des Weiteren negativ zu erwähnen, dass es vor allem in der Verlängerung der Trasse zwischen Eichenauer Straße und Altostraße zu erheblichen Eingriffen in das Landschaftsbild und zu Beeinträchtigungen der Erholungsfunktion durch diese neue Straßentrassen kommt. Die positive Wirkung der Autobahneinhausung als landschaftsverbindendes Element wird beeinträchtigt. In Variante 7b kommt es zusätzlich zu einer Trennwirkung für den Geschichtspfad auf dem Autobahndeckel und damit zu einer Beeinträchtigung von viel genutzten Fußweg- und Radverbindungen.

Insgesamt entstünde damit bei den Varianten 7a und 7b ein hoher naturschutzfachlicher Ausgleichsflächenbedarf.

Fazit

Als Fazit kann festgehalten werden, dass die Variante 6 aus verkehrlicher und aus grünplanerischer Sicht als Vorzugsvariante für die weiteren Planungen gesehen wird, da die Varianten 7a und 7b bei hohen Investitionskosten und erheblichen Eingriffen hinsichtlich der ökologischen Situation und Beeinträchtigung der Erholungsfunktion nur eine im Vergleich zu Variante 6 gering verbesserte verkehrliche Wirksamkeit aufweisen. Alle drei Varianten zeigen gute

Entlastungswirkungen für den Ortskern Aubing auf.

Die zusätzlichen Belastungen der Variante 6 auf der Wildenrother Straße sind aus verkehrlicher Sicht vertretbar. Die Verkehrssicherheit bleibt in der Tempo 30 Zone auch weiterhin gewährleistet. Ein Ausbau des Straßenquerschnitts für Pkw ist daher aus fachlicher Sicht nicht erforderlich, kann jedoch bei Einführung einer Buslinie in kleinerem Maße erforderlich werden. Nach heutigem Sachstand wird mindestens eine Buslinie die Potentialfläche durchfahren.

Auch aus städtebaulicher und landschaftsplanerischer Sicht wird die Variante 6 befürwortet, da diese im Vergleich zu den Varianten 7a und 7b, bei nahezu gleicher Verkehrswirksamkeit, die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft aufweist. Einerseits wird die Potentialfläche an der Eichenauer Straße flächensparend erschlossen und andererseits wird der vorhandene wertvolle Landschaftsraum nordwestlich der Eichenauer Straße in seiner bisherigen Qualität erhalten. Zerschneidungseffekte werden hier vermieden. Der auf dem Autobahndeckel konzipierte Biotopverbund und die neu geschaffenen Erholungsflächen werden dagegen bei Variante 7a und 7b stark beeinträchtigt.

Die Variante 6 wird von daher weiter ausgeplant, für die Erschließung der Potentialfläche wird die Straße in jedem Fall benötigt. Im Hinblick auf die Ziele der Verkehrswende, den motorisierten Individualverkehr langfristig zu vermindern, sollte bei wichtigen Planungsschritten im Bereich des Vorhabens (Potentialfläche) im Rahmen der grundsätzlichen Fortschreibung des Verkehrsmodells (neuer Planungshorizont), welche die Fortschritte bei der Verkehrswende sowohl dokumentiert (Analyse) als auch prognostiziert (Prognosenußfall), die Notwendigkeit der Anbindung von Freiham nach Norden überprüft werden. Gerade bei diesem Projekt mit einem langen Realisierungshorizont – die hierfür notwendige Eisenbahnüberführung (EÜ) im Zuge des S4 Ausbaus wird erst in den 30er Jahren erwartet – müssen die Prognosen aktuell gehalten werden.

Die Variante 6 wird somit seitens des Gutachter*innenbüros als auch der Verwaltung als Vorzugsvariante für die weiteren Planungen gesehen.

5. Rückmeldungen aus den Öffentlichkeitsbeteiligungen und Stellungnahme der Verwaltung

Um die Bürger*innen des 22. Stadtbezirkes zu informieren, einzubinden und ihre Wünsche und Anregungen aufzunehmen, wurde die Machbarkeitsstudie durch drei Bürger*innen-Workshops/-Informationsveranstaltungen in einem iterativen Prozess begleitet. Der erste Workshop fand am 06.04.2016 statt und diente dazu, die Wünsche und Anregungen der Aubinger Bürger*innen bezüglich der verkehrlichen und räumlichen Fragestellungen aufzunehmen und in das Leistungsbild der Machbarkeitsstudie einfließen zu lassen.

Die Diskussion an den Werkstatttischen zeigte übereinstimmend, dass eine zusätzliche Verkehrsbelastung des Ortskerns von Aubing im Bereich Ubostraße als größte Gefahr gesehen wurde. Dieser erste Workshop ist in einer Broschüre dokumentiert.

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

Obwohl auch in dieser Veranstaltung die verkehrliche Entwicklung in Aubing sehr kritisch diskutiert wurden, sprachen sich dennoch die Teilnehmenden dieses 2. Bürgerdialogs mehrheitlich für die Varianten 6 und 7 aus.

Die Anregungen wurden protokolliert und in einer Dokumentationsbroschüre (<https://stadt.muenchen.de/infos/neuer-stadtteil-freiham.html#30>, Download Anbindung Aubing: siehe 2017: 2. Workshop (Büro Baumeister) veröffentlicht.

In einer dritten digitalen Öffentlichkeitsveranstaltung am 26.01.2022 wurden die Ergebnisse der vertieften Untersuchung der Varianten 6 und 7 vorgestellt. Die Veranstaltung wurde ebenfalls dokumentiert (siehe Anlage 6). Der Vortrag des Gutachter*innenbüros Obermeyer, des Mobilitätsreferats und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung sind abrufbar unter: <https://stadt.muenchen.de/infos/neuer-stadtteil-freiham.html#30>, Download Anbindung Aubing: siehe 2022: 3. Workshop (MOR), 2022: 3. Workshop (PLAN) und 2022: 3. Workshop (Büro Obermeyer).

Die Beteiligung im Chat war von Beginn der Veranstaltung an sehr intensiv. In dieser Veranstaltung wurden, im Gegensatz zum oben genannten 2. Bürgerdialog, von sehr vielen Teilnehmenden alle Varianten abgelehnt. In einigen Stellungnahmen wurde die Notwendigkeit einer Anbindung für den MIV zwischen Freiham und Aubing generell in Frage gestellt.

Es wurde insbesondere die Gefahr gesehen, dass die neue Anbindung bei Blockabfertigung im Aubinger Tunnel für Schleichverkehre genutzt werden könnte und damit der Autobahnverkehr nach Aubing hineingezogen werden könnte. Besonders besorgt zeigten sich die Anwohner*innen im Hinblick auf die Verkehrssicherheit insbesondere auch spielender Kinder in den Tempo 30 Zonen, aber auch der Schulwegsicherheit zur angrenzenden Gotzmannschule.

Die eingebrachten Fragen, Anregungen und Bedenken aus der Öffentlichkeitsbeteiligung wurden eingehend in der Dokumentation der Online-Informationsveranstaltung (siehe Anlage 6) behandelt.

Die Hauptstandpunkte der Rückmeldungen aus der Öffentlichkeit finden sich darüber hinaus inhaltlich in verschiedenen Anträgen aus dem Stadtrat, dem Bezirksausschuss und in den Empfehlungen der Bürgerversammlung wieder. Diese werden unter D) dieser Beschlussvorlage ausführlich behandelt.

6. Entscheidungsvorschlag

Die Variante 6 wird den weiteren Planungen zugrunde gelegt: d. h.

die Variante 6 bildet die Grundlage für

- die städtebauliche und landschaftsplanerische Entwicklung der Potentialfläche an der Eichenauer Straße, siehe unter B) dieser Beschlussvorlage

- die Abstimmung mit der Deutschen Bahn unter Berücksichtigung der aktuellen Tramparameter (lichte Höhe 4,70m an der EÜ Germeringer Weg und entsprechender Fahrbahnquerschnitt) der Bahnüberführung im Zuge des Ausbaus der S4
- die weitere Projektplanung der Aubinger Allee
- die weitere Projektplanung des Ausbaus der Georg-Böhmer-Straße
- die Umgestaltung des Ortskerns Aubing im Rahmen der Stadtsanierung
- den Grundstückserwerb durch das Kommunalreferat

**B) Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße;
 Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2193
 Eichenauer Straße (südlich und nördlich), Ortskern Aubing (westlich),
 Freiham Nord (nördlich), Bundesautobahn A 99 West (östlich)
 (Teiländerung der Bebauungspläne mit Grünordnung Nrn. 965 und 2068)
 - Aufstellungs- und Eckdatenbeschluss -**

1. Anlass der Planung

Die unter A) dieser Beschlussvorlage erläuterte neue Straße zwischen Aubing und Freiham ermöglicht gleichzeitig die Erschließung einer neuen Wohnbaufläche zwischen Eichenauer Straße (südlich und nördlich), Ortskern Aubing (westlich), Freiham Nord (nördlich), Bundesautobahn A 99 West (östlich). Diese beiden Planungen bedingen sich gegenseitig und sollen deshalb parallel weitergeführt werden. Ein weiterer Anlass ist der nahezu vollständige Erwerb der Flächen des Planungsgebietes durch den Zweckverband Freiham (ZVF) und die Landeshauptstadt (LHM), der es ermöglicht, neuen, bezahlbaren Wohnraum in der Landeshauptstadt München zu schaffen. Die erworbenen Flächen befanden sich zuvor in privater Hand.

2. Städtebauliche und landschaftsplanerische Bestandsanalyse

2.1 Lage im Stadtgebiet, Umgriff Aufstellung Bebauungsplan mit Grünordnung

Die Stadtentwicklungskonzeption Perspektive München bildet die Grundlage für eine nachhaltige und am Gemeinwohl orientierte Entwicklung der Landeshauptstadt München im Sinn einer „Stadt im Gleichgewicht“ (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 04420 vom 02.02.2022). In den strategischen Leitlinien sind die übergeordneten Ziele der Landeshauptstadt dargelegt, die in den Fachleitlinien und Fachkonzepten weiter vertieft und ausdifferenziert werden. Darüber hinaus bündelt, konkretisiert und visualisiert der Stadtentwicklungsplan STEP 2040 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03346 vom 28.07.2021) als zentraler und programmatischer Bestandteil der Perspektive München die Ziele und Strategien zur räumlichen Entwicklung auf gesamtstädtischer Ebene. Mit den Handlungsräumen wurde zudem ein weiterer Planungsansatz eingeführt, der die strategische und die operative Ebene in den besonders dynamischen und fachübergreifenden Schwerpunktgebieten der Münchner Stadtentwicklung besser miteinander verbindet (vgl. Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 12592 vom 24.10.2018). Das Planungsgebiet befindet sich im Handlungsraum 1 „Freiham – Neuaubing – Westkreuz – Pasing“.

Das Planungsgebiet liegt im Stadtbezirk 22, Stadtteil Lochhausen, zwischen Eichenauer Straße (südlich und nördlich), Ortskern Aubing (westlich), Freiham Nord (nördlich), Bundesautobahn A 99 West (östlich), die hier in Tunnellage verläuft (siehe Anlagen 1 und 2, Lage im Stadtgebiet und Übersichtsplan).

Das Planungsgebiet umfasst ca. 18,7 ha und befindet sich überwiegend im Besitz des Zweckverbandes Freiham (ca. 80%), der Landeshauptstadt München (ca. 10%) sowie der Bundesrepublik Deutschland (Bundesstraßenverwaltung), der DB Netz AG und Privater (ca. 10%).

Das Kommunalreferat bzw. der Zweckverband Freiham (ZVF) beabsichtigt, alle noch nicht im Eigentum der LHM oder des ZVF befindlichen Grundstücksflächen im Planungsgebiet zu erwerben.

2.2 Rechtliche und planerische Ausgangslage – Umgang mit Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten – München mit Bedacht gestalten“ vom 01.03.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09071)



Abbildung 6: Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Quelle: GeoInfoWeb/ LHM

Der geltende Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (siehe Abbildung 6) stellt im Bereich südlich der Eichenauer Straße Wohnbaufläche, umgeben von Allgemeiner Grünfläche, und im Bereich nördlich der Eichenauer Straße Allgemeine Grünfläche dar. Die Grünflächendarstellung wird im westlichen Bereich mit der Darstellung „Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft“ überlagert. Im südlichen Planungsgebiet sind Bahnanlagen, Allgemeine Grünfläche und Friedhofsfläche dargestellt.

Im Westen sowie Südwesten parallel zur Autobahn beziehungsweise zur Bahnlinie verlaufen Übergeordnete Grünbeziehungen.

Das Bürgerbegehren „Grünflächen erhalten – München mit Bedacht gestalten“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 09071) wurde am 01.03.2023 in der Vollversammlung des Stadtrats behandelt und inhaltlich vollständig übernommen. Die Ziele des Bürgerbegehrens werden wie folgt berücksichtigt:

Die künftige Wohnbauentwicklung soll ohne eine Änderung des Flächennutzungsplans erfolgen und entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan ausschließlich im Bereich der Wohnbaufläche situiert werden. Die künftig nachzuweisenden Öffentlichen Grünflächen werden in den Bereichen nachgewiesen, die der Flächennutzungsplan als Allgemeine Grünfläche darstellt. Die beabsichtigte Planung steht daher nicht im Widerspruch zu den Zielsetzungen des Bürgerbegehrens.

2.2.1 Bestandssituation

Der Teil des Planungsgebiets nördlich der Bahnlinie ist aktuell nur über die Eichenauer Straße erschlossen und an das bestehende Straßennetz angebunden. Das Planungsgebiet liegt zu großen Teilen im Einzugsbereich der S-Bahnstation Aubing (ca. 600 m Radius), eine direkte Erschließung durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) besteht derzeit nicht.

Das gesamte Planungsgebiet ist weitgehend unbebaut. Die Flächen werden bislang noch landwirtschaftlich genutzt. Im Südteil des Planungsgebietes, nördlich der Bahngleise, befinden sich mehrere landwirtschaftlich genutzte Gebäude, die Freiflächen werden teilweise für Viehhaltung genutzt. Die derzeit noch landwirtschaftlich genutzten Gebäude wurden bereits durch den Zweckverband Freiham erworben und sollen im Zuge der Neubebauung aufgegeben und abgebrochen werden.

Östlich angrenzend an das Planungsgebiet besteht südlich der Eichenauer Straße Ein- und Zweifamilienhausbebauung, nördlich entlang der Wildenrother Straße Geschosswohnungsbau mit bis zu acht Vollgeschossen. Westlich der von Süden nach Norden verlaufenden, eingehausten Autobahntrasse befinden sich weitere landwirtschaftliche Betriebe. Im Südostbereich des Planungsgebietes, nördlich der Bahngleise, werden Grundstücke von einem bestehenden Steinmetzbetrieb genutzt. Aufgrund des Baus der Anbindung von Aubing nach Freiham werden hier Teile der Grundstücke benötigt und sollen deshalb durch den Zweckverband Freiham (ZVF) erworben werden.

2.2.2 Bestehendes Baurecht

Das Planungsgebiet grenzt teilweise direkt an bestehende Bebauungspläne an, beziehungsweise überlagert sie. Im Norden wird der Bebauungsplan Nr. 965 teilweise überlagert. Östlich grenzt der Bebauungsplan Nr. 949 an. Im südlichen Bereich grenzt der Bebauungsplan Nr. 67c an. Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068 für den ersten Realisierungsabschnitt Freiham wird im nördlichen Bereich für die Realisierung der Anbindung Freiham an Aubing (siehe Teil A) überlagert. Für die überlagerten Bebauungspläne sind Teiländerungen notwendig.

Das Planungsgebiet liegt im Südwesten und im Südosten teilweise im Gebiet der Aufstellungsbeschlüsse für den Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2083 sowie den Bebauungsplan Nr. 1633.

Alle Flächen im Planungsgebiet, die sich nicht im Umgriff eines der oben genannten bestehenden Bebauungspläne befinden, sind dem Außenbereich nach §35 BauGB zuzuordnen.

2.2.3 Bauverbots/-beschränkungszone

Im nördlichen Teil, angrenzend an die Wildenrother Straße, liegt das Planungsgebiet in der Anbauverbots- bzw. der Anbaubeschränkungszone gemäß § 9 des Fernstraßengesetzes (FStrG) der Bundesautobahn BAB A99 West.

2.2.4 Bestehende Widmungen

Innerhalb des Planungsumgriffs befinden sich gewidmete Flächen der Bahn für die Gleisanlage der S4. Für die verkehrliche Erschließung des Planungsgebiets werden Bahngrundstücke benötigt. Im Zuge eines Entwidmungsverfahrens durch das Eisenbahn-Bundesamt nach § 23 AEG wurden die Flurstücke 586 T2, 757/2 T1 und 87/3 bereits von Bahnbetriebszwecken freigestellt. Weitere Freistellungen für die Flurstücke 586/26, 697, 753/3 und 757/3 der Deutschen Bahn sind erforderlich. Für das Flurstück 586 ist im Bereich des Germeringer Weges eine Teilfreistellung erforderlich. Die Freistellungen müssen vor dem Satzungsbeschluss durch die Stadt beantragt und durch das Eisenbahn-Bundesamt erfolgt sein.

2.2.5 Bestehende Planfeststellungsverfahren

Das Planungsgebiet grenzt östlich an die planfestgestellte BAB A 99 West, die in diesem Bereich in einem Tunnelbauwerk geführt wird. Durch das Planungsgebiet führt zudem die planfestgestellte Gleistrasse der S4.

Mit Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG vom 26.11.2009 wurde der Neubau einer Lichtzeichenanlage mit Schranken und Gehwegschranken am Bahnübergang Aubing und die daraus resultierenden Ausgleichsflächen beschlossen. Die Anlage und deren Ausgleichsflächen wurden bereits errichtet. Das Vorhaben einer künftigen Anbindung von Freiham an Aubing wird voraussichtlich in diese Flächen eingreifen.

2.2.6. Nahversorgung

Der Dorfkern Aubing wird gemäß Zentrenkonzept als Nahbereichszentrum dargestellt. Dort befindet sich neben mehreren kleinteiligen Nahversorgungsangeboten wie Bäcker, Metzger u. a. auch ein Lebensmittelsupermarkt, der die Versorgung vor Ort sicherstellt, jedoch keine zeitgemäße Größe hat. Dieser ist für das Planungsgebiet im Bereich der Eichenauer Straße fußläufig erreichbar (Entfernung ca. 600m).

Ein weiterer Nahversorger, ein Supermarkt in zeitgemäßer Größe, befindet sich südlich der Bahngleise in der Colmdorfstraße und ist ca. 600m vom Planungsgebiet entfernt.

2.3 Naturhaushalt

Naturraum, Boden

Das Planungsgebiet wie auch das direkt angrenzende Gebiet von Freiham Nord, liegt im west-

lichen Teil der Münchner Schotterebene, einem leicht geneigten und morphologisch kaum gegliederten Naturraum. Die Flächen des Planungsgebietes sind nahezu unbebaut und werden überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Die Böden bestehen überwiegend aus kalkhaltigem, sandigem Kies, die natürlichen oberen Bodenschichten - dies sind insbesondere Pararendzinen - wurden durch die landwirtschaftliche Nutzung überprägt.

Grundwasser

Da das Gefälle der Geländeoberfläche größer ist als das des Grundwassers, nimmt der Grundwasserflurabstand im Planungsgebiet von Süden nach Norden ab. Die quartären Schotter bilden einen Porengrundwasserleiter mit hoher bis sehr hoher Durchlässigkeit. Oberflächengewässer sind im Planungsgebiet selbst nicht vorhanden. Das Grundwasser strömt von Südwesten nach Nordosten. Der Grundwasserflurabstand beträgt im Planungsgebiet im südlichen Bereich bei mittleren Verhältnissen ca. 3,0 m, im nördlichen Bereich, etwa auf der Höhe des Bestandsgebiets Aubing, nur ca. 1,80 m. Im nordwestlichen Bereich des Planungsgebiets herrscht ein sehr hoher Grundwasserstand vor. Hier liegt der Flurabstand im Hochwasserfall bei etwa 1,0 m unter Geländekante (u. GOK). Es ist davon auszugehen, dass sich an der Nordgrenze der Flurabstand für Grundwasserhöchststände auf ca. 1,0 m u. GOK verringern kann.

Vegetation und Fauna, Artenschutz

Das Planungsgebiet ist durch intensive landwirtschaftliche Nutzung in Form von Ackerbau, und Wiesen und Weiden geprägt. Darin eingebettet liegen einzelne Feldgehölze, Baumreihen und Einzelbäume. Die Bahnlinie stellt einen Korridor für trockene und magere Standorte dar. Außerdem sind Ausgleichsflächen für verschiedene Vorhaben im Gebiet vorhanden.

Bisher ist keine der im Planungsgebiet vorhandenen Lebensraumstrukturen als Biotop kartiert. Die vorhandenen Lebensraumstrukturen und die dort vorkommenden Arten sind so weit zu erfassen, wie es für die Beurteilung ihrer naturschutzfachlichen Wertigkeit und die Beurteilung der Eingriffsfolgen der im Planungsgebiet geplanten Vorhaben erforderlich ist. Dies beinhaltet unter anderem auch die Untersuchung einiger, für solche Lebensräume bedeutsamer Pflanzenarten und Tierartengruppen.

Der aktuelle Zustand des Planungsgebietes und seiner Umgebung für die Ziele des Biotopverbundes ist derzeit aufgrund verschiedener linearer Lebensraumstrukturen günstig. Hierzu gehören die Bahnlinie, die Flächen auf dem Autobahntunnel, die Ortsrandeingrünung Aubing, aber auch die im Planungsgebiet vorhandenen Gehölze. Insofern ist der Umgang mit dem Biotopverbund relevant für die Planung.

Durch die Überplanung wird voraussichtlich ein Bedarf an Ausgleichsflächen ausgelöst. Dabei ist auch der Umgang mit den im Gebiet bestehenden und zu überplanenden Ausgleichsflächen zu klären.

Zusätzlich sind im Zuge der Bebauungsplanung artenschutzrechtliche Fragestellungen zu prüfen. Dazu sind Fledermäuse, die in Gebäuden oder Bäumen des Planungsgebiets vorkommen können und das Gebiet mit Sicherheit zur Jagd aufsuchen, zu untersuchen. Das gleiche gilt für

Vogelarten, die in der Feldflur, in Gehölzen oder Gebäuden nisten. Auch Vorkommen von Amphibienarten sollten vorsichtshalber erfasst werden, da in der Nähe des Planungsgebietes Gewässer vorhanden sind.

Bereits bekannt sind Vorkommen der Zauneidechse entlang der Bahnlinie, die sich vermutlich auch auf benachbarte Flächen ausdehnen. Die Zauneidechsenvorkommen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit von der Verkehrsanbindung nach Aubing betroffen, die die Gleisanlagen der Bahnstrecke der S4 kreuzen wird.

Direkt südlich der Gleisanlagen und östlich des Mooschwaiger Weges befindet sich im Planungsgebiet eine planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB (Planfeststellung gem. § 18 AEG Vorhaben ESTW München Südwest 2009, Neubau einer Lichtzeichenanlage mit Schranken und Gehwegschranken am Bahnübergang Aubing, Beschluss vom 26.11.2009), die u. a. auch als Habitat für Zauneidechsen gestaltet wurde und in die je nach Trassenführung der künftigen Anbindung Aubing eingegriffen werden muss.

Insofern ist absehbar, dass im Zuge der Planung artenschutzrechtliche Fragestellungen insbesondere in Bezug auf die Zauneidechse zu bewältigen sein werden.

Da derzeit auch der mehrgleisige Ausbau der Bahnstrecke geplant wird, sind Eingriffe in Natur und Landschaft sowie Zugriffe auf besonders oder streng geschützte Arten auch im Zusammenhang mit diesem künftigen Planfeststellungsverfahren der DB zu bewältigen.

Weitere planfestgestellte Ausgleichsflächen außerhalb des Planungsgebietes befinden sich im Bereich der Einhausung der BAB A 99. Auch diese stellen Magerbiotopflächen dar, die wichtige Funktionen für Fauna und Flora darstellen.

Durch die geplanten Vorhaben können die vorkommenden artenschutzrechtlich relevanten Arten gefährdet oder ihre Lebensräume zerstört werden. Im weiteren Planungsverlauf ist neben den erforderlichen Kartierungen die Erstellung eines Gutachtens zur speziellen artenschutzrechtlichen Prüfung (saP) notwendig. Darin ist auf die konkreten Auswirkungen des Vorhabens für die geschützten Arten detailliert einzugehen und durch Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen die Beeinträchtigung so gering wie möglich zu halten. Es können jedoch auch externe Ausgleichsflächen zur Sicherung des Bestands der vorkommenden Arten erforderlich werden.

Insgesamt sind nach derzeitigem Kenntnisstand - bei Einhaltung von entsprechenden Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen - keine unüberwindlichen artenschutzrechtlichen Hindernisse für eine Bebauung des Gebiets zu erkennen.

Orts- und Landschaftsbild

Die ebene Landschaft der Aubinger Feldflur wird von großen Feldschlägen geprägt. Typisch für die Kulturlandschaft der Münchner Schotterebene weist sie nutzungsbedingt Defizite an struktureller Vielfalt und Raumgliederung auf. Visuelle Begrenzung dieses Landschaftsraums stellt im Westen die Einhausung der BAB A 99 dar mit der als Kulisse dahinter sichtbaren

Aubinger Lohe. Der östlich des Planungsgebietes bestehende Ortsrand von Aubing ist vor allem geprägt durch eine homogene Einfamilienhausbebauung mit 1- bis 2-geschossiger Bauweise. Südlich der Bahngleise entsteht derzeit der neue Stadtteil Freiham Nord mit 4 - 8-geschossiger, offener Blockrandbebauung und einzelnen Hochpunkten mit Kerngebietsnutzung.

Erholungsflächenversorgung

Die Feldflur Aubings im Planungsgebiet wird derzeit vor allem von Spaziergänger*innen und Fahrradfahrer*innen genutzt. Aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung sind weitere freiraumgebundene Nutzungen nicht möglich. Im Nordwesten an das Planungsgebiet angrenzend liegt der begrünte Autobahndeckel. Die Einhausung hat sich als beliebtes attraktives Erholungsgebiet entwickelt, auch im Zusammenhang mit der Installation eines historischen Pfades. Zudem minimiert die Einhausung entscheidend die lärm- und lufthygienischen Emissionen sowie die Barrierewirkung der Autobahn.

Stadtklimatische Ersteinschätzung

Die Grün- und Freiflächen im Untersuchungsgebiet sind Bestandteil von lokal entstehenden Strömungssystemen am westlichen Stadtrand von München, die während sommerlicher Hochdruckwetterlagen kühle Luft aus dem Umland in die Stadtgebiete transportieren. Es handelt sich um einen stadtklimatisch sensiblen Bereich.

Eine mögliche Bebauung und Versiegelung im Untersuchungsgebiet führt zu einem Verlust von Kaltluftproduktionsflächen. Die Gebäude können zudem ein Strömungshindernis darstellen und Luftaustauschprozesse vermindern.

Daher soll für den geplanten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb als sachverständige Berater*in ein/e Klimagutachter*in hinzugezogen werden. In Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz (RKU) sollen entsprechende klimatologische Vorgaben in der Wettbewerbsauslobung Berücksichtigung finden.

Zur Begleitung des Wettbewerbs- und Bebauungsplanverfahrens soll außerdem ein vertiefendes stadtklimatisches Gutachten durchgeführt werden, welches die Ausgangssituation sowie die Auswirkungen der Bebauung auf den Kaltlufthaushalt und die Durchlüftung untersucht.

2.4 Vorbelastungen

Nutzungen der Flächen mit möglichen Vorbelastungen

Die Flächen im Planungsgebiet werden bisher überwiegend landwirtschaftlich genutzt. Am südlichen Rand der Fläche nördlich der Bahngleise befindet sich ein landwirtschaftlicher Betrieb mit Haupt- und Nebengebäude, der jedoch aufgelassen werden wird.

Kampfmittel

Auf den Kriegsluftbildern von 1945/46 sind keine Kriegseinwirkungen im Bereich des Planungsgebietes zu erkennen. Das gesamte Umfeld, vor allem aber die Bahnanlagen östlich des Planungsgebietes waren jedoch während des 2. Weltkrieges Angriffsziel alliierter Luftangriffe. Ein Kampfmittelverdacht ist daher nicht vollständig auszuschließen und wird im Rahmen des

Bauleitplanverfahrens geprüft werden.

Altlasten

Teile des Planungsgebiets sind im Altlastenkataster des RKU verzeichnet. Im Bereich des landwirtschaftlichen Betriebs ist im Altlastenkataster eine Altlastenverdachtsfläche ausgewiesen. Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wird eine Prüfung der Altlastensituation erfolgen.

Bodendenkmäler

Im gesamten Umfeld der zu betrachtenden Flächen befinden sich mehrere Bodendenkmäler. Mit Hinblick auf die Ergebnisse der archäologischen Untersuchungen im Rahmen der Baufeldfreimachungen in Freiham, ist mit einer sehr hohen archäologischen Befunddichte auch im Bereich der zu entwickelnden Flächen in Aubing zu rechnen. Im Zuge des Bauleitplanverfahrens und später auch bei der Freimachung der Baufelder ist dies zu berücksichtigen.

Lärm und Erschütterungen

Das Planungsgebiet ist den Lärmbelastungen des Straßenverkehrs der Eichenauer Straße, der BAB A 99 sowie insbesondere der Bahntrasse München-Buchloe und Erschütterungen aus dieser Bahnlinie ausgesetzt.

Elektrosmog

Entlang der Bahntrasse entstehen durch den in der Oberleitung fließenden Strom elektromagnetische Felder. Inwieweit diese elektromagnetischen Felder Auswirkungen auf das Planungsgebiet haben, ist im weiteren Verfahren zu prüfen.

Lufthygiene

Auf der derzeit vorwiegend unbebauten Fläche des Planungsgebietes ist von der Einhaltung der relevanten lufthygienischen Grenzwerte (NO₂, Feinstaub PM₁₀, PM_{2,5}) im Planungsgebiet auszugehen. Im weiteren Bebauungsplanverfahren wird gutachterlich zu prüfen sein, ob die relevanten lufthygienischen Grenzwerte (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5}) auch im Planungsfall unter Beachtung der veränderten Durchlüftungssituation sicher eingehalten werden können.

3. Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung

3.1 Planungsziele und Eckdaten

Für die Entwicklung des Planungsgebietes und als Grundlage für die Auslobung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerbes werden die folgenden Planungsziele und Eckdaten aufgestellt:

- Es soll ein kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort mit bis zu 1.200 Wohneinheiten für mindestens 3.100 Einwohner*innen mit den erforderlichen Infrastruktureinrichtungen entstehen. Die Schaffung eines zusätzlichen Standortes für eine Grundschule ist nach derzeitigem Stand nicht erforderlich, da die erforderlichen Grundschulplätze entweder in der Bestandsgrundschule an der Gotzmannstraße 19 oder im Rahmen des Grundschulverbun-

des Freiham untergebracht werden sollen (vgl. zur Grundschulversorgung die Ausführungen zum Punkt Grundschulbedarfe unter Ziffer 3.2.5 Soziale Infrastruktur). Die notwendigen sozialen Infrastruktureinrichtungen wie Kindergärten und Kinderkrippen zur Versorgung der ursächlich entstehenden sozialen Infrastrukturbedarfe sollen berücksichtigt werden.

- Es soll ein differenziertes und bedarfsgerechtes Angebot an Wohnraum für Menschen aller Altersgruppen und für alle Lebenssituationen geschaffen werden. Dabei sollen insbesondere Nutzungsmischung, Gemeinschaftsangebote, wohnungsnaher Freiflächenversorgung und Synergien bei der Energienutzung Berücksichtigung finden.
- Es soll bei der Planung wie auch der Umsetzung eine zukunftsweisende, städtebauliche, stadtgestalterische und ökologische Haltung aufgezeigt sowie eine Antwort auf die besondere Lage und Funktion am Stadtrand gegeben werden.
- Hinsichtlich Dichte und Höhenentwicklung soll mit Blick auf die angrenzenden Gebiete (Geschosswohnungsbau Wildenrother Straße, Ortskern Aubing, Freiham Nord) eine angemessene Haltung entwickelt werden
- Das Planungsgebiet soll verkehrlich an das bestehende Straßensystem, insbesondere zur Georg-Böhmer-Straße sowie zum neuen Stadtteil Freiham Nord über eine neue Verbindung Freiham an Aubing gemäß Variante 6 (siehe unter A)) angebunden werden. Ein kompaktes Verkehrsnetz mit erkennbaren Straßenhierarchien zur differenzierten Gestaltung der Straßenräume wird die Basis für die verkehrliche Erschließung des Gebietes bilden. Insbesondere soll dabei ein zukunftsweisendes Mobilitätskonzept zugrunde gelegt werden.
- Eine gute ÖPNV-Anbindung soll darüber hinaus die Vernetzung in die Umgebung sicherstellen.
- Mit Hilfe eines integrierten Mobilitätskonzeptes soll ein autoreduzierter Stadtteil der kurzen Wege entstehen. Dabei sollen die für den südlich angrenzenden neuen Stadtteil Freiham entwickelten innovativen Ansätze und Maßnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität weitergeführt werden (siehe „Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030“ vom 12.02.2020; Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576). Dies beinhaltet insbesondere auch den Verzicht auf Tiefgaragen zugunsten von Mobilitätshäusern.
- Die städtebauliche Planung soll dabei auch ein adäquates Schallschutzkonzept beinhalten.
- Ein differenziertes System unterschiedlicher sich ergänzender öffentlicher und privater Freiräume im Gebiet sowie die Vernetzung mit den bestehenden Grünflächen in Aubing und Freiham Nord soll eine an die verschiedenen Bedürfnisse der künftigen Bewohner*innen angepasste, ausreichende Freiraumversorgung sicherstellen. Die im Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan dargestellten übergeordneten Grünverbindungen entlang der Bahnstrecke und der eingehausten Autobahn sind zu berücksichtigen.

- Größtmögliche Eingriffsvermeidung in Natur und Landschaft und Optimierung des Bebauungskonzeptes im Sinne eines nachhaltigen Städtebaus.
Um den Eingriff in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten, ist eine ressourcenschonende Siedlungsentwicklung das Ziel. Hierdurch wird u. a. durch eine kompakte Bebauung flächensparendes Bauen angestrebt. Um eine Versiegelung durch Unterbauung weitestgehend zu vermeiden sowie Großbaumstandorte ohne Unterbauung und oberirdische Versickerungsmaßnahmen grundsätzlich zu ermöglichen, sollen Parkplätze oberirdisch in Parkhäusern realisiert werden. Darüber hinaus sollen weitere grünordnerische Maßnahmen zur Verminderung der Eingriffe getroffen werden.
Der verbleibende Eingriff in den Naturhaushalt wird einen Bedarf an Ausgleichsflächen auslösen, der soweit möglich im Einzugsgebiet des Planungsgebiet nachgewiesen werden soll.
- Die zu erwartenden Anforderungen an Klimaschutz, Klimaanpassung und Energieeffizienz, sollen u. a. durch die Umsetzung eines Energiekonzeptes, eines Stadtklimakonzeptes sowie in der städtebaulichen und architektonischen Umsetzung erfolgen. Diese sollen insbesondere auch die Baukörperformen mit Gliederung, Höhenentwicklung und Orientierung, die Nutzung und Gestaltung der Dachlandschafts wie auch die Wärme- und Stromversorgung umfassen. Dabei sind auch Aspekte einer wirtschaftlichen Gebäudeplanung und das Thema Schwammstadt zu berücksichtigen. Die Vorgaben aus dem Klimafahrplan (Beschluss der Vollversammlung vom 20.10.2021, Klimaneutrales München bis 2035, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03873) werden Berücksichtigung finden.
- Das neue Quartier soll analog zu Freiham Nord die Teilhabe/Inklusion aller Menschen durch dementsprechende Ausgestaltung der physischen sowie der sozialen Umwelt gleichermaßen sicherstellen und das Miteinander, die Begegnung und die Teilhabe von Menschen unabhängig von Alter, Geschlecht, Nationalität, Behinderung, Hilfebedarf und Bildung ermöglichen.

3.2 Städtebau und Landschaftsplanung

3.2.1 Konzept Planungsgebiet

Das Planungsgebiet soll in Anlehnung an Freiham Nord als kompakter, urbaner und grüner Wohnstandort entwickelt werden. Auch hier gilt es eine qualitätvolle Lösung für die Stadtrand-situation zu finden, die sich im Spannungsfeld zwischen dem urbanen Freiham, dem dörflichen Aubing und dem landwirtschaftlich geprägten Stadtrand bewegt.

Durch einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb soll ein überzeugendes Gesamtkonzept gefunden werden, wie hinsichtlich Dichte und Höhenentwicklung auf die sehr unterschiedlichen angrenzenden Gebiete (Geschosswohnungsbau Wildenrother Straße, Ortskern Aubing, Freiham Nord) reagiert werden kann. Es soll aufgezeigt werden, ob und wie bis zu 1.200 Wohneinheiten, inklusive der sozialen und sonstigen Bedarfe, städtebaulich verträglich auf der im Flächennutzungsplan dargestellten W-Fläche situiert werden können.

3.2.2 Flächenaufteilung und Wohnbaupotential

Die insgesamt 16 Hektar große Fläche (Planungsumgriff) gliedert sich in Nettobauland (innerhalb W-Fläche Flächennutzungsplan) sowie Flächen für Grünversorgung und Ausgleichsflächen auf.

Die im Flächennutzungsplan dargestellte W-Fläche hat eine Fläche von circa 6,3 Hektar. Davon sind rund 5,2 Hektar (circa 33 % des Planungsumgriffs) Nettobauland.

3.2.3 Wohnen

Aufgrund der angestrebten nachhaltigen Entwicklung des künftigen Wohnstandortes, insbesondere im Hinblick auf den sparsamen Umgang mit Grund und Boden, ist die erforderliche Dichte schwerpunktmäßig als mehrgeschossiger Wohnungsbau vorgesehen.

Die Flächen der Landeshauptstadt München sind nach dem Stadtratsbeschluss „Wohnungspolitisches Handlungsprogramm „Wohnen in München VI“ 2017-2021“ vom 26.06.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13560) in Verbindung mit dem Stadtratsbeschluss vom 02.10.2019 „München Modell und Förderung von Baugemeinschaften und partizipativen Wohnformen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 15241) grundsätzlich zu 60 % im Rahmen des geförderten Mietwohnungsbaus (Einkommensorientierte Förderung/EOF, München Modell-Miete) und zu 40 % im freifinanzierten Wohnungsbau (Konzeptioneller Mietwohnungsbau/ KMB) zu bebauen.

In den Wohnquartieren des Planungsgebietes wird eine soziale Mischung angestrebt. Daher sollen die Wohnquartiere analog zum 1. Realisierungsabschnitt in Freiham Nord (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068) kleinteilig aufgeteilt werden und Typologien für unterschiedliche Wohnformen angeboten werden. Diese Vorgehensweise soll die soziale Integration und ein gutes Miteinander fördern.

3.2.4 Nahversorgung

Aus Sicht des Zentrenkonzepts wird Bedarf für ein ergänzendes Nahversorgungsangebot gesehen. Dieses sollte neben den künftigen Bewohner*innen aus dem Planungsgebiet auch die Nahversorgungssituation der bereits vorhandenen Bewohner*innen im westlichen Teil Aubings und in den dicht bebauten Gebieten entlang der Wildenrother Str. verbessern.

Zusätzlich zu einem Nahversorger sind in den Erdgeschosszonen kleinere Gewerbeeinheiten (z. B. Kiosk, Bäckerei, Büro, örtliche Dienstleistungen) sowie gastronomische Angebote denkbar. Dabei muss jedoch die Stärkung des Nahbereichszentrums entlang der Altostraße (Dorfkern Aubing) als Ziel des Zentrenkonzepts berücksichtigt werden. Aus diesem Grund muss Größe und Besatz des künftigen Nahversorgungsangebots im Planungsgebiet im weiteren Verfahren geprüft werden.

3.2.5 Soziale Infrastruktur

KITA-Bedarfe

Für das Planungsgebiet wird nach derzeitigem Stand ein Bedarf von drei Häusern für Kinder

mit jeweils zwei Krippen- und drei Kindergartengruppen geltend gemacht.

Die zum Zeitpunkt des Beschlusssentwurfs vorliegende Modellrechnung zur Ermittlung der ursächlich entstehenden sozialen Infrastrukturbedarfe basiert auf der ursprünglich geplanten Errichtung von 1.400 Wohneinheiten. Der genannte Bedarf wird bei Vorliegen der aktualisierten Modellrechnung sowie im weiteren Bebauungsplanverfahren und darüber hinaus laufend überprüft und ggf. angepasst.

Grundschulbedarfe

Für das Planungsgebiet ist bei Realisierung der vorgesehenen Wohnbebauung nach derzeitigem Stand von einem größeren, zusätzlichen Bedarf an Grundschulplätzen auszugehen. Das Planungsgebiet liegt im Sprengel der Grundschule Gotzmannstraße 19. Im Referat für Bildung und Sport (RBS) wurden bisher die folgenden zwei Versorgungskonzepte diskutiert: 1. Die Mitversorgung des Gebietes an der Bestandsgrundschule Gotzmannstraße 19, für die eine entsprechende Erweiterung geprüft werden soll. 2. Die Mitversorgung des Gebietes im Rahmen des Grundschulverbundes Freiham, zu dem der Grundschulsprengel Gotzmannstraße aktuell gehört. Die Herstellung der Schulwegsicherheit ist für alle Varianten zwingend erforderlich. Aus Sicht der Bedarfsplanung im RBS käme ein eigener Grundschulstandort erst dann in Frage, wenn die beiden erstgenannten Alternativen nicht realisiert werden können. Ergebnisse dazu gibt es derzeit noch nicht. Für den Fall, dass beide Optionen nicht greifen, soll im Planungsgebiet eine optionale Fläche für einen Grundschulstandort vorgehalten werden. Im Wettbewerbsentwurf ist die Fläche gemäß der aktuellen Beschlusslage als optionale Schulfläche mit einzuplanen. Die prioritär gewünschte Bebauungsmöglichkeit als Wohnbebauung soll im Wettbewerb als Umgriff dargestellt werden und ist städtebaulich sinnvoll einzubinden.

Der optionale Schulstandort ist im Wettbewerbsentwurf als Fläche mit Umgriff hinsichtlich Größe, Lage, Grundstücksqualitäten bzw. -zuschnitt sowie Erschließung zu verorten. Falls die optionale Schulfläche nicht kommt, ist diese Fläche einer Wohnbebauung zuzuführen.

3.2.6 Nachhaltigkeit, Klimaschutz, Klimaanpassung und -neutralität

In Anbetracht der weltweiten Klimakrise und der hohen Verantwortung des Bausektors am CO₂-Ausstoß, soll das neue Quartier als Beispiel nachhaltigen Städtebaus dienen. Dies soll auf einer umfassenden Nachhaltigkeitsbetrachtung anhand des Klimafahrplans (Beschluss des Stadtrates vom 20.10.2021, Sitzungsvorlagen Nr. 20-26 / V 03873, Klima-neutrales München bis 2035) geschehen, die Ziele eines ökologisch-orientierten Städtebaus mit ökonomischen Erwägungen und sozialen Anforderungen verbindet und in einem auch stadtgestalterisch bzw. baukulturell ansprechenden Gesamtkonzept zusammenführt.

Ein integriertes Gesamtkonzept soll die verschiedenen Aspekte von Nachhaltigkeit frühzeitig bündeln.

Die Themen Nachhaltigkeit wie z. B. Energieeffizienz, Klimaschutz, Schwammstadtprinzip, Klimaanpassung und -neutralität, sollen in einem ganzheitlichen Ansatz im Wettbewerbsverfahren von der Auslobung bis zur abschließenden Preisgerichtssitzung über alle Phasen hinweg Berücksichtigung finden und anschließend in die Rahmenplanung übergehen, die dann

Basis für die Bauleitplanung sein wird.

Niederschlagsmanagement

Gemäß Entwässerungssatzung der Landeshauptstadt München darf das Niederschlagswasser grundsätzlich nicht in den städtischen Kanal eingeleitet werden. Es ist vor Ort zu behandeln mit dem Ziel eines möglichst naturnahen Wasserhaushalts. Dabei sind Aspekte für ein nachhaltiges Regenwassermanagement nach dem Schwammstadt-Prinzip (Regenwasserrückhalt, Verdunstung, Versickerung, Speicherung) zu berücksichtigen.

Aufgrund des hohen Grundwasserstandes im Planungsgebiet ist eine oberflächennahe Form der Versickerung zu wählen. Im weiteren Verfahren wird der Nachweis zum schadlosen Rückhalt von Starkregenereignissen nach DIN1986 zu führen sein. Hierbei wird je nach Versiegelungsgrad eine unterschiedliche Regenhäufigkeit angesetzt (mind. 30-jährliche Regenereignisse).

Wegen des hohen Grundwasserstandes und zum Schutz des Grundwassers ist ein vertiefendes Gutachten zum Niederschlagsmanagement erforderlich, welches insbesondere die oberirdische Versickerung im Planungsgebiet nachweist.

3.2.7 Ökologie

Ziel ist eine ressourcenschonende Siedlungsentwicklung und somit auch der sparsame Umgang mit Grund und Boden. Das ökologische Konzept geht daher von einer größtmöglichen Eingriffsvermeidung aus und sieht die Optimierung im Sinne eines nachhaltigen Städtebaus auch unter Klimaschutzaspekten vor.

Daher ist eine möglichst geringe Versiegelung der Baugrundstücke bei einer gleichzeitig qualitätvollen Durchgrünung unter Berücksichtigung der biologischen Vielfalt anzustreben. Ein Mobilitätskonzept, das u. a. eine Parkierung in oberirdischen Parkhäusern vorsieht, ermöglicht die weitgehende Freihaltung von Unterbauung der Baugrundstücke. Dies bietet die Möglichkeit von langfristigen Großbaumstandorten und oberflächigen Versickerungsstandorten.

Der Gestaltung der Dachflächen wird besondere Bedeutung zugemessen. Hier wird ein ganzheitliches Konzept zu erarbeiten sein, das die verschiedenen Nutzungsansprüche wie Regenrückhalt, Biodiversität, Erholungsnutzung und Flächen für Photovoltaikanlagen sinnvoll miteinander verknüpft.

Trotz vorgesehener Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen wird ein Eingriff in Natur und Landschaft verbleiben und daher sind entsprechende Ausgleichsflächen im weiteren Bebauungsplanverfahren nachzuweisen. Diese sollten nach Möglichkeit im räumlichen Zusammenhang zum Eingriffsort situiert werden.

3.2.8 Grün- und Freiraum

Grün- und Freiflächen stellen eine wesentliche Voraussetzung für eine hohe Wohn- und Lebensqualität dar. Neben ihrer stadtoökologischen Wirkung dienen sie vor allem der Erholung und tragen zur Orientierung und Identifikation mit dem neuen Wohnstandort bei. Im Zusam-

menspiel mit der städtebaulichen Idee soll im Planungsgebiet ein prägnantes Grün- und Freiflächensystem entwickelt werden, welches entsprechend die örtlichen Gegebenheiten mit einbezieht bzw. auf das vorhandene Landschaftsbild reagiert, vielfältige, interessante Räume schafft und das Quartier bereichert.

Die bereits im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung dargestellten übergeordneten Grünverbindungen (siehe Anlage 3) entlang der Bahnstrecke und der eingehausten Autobahn, die sowohl dem Biotopverbund stärken wie auch die Erholungsfunktion berücksichtigen, werden bei den weiteren Planungen berücksichtigt werden.

Es soll für die Bewohner*innen aller Altersstufen ein attraktives Wohnumfeld mit vielfältig nutzbaren privaten Freiflächen und öffentlichen Grünflächen entwickelt werden. Eine gute räumliche Zuordnung und Verknüpfung der Freiräume mit der Wohnbebauung ist hierfür Voraussetzung, ebenso wie die Durchlässigkeit für den Fuß- und Radverkehr.

Die öffentlichen Grünflächen sollen möglichst als zusammenhängende Flächen entwickelt werden, um ausreichend Fläche für eine intensive Erholungsnutzung zu bieten, insbesondere auch für attraktive Spielflächen. Auch wenn die Grünflächen in erster Linie der Erholung dienen, wird eine ökologische Gestaltung mit Großbaumpflanzungen und extensiven, artenreichen Wiesen auch aus Nachhaltigkeitsaspekten verfolgt.

3.2.9 Verkehrserschließung

Bezüglich der künftigen verkehrlichen Anbindung des Planungsgebietes wird auf die Ausführungen im Beschluss unter A) Ziffer 6 verwiesen. Danach soll die Anbindung des Planungsgebietes künftig gemäß der dort genannten Variante 6 erfolgen.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Die neue Nord-Süd-Verbindung von Aubing nach Freiham soll das Planungsgebiet in Nord-Süd Richtung erschließen und gleichzeitig als attraktive Quartierserschließung dienen. Grundlage ist die Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing nach Freiham, die als Lösungsvorschlag die Variante 6 vorschlägt (siehe im Beschluss unter A) Ziffer 6).

Die Variante 6 schließt die Erschließung im Norden an die Wildenrother Straße an. Im südlichen Verlauf unterquert die Anbindung die S-Bahn Trasse und schließt an die Aubinger Allee sowie den Freihamer Weg an. Zusätzlich soll das Planungsgebiet südlich auch an die Georg-Böhmer-Straße angeschlossen werden. Im weiteren Verfahren soll das begleitende Mobilitäts-/Verkehrsgutachten aufzeigen, wie z.B. durch verkehrslenkende Maßnahmen (wie Einbahnregelungen) der Aubinger Ortskern weiter entlastet werden kann.

Das künftige Quartier soll so erschlossen werden, dass der Verkehr verträglich in das bestehende Netz eingebunden wird. Intern soll das Planungsgebiet über ein möglichst flächensparendes Straßen- und Wegesystem verkehrlich erschlossen werden. Generell sind die Einrichtungen (z. B. Kindertagesstätte, Einzelhandel) so zu planen, dass die Erschließung hierfür möglichst wenig Verkehr in das Innere des Planungsgebietes zieht.

Mit Hilfe eines integrierten Mobilitätskonzeptes soll ein autoreduzierter Stadtteil der kurzen

Wege entstehen. Dabei sollen die für den südlich angrenzenden neuen Stadtteil Freiham entwickelten, innovativen Ansätze und Maßnahmen für eine zukunftsfähige Mobilität weitergeführt werden.

Entsprechend ist u. a. analog zum Mobilitätsbeschluss Freiham (VV-Beschluss vom 19.02.2020, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576) auf Grundlage eines innovativen Mobilitätskonzeptes die Errichtung von Mobilitätshäusern vorzusehen. Bei den Mobilitätshäusern handelt es sich um Parkhäuser in Geschossbauweise, welche neben Kfz- und Fahrrad-Stellplätzen für Anwohner*innen und Besucher*innen diverse ergänzende und standortoptimierte Tandemnutzungen (z. B. Sharing-Angebote für Kfz und Räder, Packstationen, Mobilitätskioske, Veranstaltungs- und Gemeinschaftsräume, kulturelle und soziale Einrichtungen, Büros, Gastronomie, gewerbliche Nutzungen und Nahversorgungsangebote) anbieten können. Sie sollen an zentralen Standorten mit einem besonders hohen Stellplatzbedarf situiert werden. Eine Bepflanzung der Dachflächen mit Freizeit- oder Sportanlagen sowie eine Begrünung der Fassaden und Dächer wird angestrebt.

Zusätzlich sind Stellplätze für mobilitätseingeschränkte Menschen, Kurzzeitstellplätze und Stellplätze für Lieferdienste im geringen Umfang und die Begrünung inklusive der erforderlichen Versickerungsflächen (Schwammstadtprinzip) im öffentlichen Straßenraum einzuplanen.

Fuß- und Radverkehr

Das zu entwickelnde Erschließungs- und Nahmobilitätskonzept legt den Fokus vor allem auf den Fuß- und Radverkehr. Es soll eine gute Anbindung und Erreichbarkeit des S-Bahnhaltepunktes Aubing für die Bewohner*innen des künftigen, aber auch der bestehenden Wohngebiete gewährleisten, nicht zuletzt, um die Grundlage für einen weitgehenden Verzicht auf PKW zu bieten.

Im Planungsgebiet sollten analog zum Mobilitätsbeschluss Freiham (VV-Beschluss vom 19.02.2020, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576) Stellplätze für Fahrräder über die Forderungen der Fahrradstellplatzsatzung der Landeshauptstadt München hinaus eingeplant werden. Es wird angestrebt, dass Sharingangebote in den Erdgeschossen der Mobilitätshäuser das Mobilitätsangebot ergänzen sollen.

ÖPNV

Neben dem bestehenden Anschluss an die S-Bahn Aubing wird für das Quartier ein Erschließungskonzept für Busverkehr entwickelt, welches sowohl Aspekte der Feinerschließung als auch übergeordnete Verbindungen in Richtung der benachbarten Quartiere, Schulzentren und anderen übergeordneten Zielen berücksichtigt. Im Übrigen wird die potentielle Tramtrasse im Süden im Wettbewerb und im weiteren Planungsverfahren berücksichtigt und als Korridor freigehalten.

3.2.10 Lärm

Auf der zentralen Erschließungsstraße, die ebenfalls als neue Verbindung von Aubing nach Freiham Nord dient, sind erhöhte Schallpegel zu erwarten. Ebenfalls relevant ist der Lärm, der im Süden von der S-Bahn S 4 ausgeht. Der städtebauliche Entwurf sollte dementsprechend

darauf reagieren, so dass innerhalb des Quartiers lärmgeschützte, ruhige Binnenbereiche entstehen. Weitgehend geschlossene Bauweisen entlang der neuen zentralen Erschließungsstraße, einschließlich schallschutzgeeigneter Grundrissorientierungen mit entsprechenden Baukörperstiefen können hierzu einen wichtigen Beitrag leisten.

3.2.11 Ersteinschätzung Energieversorgung

Das Planungsgebiet liegt am Rand des Fernwärmeerschließungsgebiets der Stadtwerke München GmbH (SWM), welches im Zuge der Erschließung von Freiham entwickelt werden wird. Die SWM wird frühzeitig im Verfahren eingebunden werden, um zu klären, in welchem Zeitraum das Planungsgebiet mit Fernwärme erschlossen und versorgt werden kann.

Falls die Fernwärme seitens der SWM oder aus anderen Gründen nicht infrage kommen würde, bietet sich noch die Nutzung der oberflächennahen Geothermie mittels Grundwasserpumpen an. Ein generelles Potential ist auf der Fläche vorhanden. Die Details werden im späteren Verlauf des Planungsverfahrens im Rahmen eines Energiekonzepts geklärt werden.

4. Sozialgerechte Bodennutzung

Für das Planungsgebiet gelten die „Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Fassung vom 28.07.2021“, Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03932 (SoBoN 2021).

Der Zweckverband Freiham (ZVF) hat seine Grundzustimmung in der Sitzung vom 22.06.2022 zu Protokoll gegeben. Zwei weitere Planungsbegünstigte haben jeweils die Grundzustimmung zu den „Verfahrensgrundsätze zur Sozialgerechten Bodennutzung in der Fassung vom 28.07.2021“ abgegeben.

Kleinere untergeordnete Restflächen im Nordwesten des Planungsgebiets befinden sich aktuell noch im Eigentum des Bundes. Der Zweckverband Freiham (ZVF) beabsichtigt, die Restflächen zu erwerben. Für die Errichtung der verkehrlichen Infrastruktur sollen weitere kleinere Flächen der Deutschen Bahn, südlich und nördlich der Bahnlinie gelegen, von der Stadt gekauft werden. Ebenso soll eine kleinere Teilfläche nördlich der Georg-Böhmer-Straße im Zuge eines Grundstückstausches erworben werden. Diese Flächen nehmen nicht Teil an der Baurechtsschaffung. Eine Grundzustimmung ist hier deshalb nicht erforderlich.

Die referatsübergreifende Arbeitsgruppe „Sozialgerechte Bodennutzung“ hat sich am 22.06.2022 mit der Angelegenheit befasst. Am 28.09.2022 ist eine nochmalige Befassung der SoBoN AG erfolgt. Einer grundsätzlichen Kostentragungsvereinbarung bzgl. dem Zeitpunkt der Abrechnung und den grundsätzlichen Abrechnungsmodalitäten zwischen dem Zweckverband Freiham und dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung wurde zugestimmt.

C) Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerbs

Aufgrund der Größe des Planungsgebietes sowie der besonderen Anforderungen insbesondere an die erforderliche verkehrliche Anbindung nach Süden bzw. Südosten sollen in einem städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb Bebauungsvorschläge erarbeitet werden.

Die erforderlichen Rahmenbedingungen werden auf der Basis der unter B) Ziffern 3.1 und 3.2. genannten Eckdaten und Ziele konkretisiert und in die Auslobung zum Wettbewerb integriert. Insgesamt sollen mit Hilfe der Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs innovative und nachhaltige Lösungen insbesondere zum Städtebau, Freiraum und Verkehr gefunden werden.

Die Landeshauptstadt München wird ein entsprechendes Wettbewerbsverfahren mit beschränktem Teilnehmerkreis ausloben. In der Jury soll das Referat für Stadtplanung und Bauordnung durch Frau Stadtbaurätin Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk als Fachpreisrichterin vertreten sein. Ferner sollen der Stadtrat durch Mitglieder der Stadtratsfraktionen sowie den Vorsitzenden des Bezirksausschusses 22 Aubing - Lochhausen - Langwied als Sachpreisrichter*innen in der Jury vertreten sein. Auch sollen die Bürger*innen im Wettbewerb beteiligt werden und Gelegenheit bekommen, im Vorfeld der Wettbewerbsauslobung mit dem Preisgericht zu diskutieren. Im Sinne des § 1 Abs. 5 BauGB zur Gewährleistung einer nachhaltigen städtebaulichen Entwicklung wird ein Teil der Jury als ein*e sachverständige*r Berater*in der entsprechenden Fachdisziplin (Mobilitätskonzept, Stadtklimakonzept) besetzt. Vertreter*innen der zu beteiligenden Fachdienststellen und des Referates für Stadtplanung und Bauordnung werden als Sachverständige Berater*innen hinzugezogen.

Die Kosten für die Vorbereitung, die Durchführung und auch den Abschluss des Wettbewerbsverfahrens sowie die sich anschließende Rahmenplanung und dazugehörige Gutachten werden auf ca. 775.000 € brutto inklusive einer Risikopauschale von 20% geschätzt.

Die Kosten für das Wettbewerbsverfahren sollen von der Landeshauptstadt München in Vorleistung übernommen und später anteilig vom Zweckverband Freiham (ZVF) als privater Grundstückseigentümer erstattet werden. Die entsprechenden Mittel sind noch nicht im städtischen Haushalt veranschlagt. Für das Haushaltsjahr 2024 werden die benötigten Mittel in Höhe von rd. 60.000 € aus dem laufenden Budget des Referats für Stadtplanung und Bauordnung finanziert, gegebenenfalls unter Mitwirkung und in Zusammenarbeit mit dem ZVF. Für das Haushaltsjahr 2025 werden die erforderlichen Mittel in Höhe von 545.000 € und für das Haushaltsjahr 2026 in Höhe von 170.000 € zum Eckdatenbeschluss 2024 für das Haushaltsjahr 2025 ff. angemeldet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, in 2024 die notwendigen Vergaben zur Durchführung des Realisierungswettbewerbes zu tätigen.

Darstellung der Kosten und der Finanzierung

Zahlungswirksame Kosten im Bereich der laufenden Verwaltungstätigkeit

	einmalig	einmalig	einmalig
Summe zahlungswirksame Kosten	60.000,-- in 2024	545.000,-- in 2025	170.000,-- in 2026
davon:			
Personalauszahlungen (Zeile 9)*	,--	,--	
Auszahlungen für Sach- und Dienstleistungen (Zeile 11)**	,--	,--	
Transferauszahlungen (Zeile 12)	,--	,--	
Sonstige Auszahlungen aus lfd. Verwaltungstätigkeit (Zeile 13)	60.000,-- in 2024	545.000,-- in 2025	170.000,-- in 2026
Zinsen und sonstige Finanzauszahlungen (Zeile 14)	,--	,--	--
Nachrichtlich Vollzeitäquivalente			

Finanzierung

Die Finanzierung der Mittel in Höhe von 60.000 € für das Jahr 2024 erfolgt aus dem laufenden Budget des Referats für Stadtplanung und Bauordnung. Die Mittel für das Jahr 2025 in Höhe von 545.000 € und für das Jahr 2026 in Höhe von 170.000 € werden zum Eckdatenbeschluss 2024 für den Haushalt 2025 ff. angemeldet.

Nach Durchführung des Wettbewerbes wird das Wettbewerbsergebnis dem Stadtrat bekanntgegeben und ein Vorschlag zum weiteren Verfahren unterbreitet.

Das Ergebnis des Planungswettbewerbes soll die Grundlage für die anschließende Bauleitplanung bilden.

D) Anträge und Empfehlungen

1. Dorfkern Aubing

Antrag Nr. 02-08 / A 03603 von Herrn StR Helmut Pfundstein vom 22.03.2007

Mit dem Antrag Nr. 02-08 / A 03603 des ehemaligen Stadtrats Helmut Pfundstein vom 22.03.2007 (siehe Anlage 7) wurde beantragt „1. [...] zu klären, ob die in der Bekanntgabe des Planungsreferates geschilderten Maßnahmen zur Gestaltung des Aubinger Dorfkerns im Umfeld des Bahnhofs (Ausbau der Georg-Böhmer-Straße und der Grünfläche) zu ihrer Realisierung weiterer planungsrechtlicher Verfahren und Festsetzungen bedürfen oder ob die vorhandenen hierfür ausreichen. 2. Einen verbindlichen Zeit- und Finanzierungsplan für die Durchführung dieser Maßnahmen im Benehmen mit den zuständigen Stellen der Stadt und der Bahn erstellen zu lassen.

Begründung: im Stadtplanungsausschuss vom 21.03.2007 hat das Planungsreferat die Auffassung vorgetragen, für die geschilderten Maßnahmen bedürfe es keiner weiteren planungsrechtlichen Verfahren und Festsetzungen. Das Baureferat hat die gegenteilige Auffassung vertreten, ohne dass geklärt werden konnte, welche Rechtsauffassung die richtige ist. Damit besteht die Gefahr, dass die notwendigen Maßnahmen auf den St. Nimmerleinstag verschoben werden. Daher ist umgehend Klarheit zu schaffen, damit feststeht, welches Referat nun die nächsten Schritte unternehmen muss.

Der Bereich um den Aubinger Bahnhof ist ein Schandfleck im 22. Stadtbezirk, der dringend beseitigt gehört. Die Bemühungen um seine Beseitigung reichen über ein Jahrzehnt zurück. Es ist höchste Zeit, dass verbindlich geklärt wird, wann mit einer tatsächlichen Verbesserung gerechnet werden kann.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zum Antrag Nr. 02-08 / A 03603 wie folgt Stellung:

Die beantragte Fristverlängerung vom 02.06.2023 zur Erledigung des Antrages wurde bis zum 31.12.2023 gewährt. Eine erneute Fristverlängerung bis zum 2. Quartal 2024 wurde beantragt.

Für die Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und der angrenzenden Stellplatzanlage (die Lage befindet sich außerhalb des unter B) genannten Planungsgebietes) sollen insbesondere folgende Ziele umgesetzt werden (siehe auch Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 07361 vom 11.01.2023):

- Schaffung von identitätsstiftenden öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität zum Treffen und Verweilen und somit zur Kommunikation zwischen den Bewohner*innen
- Berücksichtigung der multifunktionalen Nutzbarkeit der Flächen, z. B. für Veranstaltungen, Märkte, Sport- und Spielmöglichkeiten für unterschiedliche Generationen, die umgebenden Einrichtungen, Außengastronomie

- Betonung und Stärkung des Grüncharakters (Bepflanzung, Fassadenbegrünung), behutsamer Einsatz von Flächenversiegelung
- Erhalt und Sicherung des ökologisch wertvollen Baumbestandes
- Rückbau der Stellplatzanlage an der Ubostraße zugunsten der Schaffung eines attraktiven und multifunktional nutzbaren Platzes
- Erhalt und Aufwertung der Fußwegeverbindung zwischen Bahnhof und Aubinger Zentrum
- Schaffung eines barrierefreien Zugangs zur Bahnunterführung (und zum Bahnsteig)
- Stärkung der Mobilitätsfunktion des Bahnhofsvorbereichs
- Ideenentwicklung für eine Überbauung des P&R-Platzes an der Georg-Böhmer-Straße
- Unterbringung eines Kiosks am Bahnhofsvorplatz und Prüfung von Gastronomie am Platz
- Stärkung der Entréefunktion des Bahnhofsvorbereichs zum Ortskern Aubing

Für die Umsetzung dieser Ziele sind voraussichtlich keine planungsrechtlichen Verfahren oder Festsetzungen erforderlich. Das bestehende Baurecht reicht voraussichtlich für die geplanten Maßnahmen aus.

Die Deutsche Bahn AG plant, die S-Bahn-Linie S4 zwischen Pasing und Eichenau auszubauen. Im Zuge des Umbaus ist auch ein Neubau des S-Bahn-Haltepunktes Aubing erforderlich. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung steht deswegen im engen Austausch mit der Deutschen Bahn AG, um einen Zeit- und Finanzierungsplan für die Neugestaltung des Bahnhofsvorbereichs zu erarbeiten. Als erster Schritt soll ein Planungswettbewerb für den Bahnhofsvorplatz und die angrenzende Stellplatzanlage ausgelobt werden.

Da sich diese Flächen im Sanierungsgebiet „Aubing - Neuaubing - Westkreuz“ befinden, ist es nach Abstimmung mit der Regierung von Oberbayern als Fördermittelgeberin möglich, die Neugestaltung des Bahnhofsvorbereichs mit Städtebauförderungsmitteln zu fördern.

Dem Antrag Nr. 02-08 / A 03603 von Herrn StR Helmut Pfundstein vom 22.03.2007 wird nach Maßgabe der o. g. Ausführungen entsprochen.

2. Potentialfläche Aubing vorläufig als Freiraum nutzen

Antrag Nr. 20-26 / A 02694 von Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Heike Kainz vom 05.05.2022

Mit dem Antrag Nr. 20-26 / A 02694 von Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Heike Kainz vom 05.05.2022 (siehe Anlage 8) wird gefordert, „die Potentialfläche (4. Realisierungsabschnitt) in Aubing zwischen der Bahnlinie der S4 und der Eichenauer Straße so lange für Freizeitnutzungen als Grünfläche vorzuhalten, bis der benachbarte Landschaftspark Freiham vollständig realisiert ist. Es wird in diesem Zeitraum keine Wohnbebauung oder eine anderweitige Bebauung dort geplant.“

Begründung: Gleichzeitig mit der Bebauung des 1. und 2. Realisierungsabschnittes, in dem insgesamt bis zu 30.000 Menschen leben werden, bedarf es einer funktionierenden Infrastruktur. Unter anderem müssen Erholungsmöglichkeiten unter freiem Himmel wohnortsnah (auch zur Vermeidung unnötiger Verkehrsströme) ermöglicht werden. Die Realisierung des kompletten Landschaftsparks, der diese wichtige Erholungsfunktion übernehmen soll, ist zeitnah nicht zu erwarten. Eine zusätzliche Bebauung ist deshalb bis auf weiteres zurückzustellen und die Fläche für die genannten Belange der dort lebenden Menschen zu nutzen. Erst wenn der Landschaftspark in seiner Funktion zur Verfügung steht, ist eine zusätzliche Bebauung sinnvoll und entspricht dem Grundsatz einer Wohnbebauung einschließlich einer funktionierenden Infrastruktur.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu dem Antrag Nr. 20-26 / A 02694 von Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Heike Kainz vom 05.05.2022 wie folgt Stellung:

Die beantragte Fristverlängerung vom 21.06.2023 zur Erledigung des Antrages wurde bis zum 31.12.2023 gewährt. Eine erneute Fristverlängerung bis zum 2. Quartal 2024 wurde beantragt.

Die Flächen im Umgriff des unter B) genannten Planungsgebietes befinden sich weitestgehend im Eigentum des Zweckverbands Freiham und der Landeshauptstadt München, so dass hier die Möglichkeit besteht, dringend benötigten, bezahlbaren Wohnraum inklusive der sozialen Infrastruktur und attraktiver Freiflächen in der Landeshauptstadt München zeitnah zu schaffen. Aus diesem Grund sollte nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung das Bauleitplanverfahren nicht aufgehoben werden.

Im Beschluss „Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A 99“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495) des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 wurden die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Umsetzung des Landschaftsparks in Bezug zum Ausbau der BAB A 99 dargelegt. Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust - die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt - realisiert werden kann. Nach dem mit allen Beteiligten abgestimmtem Rahmenterminplan soll der Baubeginn für einen ersten Abschnitt des Landschaftsparks voraussichtlich im Jahr 2026 und den Bürger*innen ab Ende 2027 zur Verfügung stehen.

Trotz der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung steht das Gelände des Planungsgebietes weiterhin zum Spaziergehen und Radfahren zur Verfügung. Des Weiteren wird ein erster Teilabschnitt im Landschaftspark, wie oben genannt, ausgebaut werden und erhöht dadurch mit den bereits vorhandenen attraktiven Grünflächen (wie z. B. das bestehende „Grünband“) das Angebot für die Erholungsnutzung. Die städtebauliche Entwicklung an der Eichenauerstraße wird selbstverständlich auch entsprechende öffentliche und private Freiflächen aufweisen. Im Zuge des künftigen Bebauungsplanverfahrens kann dann im Benehmen mit dem Baureferat geprüft werden, inwieweit im Vorgriff auf die Rechtskraft des Bebauungsplanes und die

darauffolgende Herstellung der öffentlichen Grünflächen bereits Flächenpotentiale temporär für Freiflächennutzung zur Verfügung gestellt werden können, analog dem Vorgehen beim Landschaftspark Freiham.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02694 von Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Heike Kainz vom 05.05.2022 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

3. Eine Ortsumgehung für Aubing verknüpft weiterdenken

Antrag Nr. 20-26 / A 02695 von Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022

Im Antrag Nr. 20-26 / A 02695 von Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022 (siehe Anlage 9) wird gefordert, „zusätzlich zu den bereits geprüften Varianten aus dem Verkehrsgutachten und den Bürgerworkshops noch eine weitere Variante als Anschluss von Aubing nach Freiham mit dem Potential einer Ortsumgehung über die Altostraße Richtung Osten zu prüfen. Das Ziel muss eine Verkehrsentslastung für den Ortsbereich Aubing sein. Begründung: Die ausführlich geführten Debatten in der Öffentlichkeit über die vom Verkehrsplanungsbüro Obermeyer geprüften Varianten haben ausnahmslos unterschiedliche, erhebliche Schwachstellen. Angesichts der Größe des neuen Viertels Freiham ist es deshalb unerlässlich, sich nicht mit diesen Vorschlägen zufrieden zu geben, sondern weiter nach optimalen Lösungen zu verfahren. Deshalb ist eine weitere Variante in die Prüfung einzubeziehen, die das Ziel einer sinnvollen Verbindung zwischen den beiden Vierteln Freiham und Aubing, aber auch als Ortsumgehung und ohne Belastung der Anwohner in der Bestandsbebauung bestmöglich verwirklicht. Dabei ist auch über die Altostraße Richtung Osten, Rupert-Bodner- und Bergsonstraße nachzudenken. Der Verkehrsanschluss darf nicht einseitig zu Lasten einzelner Straßenzüge wie der Eichenauer-, Ubo, oder Wildenrother Straße geplant werden. Das Ziel eine Entlastung von Verkehr im Ortsbereich von Aubing ist zu beachten.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt zu dem Antrag Nr. 20-26 / A 02695 in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat inhaltlich wie folgt Stellung:

Die beantragte Fristverlängerung vom 21.06.2023 zur Erledigung des Antrages wurde bis zum 31.12.2023 gewährt. Eine erneute Fristverlängerung bis zum 2. Quartal 2024 wurde beantragt.

Mit der Beschlussvorlage „Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing und Freiham“ vom 19.01.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11927) wurde der Stadtrat über das Ergebnis der Variantenuntersuchung informiert sowie zwei Varianten, die Varianten 6 und 7 zur vertieften Untersuchung ausgewählt. Dabei handelt es sich um die beiden Varianten, die den Verkehr zwischen Freiham und Aubing auf zwei Ästen führen und damit zu einer Entlastung des Ortskern Aubing führen.

Wie unter A) im Vortrag der Referentin beschrieben, erfüllt die Variante 6 am besten die genannten Anforderungen, weil einerseits die Potentialfläche an der Eichenauer Straße flächensparend erschlossen werden und andererseits der vorhandene wertvolle Landschaftsraum

nördlich der Eichenauer Straße in seiner bisherigen Qualität erhalten werden kann. Zerschneidungseffekte wie bei den Varianten 7a und 7b werden hier vermieden. Eine noch weiträumigere Umfahrung würde zu größeren Eingriffen in Natur und Landschaft bei im Verhältnis geringerer Verkehrswirksamkeit und damit sehr ungünstigem Kosten-Nutzen-Verhältnis führen.

Während der Bürgerbeteiligung wurden auch andere Variantenvorschläge vorgebracht, u. a. die hier im o. g. Antrag vorgeschlagene Trassenführung. In der Online-Informationsveranstaltung am 26.01.2022 fand diese Variante (siehe Anlage 6, Seite 43, Variante A) allgemein keinen Zuspruch, da hier ein erheblicher Eingriff in die westlich an Aubing anschließende Erholungslandschaft inklusive Geschichtspfad erfolgen würde.

Dem Antrag Nr. 20-26 / A 02695 von Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022 kann aufgrund der vorstehenden Ausführungen nicht entsprochen werden.

4. Klimaschutz auch am Stadtrand ernst nehmen – neuer Landschaftspark für Aubing Antrag Nr. 20-26 / A 02853 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 27.06.2022

Im Antrag Nr. 20-26 / A 02853 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 27.06.2022 (siehe Anlage 10) wird gefordert, dass „die sog. „Potentialfläche“ (westlich der Grafrather Straße/ nördlich der Bahnstrecke nach Geltendorf/ südlich der Eichenauer Straße) im 22. Stadtbezirk als Landschaftspark geplant und umgesetzt wird. Zusammen mit dem Zweckverband Freiham ist ein diesbezügliches Konzept zu erarbeiten. Der Flächennutzungsplan ist dem entsprechend zu ändern. Der Anschluss an Freiham erfolgt über die Aubinger Allee als Fuß- und Radweg. Begründung: Der 22. Stadtbezirk ist nach den aktuellen Planungen der am stärksten wachsende Stadtbezirk in München. Zugleich ist er aufgrund seiner westlichen Randlage für die Frischluftzufuhr und Kaltluftentstehung für die Landeshauptstadt München maßgeblich. Dies ist durch die massive Bebauung in Freiham bereits stark eingeschränkt. Eine Bebauung mit Geschosswohnungsbau auf der sog. Potentialfläche würde die Frischluftzufuhr weiter beeinträchtigen und den Zielen des vom Stadtrat ausgerufenen Klimanotstandes zuwiderlaufen. Die Verkehrsprobleme im 22. Stadtbezirk sind nach wie vor ungelöst. Eine Bebauung der sog. Potentialfläche mit über 1000 Wohneinheiten, deren Erschließung als Durchgangsstraße von Freiham über Aubing nach Puchheim und Lochhausen, geplant wird, würde nicht nur die Lebensqualität der angestammten Bevölkerung, sondern auch der Neubürger*Innen mit sich bringen. (Hinweis des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: Gemeint ist wohl eine Beeinträchtigung der Lebensqualität) Dem Wachstumswahnsinn sollte hier endlich ein Ende gesetzt und die Fläche für Lebensqualität und Klimaschutz geplant und realisiert werden.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu dem Antrag Nr. 20-26 / A 02853 in Abstimmung mit dem Kommunalreferat wie folgt Stellung:

Die beantragte Fristverlängerung vom 21.06.2023 zur Erledigung des Antrages wurde bis zum 31.12.2023 gewährt. Eine erneute Fristverlängerung bis zum 2. Quartal 2024 wurde beantragt.

Die sog. „Potentialfläche“ (westlich der Grafrather Straße / nördlich der Bahnstrecke nach Geltendorf/ südlich der Eichenauer Straße) ist im Flächennutzungsplan mit integrierter Land-

schaftsplanung (FNP) als Wohnbaufläche dargestellt. Die Entwicklung der Fläche zu Wohnbauflächen inklusive der erforderlichen Freiflächen entspricht damit den langfristigen Planungszielen der Landhauptstadt München.

Die Flächen im Umgriff des unter B) genannten Planungsgebietes befinden sich weitestgehend im Eigentum des Zweckverbands Freiham und der Landeshauptstadt München, so dass hier die Möglichkeit besteht, dringend benötigten, bezahlbaren Wohnraum inklusive der sozialen Infrastruktur und attraktiver Freiflächen in der Landeshauptstadt München zeitnah zu schaffen.

Im weiteren Verfahren wird über vertiefte Gutachten z. B. auch zur Kaltluftentstehung und Durchlüftung überprüft, inwieweit mit Auswirkungen durch die Planung zu rechnen ist. Selbstverständlich wird das städtebauliche und landschaftsplanerische Konzept im Hinblick auf Klimaschutz und Klimaanpassung entsprechend den Klimaschutzzielen der Landeshauptstadt München optimiert. Dazu gehört auch die Berücksichtigung der erforderlichen öffentlichen und privaten Freiflächen, die im Zuge der Planung vorzusehen sind.

Entsprechend den Darstellungen im Flächennutzungsplan haben die Stadt und der Zweckverband Freiham (ZVF) im Bereich des geplanten Aufstellungsbeschlusses die Flächen zum Zwecke der Schaffung von künftigem Wohnbaurecht inklusive der erforderlichen Freiflächenversorgung überwiegend erworben. Die Flächen wurden unter der Zielsetzung „künftiges Wohnbauland“ gemäß den Darstellungen des FNP erworben. Der Stadtrat hat dem Erwerb der Flächen zu Bauerwartungslandkonditionen zugestimmt (Stadtratsbeschluss vom 18.12.2019 „Nahtstelle Freiham Nord / Aubing – Strategischer Grundstückstausch 22. Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwied, Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2019-2023“, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17264).

Damit kann sowohl den städtischen Zielsetzungen einer Entwicklung bezahlbarer Wohnbauflächen, wie auch der Schaffung entsprechender qualitätvoller öffentlicher und privater Freiflächen, entsprochen werden.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann dem Antrag Nr. 20-26/ 02853 der Fraktion ÖDP/München-Liste nicht entsprochen werden.

5. Die Aubinger „Potentialfläche“ nicht bebauen, Ausstattung mit Freizeit- und Sportflächen

Antrag Nr. 20-26 / B 04041 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing - Lochhausen - Langwied vom 25.05.2022

Im Antrag Nr. 20-26 / B 04041 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022 (siehe Anlage 11) wird gefordert, „die als Potentialfläche östlich der A 99 (zwischen S4, Eichenauer Straße und Grafrather Straße gelegen), solange von jeglicher Bebauung freizuhalten und mit Freizeit- und Sportflächen auszustatten, bis der Landschaftspark in Freiham komplett fertiggestellt ist. Vorrangig wäre parallel zur Grafrather Straße die Anlage eines Fuß- und Radweges zwischen Wildenrother Straße und Germeringer Weg einzurichten.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu dem Antrag Nr. 20-26 / B 04041 des Bezirksausschusses wie folgt Stellung:

Der beantragten Fristverlängerung vom 26.05.2023 zur Erledigung des Antrages bis Ende 2023 wurde nicht widersprochen. Eine erneute Fristverlängerung bis zum 2. Quartal 2024 wurde beantragt.

Wie bereits unter D) Ziffer 2 zum Antrag Nr. 20-26 / A 02694 (Potentialfläche Aubing vorläufig als Freiraum nutzen) ausgeführt, befinden sich die Flächen im Umgriff des Planungsgebietes weitestgehend im Eigentum des Zweckverbands Freiham und der Landeshauptstadt München, so dass die Möglichkeit besteht, dringend benötigten, bezahlbaren Wohnraum inklusive der sozialen Infrastruktur und attraktiver Freiflächen in der Landeshauptstadt München zeitnah zu schaffen. Aus diesem Grund sollte nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung das Bauleitplanverfahren nicht aufgehoben werden.

In der Beschlussvorlage (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495, „Siedlungsschwerpunkt Freiham, Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A 99“) im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 wurden die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Umsetzung des Landschaftsparks in Bezug zum Ausbau der BAB A 99 dargelegt. Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust, die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt, realisiert werden kann. Nach dem mit allen Beteiligten abgestimmtem Rahmenterminplan soll der Baubeginn für einen ersten Abschnitt des Landschaftsparks voraussichtlich im Jahr 2026 und den Bürger*innen ab Ende 2027 zur Verfügung stehen.

Trotz der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung steht das Gelände des Planungsgebietes weiterhin zum Spaziergehen und Radfahren zur Verfügung. Des Weiteren wird ein erster Teilabschnitt im Landschaftspark, wie oben genannt, ausgebaut werden und erhöht dadurch mit den bereits vorhandenen attraktiven Grünflächen (wie z. B. das bestehende „Grünband“) das Angebot für die Erholungsnutzung. Die städtebauliche Entwicklung an der Eichenauerstraße wird selbstverständlich auch entsprechende öffentliche und private Freiflächen aufweisen. Im Zuge des künftigen Bebauungsplanverfahrens kann dann im Benehmen mit dem Baureferat geprüft werden inwieweit im Vorgriff auf die Rechtskraft des Bebauungsplanes und die darauf folgende Herstellung der öffentlichen Grünflächen bereits Flächenpotentiale temporär für Freiflächennutzung zur Verfügung gestellt werden können, analog dem Vorgehen beim Landschaftspark Freiham.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 04041 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing - Lochhausen - Langwied vom 25.05.2022 kann nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

**6. Herstellung der geplanten Unterführung an der Limesstraße und dem Germeringer Weg mit maximaler lichten Höhe von 3,80m
Empfehlung Nr. 14-20 / E 02589 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 28.05.2019**

In der oben genannten Bürgerversammlungsempfehlung (siehe Anlage 12) wurde gefordert, „(...) dass die geplanten Unterführungen der S-Bahn Linie S4 an der Limesstr. und dem Germeringer Weg mit einer maximalen lichten Höhe von 3,80m erstellt werden.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat zu der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02589 wie folgt Stellung:

Die Antragsteller*innen wurden mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis zum 2. Quartal 2024 informiert.

Mit Beschluss vom 18.07.2019 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13679) hat der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung verbindliche Angaben zur Ausgestaltung der Bahnüberführungen (Funktion, Querschnitt, lichte Höhe) entlang der Ausbaustrecke von Pasing nach Eichenau beschlossen. Danach wurde sowohl für die Bahnüberführung am Germeringer Weg als auch an der Limesstraße / Altostraße eine lichte Höhe von 3,80 m beschlossen.

Der Empfehlung Nr. 14-20 / E 02589 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied am 28.05.2019 kann entsprochen werden.

**7. Verkehrsanbindung Freiham nicht durch Tempo-30-Zonen von Aubing
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00031 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 22.06.2021**

In der oben genannten Bürgerversammlungsempfehlung (siehe Anlage 13) wurde beantragt „Ich fordere (auch i. N. der BV Aubing-Neuaubing e.V.), dass der Verkehr aus Freiham nicht durch Tempo-30-Zonen von Aubing geführt wird. Dies beinhaltet, dass die sog. Varianten 6 & 7 des Verkehrskonzepts Freiham (derzeit in vertiefter Prüfung) verworfen werden. Begründung: Aubing ist durch Verkehr bereits heute völlig überlastet (tägl. Stau in den kleinen Straßen, Fahrzeuge die kindergefährdend auf den Bürgersteig ausweichen) und verträgt keine Mehrbelastung aus Freiham mehr. ALLE Konzepte der Anbindung von Freiham an den Münchner Norden laufen durch kleine Tempo-30 Straßen von Aubing. In der vertieften Prüfung befindet sich die sog. Variante 6: Verkehr wird durch die enge Wildenrother/Gilchinger Str. geleitet (500 Haushalte, kinderreichste Straße Aubings mit > 500 Kinder, >1000 schulwegkreuzende Kinder täglich). Mehrbelastung p.a. >1 Mio Kfz. Variante 7 leitet Verkehr von Aubings Süden in den Norden und stellt keine Lösung dar. Das sind keine Verkehrskonzepte, sondern eine Farce.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat inhaltlich zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00031 wie folgt Stellung:

Die Antragsteller*innen wurden mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und

Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis zum 2. Quartal 2024 informiert.

Freiham Nord wurde von Anfang an als Stadt der kurzen Wege konzipiert und ist gut an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angebunden.

Um die Nahmobilität konsequent zu fördern, hat der Stadtrat am 19.02.2020 (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576) eine Vielzahl an Maßnahmen für Freiham beschlossen, die in ein integriertes Mobilitätskonzept münden. Auf verschiedenen Ebenen wird also daran gearbeitet, dass Freiham zu einem Modellprojekt für einen autoreduzierten, neuen Stadtteil mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität wird.

Dennoch kann nicht gänzlich auf den KFZ-Verkehr verzichtet werden, z. B. Lieferverkehr, mobilitätseingeschränkte Personen. Eine gute Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Aubing und Freiham soll für alle Verkehrsteilnehmer*innen möglich sein, insbesondere auch im Hinblick auf die Einwohner*innen von Aubing, die die verschiedenen neuen Infrastrukturen in Freiham erreichen sollen.

Dementsprechend sahen und sehen die Planungen für Freiham mit der mit vier Lindenreihen überstellten Aubinger Allee einen großzügigen städtebaulichen Raum vor, der nun eine entsprechende Anbindung in den Nachbarstadtteil Aubing finden soll.

Bei der Untersuchung (Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing, Obermeyer Infrastruktur vom 29.09.2022, siehe Anlage 5) hat sich gezeigt, dass es sich bei den ermittelten Verkehren in Verbindung mit der neuen Verbindungsstraße überwiegend nicht um Durchgangsverkehre, sondern um Quell-Ziel-Verkehre im 22. Stadtbezirk handelt.

Die neue Straße (Variante 6) dient dementsprechend hauptsächlich der Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Aubing und Freiham und stellt in keiner Weise eine attraktive Verbindung zwischen Freiham und der Innenstadt dar. Diese Verkehre werden weiterhin über die Autobahn und die Bodenseestraße abgewickelt werden. Mit der neuen Straße ergibt sich eine Entlastung im Bereich des Ortskerns Aubing.

Die Gefahr einer „Verkehrsüberschwemmung“ von Aubing durch den Verkehr von Freiham ist also durch die neue Verkehrsanbindung nicht gegeben. Diese ermöglicht vielmehr die organische räumliche und soziale Verknüpfung beider Stadtteile für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

Wie in der Beschlussvorlage unter A) Punkt 5 ausgeführt, wurde die Machbarkeitsstudie durch drei Bürger*innen-Workshops/-Informationsveranstaltungen in einem iterativen Prozess begleitet, um die Bürger*innen des 22. Stadtbezirkes zu informieren, einzubinden und ihre Wünsche und Anregungen aufzunehmen. Das vorliegende Gutachten (Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing, Obermeyer Infrastruktur vom 29.09.2022, siehe Anlage 5) stellt somit das Ergebnis eines längeren Untersuchungsprozesses dar. Die vom Stadtrat mit zur vertieften Untersuchung ausgewählten Varianten führen den Verkehr auf zwei Ästen und ermöglichen dadurch, dass der Ortskern Aubing nicht zusätzlich belastet wird.

Gemäß o. g. Gutachten / Machbarkeitsstudie sind die zusätzlichen Belastungen auf der Wildenrother Straße aus verkehrlicher Sicht vertretbar. Die Verkehrssicherheit bleibt in der Tempo 30 Zone auch weiterhin gewährleistet. Ein Ausbau des Straßenquerschnitts der Wildenrother Straße ist zwar aus derzeitiger Sicht gemäß dem Gutachten nicht erforderlich, aber selbstverständlich werden im Rahmen eines künftigen Verkehrsgutachtens diese Belange, insbesondere die Schulwegsicherheit, vertieft untersucht werden.

In Bezug auf die erwähnte Tempo 30-Zone führt das o. g. Gutachten aus, dass die zusätzlich prognostizierten ca. 1.000 Kfz/24h in der Wildenrother Straße nur z. T. auf Durchgangsverkehr (ca. 500 Kfz/24h (entspricht ca. 50 Kfz in der Spitzenstunde) aus und in Richtung Norden) zurückzuführen sind. Der restliche Anteil entstehe dagegen durch eine Umorientierung der Anwohner*innen Wildenrother Straße/Gilchinger Straße, die zukünftig, statt über die Altostraße an- und abfahren, die leistungsfähige und schnellere neue Nord-Süd-Verbindung nach z. B. Freiham und zur Autobahn nutzen würden. Der bestehende Querschnitt der Wildenrother Straße habe mit einer Fahrbahnbreite von ca. 7m und einer zulässigen Geschwindigkeit von 30km/h gemäß Richtlinien (RASt 06) eine ausreichende Breite für eine leistungsfähige Abwicklung der prognostizierten Verkehrsbelastungen.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00031 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021 nicht entsprochen werden.

8. Keine Kfz-Anbindung an Altaubing - auch nicht über Variante 6 und 7a/b

Empfehlung Nr. 20-26 / E 00596 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 17.05.2022

In der Bürgerversammlungsempfehlung Nr. 20-26 / E 00596 (siehe Anlage 14) wurde folgendes beantragt: „Wird Freiham über die Aubinger Allee an Aubing angeschlossen, haben 30.000 Freihamer eine komfortable Verbindung über Aubing nach München. Aubing würde tgl. im Verkehr ersticken. Aubing kann keinen weiteren Verkehr aufnehmen. Deshalb Sperrung der Anbindung zw. Freiham und Aubing für den MIV und keine Realisierung Variante 6 & 7. Folgen der Anbindung: Verkehrsschwemme in fast allen Straßen Aubings. Aubing wäre täglich vom Verkehr geflutet. Schulwege werden noch gefährlicher und Fahrradkonzepte über Aubing können wir vergessen. Zudem wird der Schleichverkehr parallel zu A99 durch Aubing noch attraktiver. Anbindung wird von vielen Münchnern abgelehnt. (Abstimmverh. VK22, Step2040, Reaktionen der 321 Tln. auf Machbarkeitsstudie - Hinweis des Referates für Stadtplanung und Bauordnung: Gemeint ist wohl das Abstimmungsverhalten im Rahmen der Online -Beteiligung im Rahmen des Verkehrskonzeptes für den 22. Stadtbezirk, der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des Stadtentwicklungsplan 2040 sowie der mit 321 Teilnehmer*innen gut besuchten Informationsveranstaltung zur Ergebnisvorstellung der Machbarkeitsstudie der Anbindung Aubing.) Machbarkeitsstudie hat einen viel zu kleinen Umgriff und macht falsche Annahmen. Sie ist abzulehnen. Isolierte Machbarkeitsstudie ist eine Farce, wenn parallel ein Gesamtkonzept VK22 (Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk) erstellt wird. Anbindung Freiham an Münchner Norden über 6spurige A99.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat inhaltlich zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00596 wie folgt Stellung:

Die Antragsteller*innen wurden mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis zum 2. Quartal 2024 informiert.

Wie bereits unter D) Ziffer 7 zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00031 ausgeführt, wurde Freiham Nord von Anfang an als Stadt der kurzen Wege konzipiert und ist gut an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angebunden.

Um die Nahmobilität konsequent zu fördern, hat der Stadtrat am 12.02.2020 („Siedlungsschwerpunkt Freiham, Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576) eine Vielzahl an Maßnahmen für Freiham beschlossen, die in ein integriertes Mobilitätskonzept münden. Auf verschiedenen Ebenen wird also daran gearbeitet, dass Freiham zu einem Modellprojekt für einen autoreduzierten, neuen Stadtteil mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität wird.

Dennoch kann nicht gänzlich auf den KFZ-Verkehr verzichtet werden, z. B. schon hinsichtlich Transportwegen oder für mobilitätseingeschränkte Personen. Eine gute Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Aubing und Freiham soll für alle Verkehrsteilnehmer*innen möglich sein, insbesondere auch im Hinblick auf die Einwohner*innen von Aubing, die die verschiedenen neuen Infrastrukturen in Freiham erreichen können sollen.

Dementsprechend sahen und sehen die Planungen für Freiham mit der mit vier Lindenreihen überstellten Aubinger Allee einen großzügigen städtebaulichen Raum vor, der nun eine entsprechende Anbindung in den Nachbarstadtteil Aubing finden soll.

Bei den Untersuchungen zur Anbindung Aubing und zum Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk hat sich gezeigt, dass es sich bei den ermittelten Verkehren in Verbindung mit der neuen Verbindungsstraße überwiegend nicht um Durchgangsverkehre, sondern um Quell-Ziel-Verkehre im 22. Stadtbezirk handelt. Die Befürchtung, dass die neue Nord-Süd-Anbindung Blockabfertigung im Aubinger Tunnel als Umfahrung der Bundesautobahn BAB A 99 West genutzt werden könnte, die den Verkehr nach Aubing hereinzieht, kann zusätzlich entgegen gehalten werden, dass zum einen der Ausbau der BAB A 99 im Bundesverkehrswegeplan im vorrangigen Bedarf enthalten ist, so dass mit einem zeitnahen Ausbau gerechnet werden kann und zum anderen gibt es keine direkte und komfortable Anbindung an die Autobahn BAB A 99 in Lochhausen bzw. Aubing, so dass die Gefahr der „Umfahrung der Autobahn“ als gering eingestuft werden kann.

Die neue Straße (Variante 6) dient hauptsächlich der Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Aubing und Freiham und stellt in keiner Weise eine attraktive Verbindung zwischen Freiham und der Innenstadt dar. Diese Verkehre werden weiterhin über die Autobahn und die Bo-

denseestraße abgewickelt werden. Mit der neuen Straße ergibt sich eine Entlastung im Bereich des Ortskerns Aubing.

Die Gefahr einer „Verkehrsüberschwemmung“ von Aubing durch den Verkehr von Freiham ist also durch die neue Verkehrsanbindung nicht gegeben. Diese ermöglicht vielmehr die organische räumliche und soziale Verknüpfung beider Stadtteile für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00596 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022 nicht entsprechen werden.

9. Sicherung der Potentialfläche in Aubing als Grünfläche für Freizeit und Erholung Empfehlung Nr. 20-26 / E 00598 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 17.05.2022

Mit der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00598 (siehe Anlage 15) wurde folgendes beantragt: „Die Potentialfläche (tlw. auch als 4. Realisierungsabschnitt Freiham bezeichnet) westlich der Aubinger Bebauung, nördlich der S4, östlich der A99-Einhausung und südlich der Eichenauer Straße ist heute im Flächennutzungsplan in Teilen als WA und damit zur Bebauung vorgesehen. Große Teile sind jedoch schon als Grünfläche/Grünzug ausgewiesen. Ein Baugebiet wie Freiham für 30.000 EinwohnerInnen und 15.000 Arbeitsplätze und der damit verbundenen dichten und hohen Bebauung stellt eine massive Belastung für das örtliche und überörtliche Klima dar und macht Freiflächen mit viel Grün für Erholung und Freizeit notwendig. Der „Landschaftspark Freiham“ ist weder in seiner Größe gesichert (A99-Ausbau, Flächen nicht im Besitz der LHM oder des Zweckverbandes) noch in seiner Funktion erprobt. Deshalb ist die „Potentialfläche“ als Grünfläche mit Nutzung für Freizeit und Erholung auszuweisen und zu sichern. So kann sie auch als teilweiser Ersatz der durch die A99-Erweiterung entfallenden Teile des Landschaftsparkes Freiham genutzt werden. Erweiterungsflächen für die direkt angrenzende Grundschule (Sportplatz etc.) sollen dabei ebenfalls gesichert werden. Die Erschließung soll mit Rad- und Fusswegen erfolgen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00598 in Abstimmung mit dem Kommunalreferat wie folgt Stellung:

Die Antragsteller*innen wurden mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis zum 2. Quartal 2024 informiert.

Wie bereits unter D) Ziffer 4 zu dem Antrag Nr. 20-26 / A 02853 ausgeführt, ist die in der Empfehlung genannte Potentialfläche im Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung (FNP) als Wohnbaufläche dargestellt. Die Entwicklung der Fläche zu Wohnbauflächen inklusive der erforderlichen Freiflächen entspricht damit den langfristigen Planungszielen der Landeshauptstadt München. Sämtliche Belange, insbesondere auch die in den Anträgen genannten Anforderungen werden im weiteren Bauleitplanverfahren vertieft untersucht und gewürdigt werden.

Die Flächen im Umgriff des unter B) genannten Planungsgebietes befinden sich weitestgehend im Eigentum des Zweckverbands Freiham und der Landeshauptstadt München, so dass hier die Möglichkeit besteht, dringend benötigten, bezahlbaren Wohnraum inklusive der sozialen Infrastruktur und attraktiver Freiflächen in der Landeshauptstadt München zeitnah zu schaffen.

Entsprechend den Darstellungen im Flächennutzungsplan haben die Stadt und der Zweckverband Freiham (ZVF) im Bereich des geplanten Aufstellungsbeschlusses die Flächen zum Zwecke der Schaffung von künftigem Wohnbaurecht inklusive der erforderlichen Freiflächenversorgung erworben. Die Flächen wurden unter der Zielsetzung „künftiges Wohnbauland“ gemäß den Darstellungen des FNP erworben. Der Stadtrat hat dem Erwerb der Flächen zu Bauerwartungslandkonditionen in nichtöffentlicher Sitzung zugestimmt (Vollversammlung vom 18.12.2019, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 17264 „Nahtstelle Freiham Nord / Aubing – Strategischer Grundstückstausch 22. Stadtbezirk Aubing-Lochhausen-Langwied, Änderung des Mehrjahresinvestitionsprogrammes 2019-2023).

Trotz der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung steht das Gelände des Planungsgebietes weiterhin zum Spaziergehen und Radfahren zur Verfügung. Des Weiteren wird ein erster Teilabschnitt im Landschaftspark, wie oben genannt, ausgebaut werden und erhöht dadurch mit den bereits vorhandenen attraktiven Grünflächen (wie z. B. das bestehende „Grünband“) das Angebot für die Erholungsnutzung. Die städtebauliche Entwicklung an der Eichenauerstraße wird selbstverständlich auch entsprechende öffentliche und private Freiflächen aufweisen. Im Zuge des künftigen Bebauungsplanverfahrens kann dann im Benehmen mit dem Baureferat geprüft werden inwieweit im Vorgriff auf die Rechtskraft des Bebauungsplanes und die darauf folgende Herstellung der öffentlichen Grünflächen bereits Flächenpotentiale temporär für Freiflächenutzung zur Verfügung gestellt werden können, analog dem Vorgehen beim Landschaftspark Freiham.

Wie bereits unter D) Ziffer 5 zum Antrag Nr. 20-26 / B 04041 ausgeführt, wurden in der Sitzungsvorlage „Siedlungsschwerpunkt Freiham Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A 99“, Nr. 20-26 / V 03495 des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Umsetzung des Landschaftsparks in Bezug zum Ausbau der BAB A 99 dargelegt. Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust, die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt, realisiert werden kann.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00598 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 17.05.2022 nicht entsprochen werden.

**10. Keine Erschließung der Potentialfläche Aubing-West mit einer Durchgangsstraße
Empfehlung Nr. 20-26 / E 00599 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing
- Lochhausen - Langwied am 17.05.2022**

In der oben genannten Bürgerversammlungsempfehlung (siehe Anlage 16) wurde gefordert, „(...) dass die Potentialfläche Aubing-West nicht mit einer Durchgangsstraße für KFZ erschlossen wird, stattdessen muss eine möglichst optimale Erschließung mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verfolgt werden. Begründung: Im Bereich der Potentialfläche Aubing-West sind über 1000 WE geplant. Die Varianten 6 und 7 zur verkehrlichen Anbindung Freiham-Aubing sehen eine Erschließung der Potentialfläche mittels einer neuen Nord-Süd-Verbindung vor. Der prognostizierte Durchgangsverkehr ist hoch, das angenommene Verkehrsaufkommen beträgt 12.000 - 15.000 KFZ/24h. Neue Quartiere müssen verkehrsvermeidend gebaut werden mit innovativen Mobilitätsangeboten und guter Anbindung für Verkehrsmittel des Umweltverbundes. Die Erschließung darf nicht mit einer Verkehr anziehenden Durchgangsstraße erfolgen. Stattdessen muss zeitgemäß ein innovatives Mobilitätskonzept für die Potentialfläche entwickelt werden mit dem Ziel, den MIV zu minimieren und ein lebenswertes Wohnquartier entstehen zu lassen.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00599 wie folgt Stellung:

Die Antragsteller*innen wurden mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis zum 2. Quartal 2024 informiert.

Die Empfehlung entspricht den Stellungnahmen eines Teils der Teilnehmer*innen der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 26.01.2022.

Verwaltungsintern wurde daher auf Grundlage der Diskussion vom 26.01.2022 (siehe Anlage 6) nochmals eine zusätzliche Variante geprüft, die lediglich einen Erschließungsstich von Süden in das Planungsgebiet vorsah, ohne Anbindung an die Wildenrother Straße. Hierbei hat sich jedoch gezeigt, dass es dadurch auf der südlichen Altostraße zu weiteren Verkehrsbelastungen kommen würde und damit das vom Stadtrat geforderte Ziel (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068, Billigungsbeschluss, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02532 vom 29.04.2015), möglichst keinen Neuverkehr aus Freiham in der Altostraße zu generieren, nicht erfüllt wird. Von daher sollte diese verwaltungsintern untersuchte Variante aus Sicht des Mobilitätsreferats und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nicht weiterverfolgt werden.

Der Empfehlung der Bürgerversammlung kann aber insofern Rechnung getragen werden, als in dem neuen Planungsgebiet die innovativen Ansätze und Maßnahmen zugunsten eines autoreduzierten Quartiers weiterverfolgt werden sollen.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 00599 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022 nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

11. Kein Anschluss Aubinger Allee nach Norden für den MIV – nur Bus, Radfahrende, Fußgänger, Rettungsfahrzeuge
Empfehlung Nr. 20-26 / E 01268 der Bürgerversammlung des 22.Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 23.05.2023

In der oben genannten Bürgerversammlungsempfehlung (siehe Anlage 17) wurde folgendes beantragt: „Kein Anschluss Aubinger Allee nach Norden für den MIV – nur Bus, Radfahrende, Fußgänger, Rettungsfahrzeuge. Begründung: 1) Anschluss schädlich für Freiham. Studie LHM 11% des Freihamer Verkehrs soll über diese Anbindung abgewickelt werden, d.h. weniger als 1000MIV/Tag. Um 1000 MIV abzuwickeln nimmt man 12000 MIV in Kauf! Gigantischer Durchgangsverkehr! Mobilitätskonzepte verpuffen! 2) Anschluss schädlich für Potentialfläche Aubing. 1200 Wohnungen erzeugen dort Verkehr von 1000 MIV. 14000 MIV fahren durch dieses Wohngebiet. Um 1000 MIV abzuwickeln nimmt man 14000 MIV in Kauf! 3) Anschluss schädlich für Aubing. Studie Obermeyer erklärt nicht, wie Verkehr ab der Altostr. Fährt. Logisch: MIN fährt in Richtung Innenstadt durch Aubing. Aubing wird durch Verkehrsmenge geflutet und kollabiert. Quelle Verkehr? Studie: 10.000 MIV aus Landkreis FFB. Noch unberücksichtigt: perfekte Umfahrung des Aubinger Tunnels/A99 über Freiham, Potentialfläche & Aubing. Zum Wohle Freiham, Potentialfläche, Aubings: Verhindert diese Anbindung!“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01268 wie folgt Stellung:

Die Antragsteller*innen wurden mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis zum 2. Quartal 2024 informiert.

Wie bereits unter D) Ziffer 7 zur Empfehlung Nr. 20-26 / E 00031 ausgeführt, wurde Freiham Nord von Anfang an als Stadt der kurzen Wege konzipiert und ist gut an das Netz des öffentlichen Personennahverkehrs angebunden.

Um die Nahmobilität konsequent zu fördern, hat der Stadtrat am 12.02.2020 („Siedlungsschwerpunkt Freiham, Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030 und Vergabe von Beratungs- und Moderationsleistungen für eine Mobilitätskoordination für Freiham Nord“, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576) eine Vielzahl an Maßnahmen für Freiham beschlossen, die in ein integriertes Mobilitätskonzept münden. Auf verschiedenen Ebenen wird also daran gearbeitet, dass Freiham zu einem Modellprojekt für einen autoreduzierten, neuen Stadtteil mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität wird.

Dennoch kann nicht gänzlich auf den KFZ-Verkehr verzichtet werden, z. B. schon hinsichtlich Transportwegen oder für mobilitätseingeschränkte Personen. Eine gute Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Aubing und Freiham soll für alle Verkehrsteilnehmer*innen möglich sein, insbesondere auch im Hinblick auf die Einwohner*innen von Aubing, die die verschiedenen neuen Infrastrukturen in Freiham erreichen können sollen.

Dementsprechend sahen und sehen die Planungen für Freiham mit der mit vier Lindenreihen

überstellten Aubinger Allee einen großzügigen städtebaulichen Raum vor, der nun eine entsprechende Anbindung in den Nachbarstadtteil Aubing finden soll.

Bei den Untersuchungen zur Anbindung Aubing und zum Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk hat sich gezeigt, dass es sich bei den ermittelten Verkehren in Verbindung mit der neuen Verbindungsstraße überwiegend nicht um Durchgangsverkehre, sondern um Quell-Ziel-Verkehre im 22. Stadtbezirk handelt. Die Befürchtung, dass die neue Nord-Süd-Anbindung Blockabfertigung im Aubinger Tunnel als Umfahrung der Bundesautobahn BAB A 99 West genutzt werden könnte, die den Verkehr nach Aubing hereinzieht, kann zusätzlich entgegen gehalten werden, dass zum einen der Ausbau der BAB A 99 im Bundesverkehrswegeplan im vorrangigen Bedarf enthalten ist, so dass mit einem zeitnahen Ausbau gerechnet werden kann und zum anderen gibt es keine direkte und komfortable Anbindung an die Autobahn BAB A 99 in Lochhausen bzw. Aubing, so dass die Gefahr der „Umfahrung der Autobahn“ als gering eingestuft werden kann.

Die neue Straße (Variante 6) dient hauptsächlich der Verbindung zwischen den beiden Stadtteilen Aubing und Freiham und stellt in keiner Weise eine attraktive Verbindung zwischen Freiham und der Innenstadt dar. Diese Verkehre werden weiterhin über die Autobahn und die Bodenseestraße abgewickelt werden. Mit der neuen Straße ergibt sich eine Entlastung im Bereich des Ortskerns Aubing.

Die Gefahr einer „Verkehrsüberschwemmung“ von Aubing durch den Verkehr von Freiham ist also durch die neue Verkehrsanbindung nicht gegeben. Diese ermöglicht vielmehr die organische räumliche und soziale Verknüpfung beider Stadtteile für alle Verkehrsteilnehmer*innen.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01268 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.05.2023 nicht entsprochen werden.

12. Potentialfläche (zwischen S4 und Eichenauer Str. und Ortsrand Aubing) als Bildungs-, Schul-, Sport- und Freizeitfläche nutzen

Empfehlung Nr. 20-26 / E 01274 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied am 23.05.2023

In der oben genannten Bürgerversammlungsempfehlung (siehe Anlage 18) wurde folgendes beantragt: „Schulen, Betreuungseinrichtungen für Kinder und Freizeitmöglichkeiten fehlen. Ich beantrage, dass ein weiterer Teil der Bebauungsfläche von Freiham oder, falls sie bebaut wird, die genannte Potentialfläche (Fläche zwischen S4, Eichenauer Straße, Ortsrand Aubing) als Bildungs-, Schul-, Sport- und Freizeitfläche genutzt wird.“

Die Gotzmannschule ist überlastet und bat letztes Jahr um Rückstellung der Kinder, Freiham Realschule und Gymnasium sind komplett ausgelastet. In Lochhausen gibt es viel zu wenig Nachmittagsbetreuung. Außerdem gibt es seit dem Hagelschaden keine 2. Turnhalle bei der Gotzmannschule.“

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung nimmt inhaltlich in Abstimmung mit dem Referat für Bildung und Sport zu der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01274 wie folgt Stellung:

Die Antragsteller*innen wurden mit Zwischennachricht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung über die geplante Behandlung der Bürgerversammlungsempfehlung bis zum 2. Quartal 2024 informiert.

Wie bereits unter D) Ziffer 5 zu dem Antrag Nr. 20-26 / B 04041 ausgeführt, steht trotz der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung das Gelände des Planungsgebietes weiterhin zum Spazierengehen und Radfahren als Freizeitfläche zur Verfügung. Die städtebauliche Entwicklung an der Eichenauerstraße wird selbstverständlich auch entsprechende öffentliche und private Freiflächen aufweisen. Im Zuge des künftigen Bebauungsplanverfahrens kann dann im Benehmen mit dem Baureferat geprüft werden inwieweit im Vorgriff auf die Rechtskraft des Bebauungsplanes und die darauf folgende Herstellung der öffentlichen Grünflächen bereits Flächenpotentiale temporär für Freiflächennutzung zur Verfügung gestellt werden können, analog dem Vorgehen beim Landschaftspark Freiham.

Für das Planungsgebiet ist bei Realisierung der vorgesehenen Wohnbebauung nach derzeitigem Stand von einem größeren, zusätzlichen Bedarf an Grundschulplätzen auszugehen. Das Planungsgebiet liegt im Sprengel der Grundschule Gotzmannstraße 19. Im Referat für Bildung und Sport (RBS) wurden bisher die folgenden zwei Versorgungskonzepte diskutiert: 1. Die Mitversorgung des Gebietes an der Bestandsgrundschule Gotzmannstraße 19, für die eine entsprechende Erweiterung geprüft werden soll. 2. Die Mitversorgung des Gebietes im Rahmen des Grundschulverbundes Freiham, zu dem der Grundschulsprengel Gotzmannstraße aktuell gehört. Die Herstellung der Schulwegsicherheit ist für alle Varianten zwingend erforderlich. Aus Sicht der Bedarfsplanung im RBS käme ein eigener Grundschulstandort erst dann in Frage, wenn die beiden erstgenannten Alternativen nicht realisiert werden können. Ergebnisse dazu gibt es derzeit noch nicht. Für den Fall, dass beide Optionen nicht greifen, soll im Planungsgebiet eine optionale Fläche für einen Grundschulstandort vorgehalten werden. Im Wettbewerbsentwurf ist die Fläche gemäß der aktuellen Beschlusslage als optionale Schulfläche mit einzuplanen. Die prioritär gewünschte Bebauungsmöglichkeit als Wohnbebauung soll im Wettbewerb als Umgriff dargestellt werden und ist städtebaulich sinnvoll einzubinden.

Der optionale Schulstandort ist im Wettbewerbsentwurf als Fläche mit Umgriff hinsichtlich Größe, Lage, Grundstücksqualitäten bzw. -zuschnitt sowie Erschließung zu verorten. Falls die optionale Schulfläche nicht kommt, ist diese Fläche einer Wohnbebauung zuzuführen.

Wie vom Stadtrat im Dezember 2022 beschlossen, erfährt der Campus Freiham eine räumliche Erweiterung in Form eines G9-Erweiterungsbaus. Außerdem werden durch den Auszug der derzeit im Campus noch interimweise untergebrachten Fachoberschule räumliche Kapazitäten in erheblichen Umfang freierwerden.

Am Schulstandort Gotzmannstraße gibt es derzeit inkl. der Pavillonanlage insgesamt 19 Räume in Klassenzimmergröße (bei aktuell 16 Klassen). 2022 hat der Stadtrat für den Standort zudem Vorleistungen für einen ganztagsgerechten Ausbau der Schule genehmigt. Die Grundschule Aubinger Allee wird zudem ab dem kommenden Schuljahr die Grundschule Gotzmannstraße entlasten.

Des Weiteren ist geplant, dass zum Schuljahr 2028/29 in Freiham eine weitere Grundschule mit fünf Zügen fertiggestellt wird.

Für die langfristige Grundschulversorgung der Gotzmannstraße gibt es die folgenden Konzepte: Die Grundschule befindet sich aktuell im Grundschulverbund Freiham, in dem auch zukünftig die Bedarfe versorgt werden sollen (in Freiham werden wie ausgeführt noch weitere Grundschulkapazitäten geschaffen. Die zusätzlichen Bedarfe der Gotzmannschule werden hier mitberücksichtigt). Alternativ dazu soll für die Grundschule Gotzmannstraße eine Erweiterung geprüft werden. Ergebnisse stehen derzeit noch nicht fest. Die Neubauten werden voll, die Erweiterungsbauten so weit wie möglich, mit den entsprechenden nachmittäglichen Betreuungsplätzen geplant.

In Bezug auf die vorläufigen Zahlen für das Schuljahr 2023/2024 wird für die Grundschule Gotzmannstraße erwartet, dass weiterhin 16 Klassen zu beschulen sind, ohne eine Zunahme der Klassenzahlen. Im letzten Jahr wurden Rückstellungen von Schüler*innen im üblichen Rahmen gehalten. Die Schule hat keinesfalls Rückstellungen forcieren oder fordern müssen. Tatsächlich konnten aufgrund der geringeren Schüler*innenzahl sogar statt der üblichen vier Eingangsklassen nur drei Klassen gebildet werden. Das bedeutet, dass definitiv noch Ressourcen für weitere Schüler*innen zur Verfügung gestanden hätten. Die räumliche Situation am Schulstandort erlaubt es sogar, klassenzimmergroße Räume für die nachmittägliche Betreuung in Einzelnutzung anzubieten. Im letzten Jahr konnte der Bedarf an nachmittäglicher Betreuung erfolgreich gedeckt werden.

Aktuell wird der Abriss der beschädigten Turnhalle an der Gotzmannstraße vorbereitet, der dann im August 2023 erfolgen soll. Für einen Ersatzbau kann derzeit noch kein Zeitplan genannt werden, dieser wird im Rahmen der Erweiterungsprüfung mitberücksichtigt. Nach dem Abriss der Halle wird die Fläche nach dem Wunsch der Schule gestaltet, mit Rasenflächen und Sitzgelegenheiten.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann der Empfehlung Nr. 20-26 / E 01274 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing - Lochhausen - Langwied vom 23.05.2023 nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

13. Offener Brief

Am 29.03.2023 wurde ein offener Brief (siehe Anlage 19) von drei Aubinger Bürger*innen an die Stadtbaurätin Frau Prof. Dr. (Univ. Florenz) Merk übergeben. Der Brief wurde von ca. 750 Bürger*innen unterschrieben. Im Folgenden wird der Wortlaut des offenen Briefes zitiert und im Anschluss zu den einzelnen Punkten von Seiten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat Stellung genommen.

Zitat offener Brief „Stellungnahme zur geplanten verkehrlichen Anbindung von Freiham 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 Freiham 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.“

Stellungnahme der Verwaltung: Der in der Studie favorisierte Trassenverlauf ermöglicht die verkehrliche Anbindung von Aubing und Freiham und die Erschließung der Potentialfläche an der Eichenauer Straße sowohl für den ÖPNV, den MIV, für Fußgänger*innen und Radverkehre. Eines der wichtigsten Ziele der Studie war es, eine verkehrliche Variante zu finden, die den Ortskern von Aubing gegenüber dem Prognosenullfall 2035 entlastet.

Hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit zeigt die Untersuchung des Gutachter*innenbüros für die Varianten 6 und 7 vor allem für den Ortskern Aubing im Bereich der Ubostraße und der östlichen Eichenauer Straße sowie in Abschnitten der Altostraße gute Entlastungswirkungen gegenüber dem Prognosenullfall 2035, womit auch der Auftrag des Stadtrates, „geeignete Maßnahmen mit dem Ziel der MIV-Entlastung im Aubinger Dorfkern (Bereich Ubostraße / Germeringer Weg)“, erfüllt wird (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11927, vom 16.01.2019).

Die Verkehrsabnahmen gegenüber dem Prognosenullfall im Ortskern von Aubing (Altostraße, Ubostraße, Eichenauer Straße, Limesstraße Nord) lassen sich einerseits durch die Sperrung des Germeringer Wegs und andererseits durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die neue Nord-Süd-Anbindung erklären. So werden v. a. die Verkehre aus und in Richtung Westen (Puchheim) nicht mehr durch Aubing (Ubostraße, Eichenauer Straße Ost) geführt, sondern über die „neue Nord-Süd-Verbindung“ und z. T. über die Georg-Böhmer-Straße geleitet und damit der Ortskern entlastet. Die zusätzlich prognostizierten ca. 500-1.000 Kfz/24h in der

Wildenrother Straße entstehen dagegen vor allem durch eine Umorientierung der Anwohner*innen der Wildenrother Straße/Gilchinger Straße, die zukünftig, statt über die Altostraße an- und abfahren, nun die leistungsfähige und schnellere neue Nord-Süd-Verbindung nach z. B. Freiham und zur Autobahn nutzen.

Mit dem Stadtratsbeschluss vom 12.02.2020 „Vorstellung des Mobilitätskonzepts für Freiham Nord unter Einbeziehung der Impulse aus der Modellstadt 2030“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 16576) wurden insgesamt 22 konkrete Maßnahmen beschlossen, um die Visionen der Modellstadt 2030 in Freiham umzusetzen. Ziel ist es, für die künftigen Bewohner*innen von Freiham eine Mobilität weitestgehend ohne Auto zu ermöglichen, die Nahmobilität in besonderem Maße zu stärken und eine „Stadt der kurzen und attraktiven Wege“ zu schaffen. Im Bebauungsplan des 1. RA von Freiham Nord (Bebauungsplan Nr. 2068, Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 04016, vom 23.09.2015) wurde bereits festgesetzt, dass die pflichtigen Stellplätze auf bis zu 25% reduziert werden können, wenn geeignete Mobilitätskonzepte (wie z.B. Sharingangebote) vorgelegt werden. Die Bauherr*innen haben im Rahmen der umgesetzten Projekte davon Gebrauch gemacht. Im 2. RA, 1. Bauabschnitt von Freiham Nord wird der reduzierte Stellplatzschlüssel bereits im Bebauungsplan zwingend festgesetzt und die Unterbringung des ruhenden Verkehrs und das Angebot der diversen Mobilitätsbausteine, wie Car -und Bikesharing über Mobilitätshäuser sichergestellt.

Die laufenden Bauleitplanverfahren für Freiham und auch das im Zuge der geplanten Entwicklung der Potenzialfläche anvisierte Bauleitplanverfahren werden von sukzessive aktualisierten Verkehrsgutachten flankiert und untermauert. Eine fortlaufende Überprüfung der prognostizierten Verkehrszahlen und eine Nachjustierung auch auf Fortschreibungen des Verkehrsmodells der Landeshauptstadt München ist daher die Grundlage der Bauleitplanverfahren. Im o.g. Verkehrsgutachten für die Potentialfläche kann daher die Variante 6 im Hinblick auf verkehrslenkende Maßnahmen weiter verfeinert und untersucht werden.

Zitat offener Brief: „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 Hauptrichtung 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.

Stellungnahme der Verwaltung: Das Verkehrsmodell zeigt auf, dass der Durchgangsverkehr aus und in Richtung Westen / Eichenauer Straße (Puchheim) zukünftig über die „neue Nord-

Süd-Verbindung“ geführt wird, was zu einer Entlastung des Ortskerns Aubing führt (siehe Anlage 5, S. 52ff.).

Im geplanten Bauleitplanverfahren für die Potentialfläche werden im Verkehrsgutachten verkehrlenkende Maßnahmen untersucht und ein lufthygienisches Gutachten erstellt.

Zitat offener Brief: „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.“

Stellungnahme der Verwaltung: Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wurden die möglichen Anbindungen über die Wildenrother- bzw. Gilchinger Straße detailliert untersucht. An der Wildenrother Straße, die sich in einer Tempo-30-Zone mit geringem Verkehrsaufkommen befindet, fanden unter anderem Vor- Ort- Begehungen mit der Polizei statt. Nach Auskunft der Polizei liegt hier kein erhöhtes Sicherheitsrisiko vor. Der Straßenquerschnitt ist grundsätzlich für die prognostizierten Verkehrsmengen ausreichend dimensioniert.

Zitat offener Brief: „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.“

Stellungnahme der Verwaltung: Die Verwaltung empfiehlt in der vorliegenden Beschlussvorlage die Varianten 7a und b, unter anderem aufgrund der großen Eingriffe in Natur und Landschaft nicht weiterzuverfolgen.

Zitat offener Brief: „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.“

Stellungnahme der Verwaltung: Um eine Anbindung Freihams an den S-Bahn-Halt Aubing

zu gewährleisten, ist eine Öffnung der Georg-Böhmer-Straße für alle Verkehrsteilnehmer*innen (Rad, Fuß, ÖPNV und MIV) notwendig. Die Georg-Böhmer-Straße erhält damit im Bereich des Bahnhofs Aubing einen attraktiven Vorplatz mit Aufenthaltsfunktion und zum anderen wird die Möglichkeit geschaffen, hier einen barrierefreien Umsteige- und Mobilitätspunkt anzubieten. Ein Tempolimit von 30 km/h wird seitens des/r Gutachter*in empfohlen. Das Verkehrsmodell zeigt auf, dass der zu erwartende Verkehr auf dem Straßenquerschnitt verträglich abgewickelt werden kann (siehe Anlage 5, Seite 52ff.).

Zitat offener Brief: „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.“

Stellungnahme der Verwaltung: Das Verkehrsmodell zeigt, dass die neue „Nord-Süd-Verbindung“, im Vergleich zum Prognosenullfall insgesamt zu einer Entlastung auf der Altostraße führt. Somit hat die neue „Nord-Süd-Verbindung“, im Vergleich zum Prognosenullfall eine entlastende Wirkung auf den Aubinger Ortskern (siehe Anlage 5, Seite 52ff.).

Zitat offener Brief: „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“.

Stellungnahme der Verwaltung: Für die Potentialfläche an der Eichenauerstraße soll ein städtebaulicher und landschaftsplanerischer Wettbewerb durchgeführt werden und im Rahmen dieses konkurrierenden Verfahrens die beste Lösung für eine angemessene Wohnbauentwicklung inklusive der erforderlichen privaten und öffentlichen Freiräume sowie sozialen Infrastrukturen aufzeigen. Ein innovatives Mobilitätskonzept, eine geeignete Lage der Erschließungsstruktur und der Umgang mit lärmbeaufschlagten Bereichen muss dabei grundlegend gelöst und beachtet werden. Auch sollen die Bürger*innen im Wettbewerb beteiligt werden und Gelegenheit bekommen im Vorfeld der Wettbewerbsauslobung mit dem Preisgericht zu diskutieren.

Zitat offener Brief: „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, z.B. 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.“

Stellungnahme der Verwaltung: Ziel ist es, auch für die künftigen Bewohner*innen der neuen Entwicklungsfläche Aubing-West eine Mobilität weitestgehend ohne Auto zu ermöglichen, die Nahmobilität in besonderem Maße zu stärken und eine „Stadt der kurzen und attraktiven Wege“ zu schaffen.

Die laufenden Bauleitplanverfahren für Freiham und auch das im Zuge der geplanten Entwicklung der Potenzialfläche anvisierte Bauleitplanverfahren werden von sukzessive aktualisierten Verkehrsgutachten flankiert.

Unabhängig davon wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung mit Beschluss vom 06.12.2017 (Vorlagen Nr. Nr. 14-20 / V 07546) gebeten, ein Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk in Auftrag zu geben, welches die Belange aller Verkehrsmittel sowie deren Verknüpfung berücksichtigt. Das Verkehrskonzept soll somit auch das „Bindeglied“ zwischen dem verkehrlichen Handlungsbedarf der kleinteiligen Entwicklungen und dem weiteren Handlungsbedarf durch die größeren baulichen Entwicklungen im 22. Stadtbezirk darstellen. Zahlreiche Vorschläge, die u.a. die Nahmobilität im gesamten 22. Stadtbezirk verbessern, wurden ausgearbeitet. Anfang 2022 wurden diese in einer Online-Beteiligung zur Diskussion gestellt und am 30.03.2023 der Öffentlichkeit vorgestellt.

Darüber hinaus werden die Maßnahmen zur Umsetzung der Mobilitätsstrategie der Landeshauptstadt München, mit dem Ziel bis 2025 mindestens 80 Prozent des Verkehrs auf Münchner Stadtgebiet durch abgasfreie Kraftfahrzeuge, den öffentlichen Personennahverkehr sowie Fuß- und Radverkehr zurückzulegen und bis 2035 eine Klimaneutralität zu erreichen, auch im 22. Stadtbezirk umgesetzt.

Die Forderung dass eine Bebauung der Potentialfläche Altaubing-West nur erfolgen darf, wenn eine verkehrliche Erschließung ohne Belastung der Bestandsquartiere und der Schule möglich ist und der komplette Landschaftspark Freiham realisiert ist, entspricht in den Stellungnahmen

eines Teils der Teilnehmer*innen der Öffentlichkeitsveranstaltung vom 26.01.2022.

Verwaltungsintern wurde daher auf Grundlage der Diskussion vom 26.01.2022 (siehe Anlage 6) nochmals eine zusätzliche Variante geprüft, die lediglich einen Erschließungsstich von Süden in das Planungsgebiet vorsah, ohne Anbindung an die Wildenrother Straße. Hierbei hat sich jedoch gezeigt, dass es dadurch auf der südlichen Altostraße zu weiteren Verkehrsbelastungen kommen würde und damit das vom Stadtrat geforderte Ziel (Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2068, Billigungsbeschluss, Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 02532 vom 29.04.2015), möglichst keinen Neuverkehr aus Freiham in der Altostraße zu generieren, nicht erfüllt wird. Von daher sollte diese verwaltungsintern untersuchte Variante aus Sicht des Mobilitätsreferats und des Referats für Stadtplanung und Bauordnung nicht weiterverfolgt werden.

Der Forderung kann aber insofern Rechnung getragen werden, als in dem neuen Planungsgebiet die innovativen Ansätze und Maßnahmen zugunsten eines autoreduzierten Quartiers weiterverfolgt werden sollen.

Die Flächen im Umgriff des unter B) genannten Planungsgebietes befinden sich weitestgehend im Eigentum des Zweckverbands Freiham und der Landeshauptstadt München, so dass hier die Möglichkeit besteht, dringend benötigten, bezahlbaren Wohnraum inklusive der sozialen Infrastruktur und attraktiver Freiflächen in der Landeshauptstadt München zeitnah zu schaffen. Aus diesem Grund sollte nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung das Bauleitplanverfahren nicht aufgehoben werden.

Im Beschluss „Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A 99“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495) des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 wurden die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Umsetzung des Landschaftsparks in Bezug zum Ausbau der BAB A 99 dargelegt. Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust - die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt - realisiert werden kann. Nach dem mit allen Beteiligten abgestimmtem Rahmenterminplan soll der Baubeginn für einen ersten Abschnitt des Landschaftsparks voraussichtlich im Jahr 2026 und den Bürger*innen ab Ende 2027 zur Verfügung stehen.

Trotz der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung steht das Gelände des Planungsgebietes weiterhin zum Spaziergehen und Radfahren zur Verfügung. Des Weiteren wird ein erster Teilabschnitt im Landschaftspark, wie oben genannt, ausgebaut werden und erhöht dadurch mit den bereits vorhandenen attraktiven Grünflächen (wie z. B. das bestehende „Grünband“) das Angebot für die Erholungsnutzung. Die städtebauliche Entwicklung an der Eichenauerstraße wird selbstverständlich auch entsprechende öffentliche und private Freiflächen aufweisen. Im Zuge des künftigen Bebauungsplanverfahrens kann dann im Benehmen mit dem Baureferat geprüft werden, inwieweit im Vorgriff auf die Rechtskraft des Bebauungsplanes und die darauffolgende Herstellung der öffentlichen Grünflächen bereits Flächenpotentiale temporär für Freiflächennutzung zur Verfügung gestellt werden können, analog dem Vorgehen beim

Landschaftspark Freiham.

Aufgrund der dargelegten Ausführungen kann dem offenen Brief nur nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden.

Das Baureferat hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Änderungen und Hinweisen zugestimmt. Das Kommunalreferat hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Anmerkungen zugestimmt. Das Mobilitätsreferat hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Änderungen zugestimmt. Das Referat für Bildung und Sport hat der Vorlage unter Berücksichtigung von Ergänzungen zugestimmt. Das Gesundheitsreferat hat der Vorlage zugestimmt. Die SWM/MVG hat der Vorlage mit Textergänzungen zugestimmt. Die erbetenen Änderungen sind entsprechend erfolgt. Die Stadtkämmerei erhebt Einwände im Hinblick auf die Finanzierung der Jahre 2025 und 2026 (siehe Anlage 21). Die von der Stadtkämmerei vorgeschlagene Finanzierung aus referatseigenen Mitteln kann wegen der Haushaltskonsolidierung und den damit einhergehenden Sachmittelkürzungen nach aktueller Einschätzung nicht sichergestellt werden. Alternativ könnte der Zweckverband Freiham (ZVF) als privater Grundstückseigentümer in Vorleistung gehen und die Budgetmittel für die Jahre 2025 und 2026 bereitstellen. Die Gesamtkosten für das Wettbewerbsverfahren sind gemäß den Grundstücksanteilen zwischen dem ZVF und der Landeshauptstadt München aufzuteilen. Die anteiligen Kosten müsste die Landeshauptstadt München dem ZVF dann erstatten. Die Hinweise der Stadtkämmerei zu Ziff. 3.2 Städtebau und Landschaftsplanung werden im weiteren Bebauungsplanverfahren geprüft.

Das Baureferat, das Kommunalreferat, das Mobilitätsreferat, das Referat für Bildung und Sport, das Gesundheitsreferat, die SWM/MVG und die Stadtkämmerei haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

E) Anhörung des Bezirksausschusses

Der betroffene Bezirksausschuss des Stadtbezirkes 22 - Aubing - Lochhausen - Langwied wurde gemäß § 9 Abs. 2 und Abs. 3 (Katalog des Referates für Stadtplanung und Bauordnung, Ziffern 2 und 6.1) und gemäß § 13 Abs. 3 Bezirksausschuss-Satzung angehört und hat der Vorlage nicht zugestimmt und folgende Stellungnahme abgegeben (siehe Anlage 20), die wie folgt gewürdigt wird:

Stellungnahme:

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 Bürger.

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 unmittelbarem 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 Einwohnerinnen und 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 Landschaftspark 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.

Antwort der Verwaltung:

Die Flächen im Umgriff des Planungsgebietes sind weitestgehend im Eigentum des Zweckverbands Freiham und der Landeshauptstadt München, so dass die Möglichkeit besteht, dringend benötigten, bezahlbaren Wohnraum inklusive der sozialen Infrastruktur und attraktiver Freiflächen in der Landeshauptstadt München zeitnah zu schaffen. Aus diesem Grund sollte nach Einschätzung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung das Bauleitplanverfahren nicht aufgehoben werden.

In der Beschlussvorlage (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 03495, „Siedlungsschwerpunkt Freiham, Planung und Realisierung Landschaftspark in Abhängigkeit des Ausbaus der Bundesautobahn BAB A 99“) im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung vom 06.10.2021 wurden die räumlichen und zeitlichen Abhängigkeiten für die Umsetzung des Landschaftsparks in Bezug zum Ausbau der BAB A 99 dargelegt. Inzwischen hat die Autobahn GmbH auf Grundlage des Spurplans die Planungen weiter konkretisiert und konnte eine Planung erarbeiten, die weitestgehend ohne größere Eingriffe in den Landschaftspark auskommt, so dass nach dem heutigen Stand der geplante Landschaftspark nahezu ohne Flächenverlust, die vollständige Grundstücksverfügbarkeit vorausgesetzt, realisiert werden kann. Nach dem mit allen Beteiligten abgestimmtem Rahmenterminplan soll der Baubeginn für einen ersten Abschnitt des Landschaftsparks im Jahr 2026 und den Bürger*innen ab Ende 2027 zur Verfügung stehen.

Trotz der derzeitigen landwirtschaftlichen Nutzung steht das Gelände des Planungsgebietes weiterhin zum Spaziergehen und Radfahren zur Verfügung. Des Weiteren wird ein erster Teilabschnitt im Landschaftspark, wie oben genannt, ausgebaut werden und erhöht dadurch mit den bereits vorhandenen attraktiven Grünflächen (wie z. B. das bestehende „Grünband“) das Angebot für die Erholungsnutzung. Die städtebauliche Entwicklung an der Eichenauerstraße wird selbstverständlich auch entsprechende öffentliche und private Freiflächen aufweisen. Im Zuge des künftigen Bebauungsplanverfahrens kann dann im Benehmen mit dem Baureferat geprüft werden, inwieweit im Vorgriff auf die Rechtskraft des Bebauungsplanes und die darauffolgende Herstellung der öffentlichen Grünflächen bereits Flächenpotentiale temporär für Freiflächennutzung zur Verfügung gestellt werden können, analog dem Vorgehen beim Landschaftspark Freiham.

Eine qualifizierte und ausreichende Freiflächenversorgung im Planungsgebiet Freiham und in der Potentialfläche Aubing ist zum einen wichtig zur Entlastung der Gebiete um die Aubinger Lohe und die Mooschwaige, zum anderen sollen diese durch eine aktive Lenkung des Erholungsverkehrs geschützt werden.

Stellungnahme:

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.

Antwort der Verwaltung:

Das Planungsgebiet liegt nicht direkt in einer Kaltluftleitbahn, grenzt aber eine solche an und befindet sich im Umfeld lokaler Luftaustauschprozesse und Flächen mit sehr hoher Kaltluftlieferung. Daher soll für den geplanten städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerb als sachverständiger Berater ein/ Klimagutachter*in hinzugezogen werden. In Abstimmung mit dem Referat für Klima- und Umweltschutz sollen entsprechende klimatologische Vorgaben in der Wettbewerbsauslobung Berücksichtigung finden. Zur Begleitung des Wettbewerbs- und Bebauungsplanverfahrens soll außerdem ein vertiefendes stadtklimatisches Gutachten durchgeführt werden. Die relevanten klimatischen Gutachten werden im Rahmen des weiteren Verfahrens erstellt.

Stellungnahme:**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 flachendeckende 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).

Antwort der Verwaltung zu ärztlicher Versorgung:

Aus Sicht des Gesundheitsreferats (GSR) ist es erforderlich, gesundheitliche Bedarfe noch stärker in die Stadtplanung einzubringen und die Bemühungen der Landeshauptstadt München und der Wohnungsbaugesellschaften zur Ansiedlung von Praxen stärker zu verzahnen. Im Rahmen der unten genannten Beschlussvorlage „Stadtteilgesundheit für

München“ wird das GSR dem Stadtrat vorschlagen, gemeinsam mit dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung und der städtischen Wohnungsbaugesellschaft die Schaffung von Räumen für wohnortnahe Gesundheitsversorgung in Stadtteilen mit besonderem Handlungsbedarf zu prüfen.

Das Thema ambulante haus- und kinderärztliche Versorgung wurde zuletzt in der Sitzung des Gesundheitsausschusses des Stadtrats vom 19.01.2023 (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08560) behandelt. Ein wesentlicher Aspekt der Bedarfsplanungs-Richtlinie (BP-RL) ist die Niederlassungsfreiheit der Ärzt*innen innerhalb einer Planungsregion. Die Planungsregion für die vertragsärztliche kinder- und jugendmedizinische Versorgung ist das Stadtgebiet München. Die Planungsregion für die hausärztliche Versorgung umfasst neben dem Stadtgebiet München auch noch den Landkreis München und weitere Gebiete Oberbayerns. Aufgrund gesetzlicher Vorgaben gibt es für das GSR keine Einflussmöglichkeiten auf die Praxisstandorte innerhalb dieses Gebietes. Die Gespräche mit der Kassenärztlichen Vereinigung Bayerns (KVB) werden trotz geringer Handlungsspielräume geführt. Eine Verbesserung der haus- und kinderärztlichen Versorgung in München kann nur in Zusammenarbeit mit der KVB und niedergelassenen Ärzt*innen gelingen, die beispielsweise bereit sind, ihre Sitze in ein Medizinisches Versorgungszentrum (MVZ) einzubringen.

Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung der ambulanten medizinischen Versorgung in Regionen mit besonders hohem Bedarf wurden vom GSR in der Beschlussvorlage „Münchner Förderprogramm Arztpraxen“ (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 11486) am 20.12.2023 dargestellt. Mit einem städtischen Förderprogramm sollen Haus- und Kinderärzt*innen einen Anreiz erhalten, ihre Praxis in bestimmte Planungsregionen in Stadtbezirken mit besonderem Bedarf zu verlegen. Der Entscheidung, ein solches Programm zu realisieren, wurde zugestimmt.

Eine Alternative bzw. Ergänzung zu kommunalen MVZ könnten auch die vom Bundesgesundheitsminister angekündigten Gesundheitskioske sein. Sobald ein Gesetzentwurf des Bundes vorliegt, wird die Umsetzbarkeit in München geprüft und dem Stadtrat ein Vorschlag unterbreitet.

An dieser Stelle möchte das GSR auf die im Rahmen der kommunalen Gesundheitsvorsorge subsidiären Angebote der GesundheitsTreffe der LHM verweisen, mit denen die Grundidee der Gesundheitskioske bereits gelebt wird. Die GesundheitsTreffe sind als Einrichtungen des öffentlichen Gesundheitsdienstes organisiert und fungieren als dezentrale Außenstellen des GSR. In Stadtteilen mit großen gesundheitlichen und sozialen Herausforderungen sind die Treffe wichtige niedrigschwellige Anlaufstellen für alle Bürger*innen rund um das Thema Gesundheit. Auch in Freiham ist die Ansiedlung eines GesundheitsTreffe geplant, der voraussichtlich im 1. Halbjahr 2024 eröffnet. Dort wird dann dem gesamten Stadtbezirk 22 ein umfangreiches Angebot an präventiven und gesundheitsförderlichen Maßnahmen sowie subsidiär versorgenden Angeboten zur Verfügung stehen.

Auch wenn die ärztlichen Fachkräfte des Treffe keine haus- und kinderärztliche Versorgung ersetzen können, leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Entlastung niedergelassener Ärzt*innen.

Antwort der Verwaltung zu Personal für KITAs:

a) KITAs in freier Trägerschaft

Gemäß dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrats vom 26.01.2011 („Start der stufenweisen Einführung der Münchner Förderformel für Kindertageseinrichtungen [...]“, Sitzungsvorlage Nr. 08-14 / V 05360) wurde das Referat für Bildung und Sport (RBS) beauftragt, für neugebaute stadteigene Kindertageseinrichtungen ein Trägersauswahlverfahren durchzuführen, um geeignete Träger zum Betrieb der Einrichtung auszuwählen.

Im Jahr 2019 wurde das Trägersauswahlverfahren weiterentwickelt und es wurden folgende Aspekte u. a. mit Blick auf das Thema Personalmangel in die Auswahlkriterien per Stadtratsbeschluss vom 21.05.2019 (Nr. 14–20 / V 14702) aufgenommen.

1. Beschränkung der Zusage auf eine Betriebsträgereinrichtung pro Auswahlverfahren
„Aus Gründen der schnelleren Inbetriebnahme, der besseren Versorgung mit ausreichend Betreuungsplätzen und der Gewährleistung einer Vielfalt für Kinder und Familien im Stadtgebiet wird empfohlen, bei der gleichzeitigen Bekanntmachung von mehreren Standorten in einem Verfahren die Zusagen für die Träger auf eine Zusage je Verfahren pro Träger zu beschränken.“
2. 6-monatige Sperre nach Zusage
„Die nächste Bewerbung für einen Träger, der eine Zusage erhalten hat, ist sechs Monate nach Eingang der Bestätigung der Übernahme der Trägerschaft wieder möglich.“
3. Aufnahme neuer Kriterien im Zusammenhang mit Auslastung und Belegung
„Zukünftig sollen Personal- und Ausfallmanagement sowie Auslastungs- und Belegungsstrategien der Bewerberinnen und Bewerber maßgeblich in die Auswahlentscheidung einfließen.“
4. Ausschluss von Trägern, die Vorgaben zur Mindestauslastung nicht erreichen
„Um das Risiko von Leerständen zu verringern, wird vorgeschlagen, Träger vom laufenden Verfahren auszuschließen, die 24 Monate nach der Eröffnung einer Betriebsträgereinrichtung zum Januar (laut KiBiGWeb) eine Auslastung von unter 85 % hatten und im Vorjahr eine Auslastung von unter 70 % im Jahresdurchschnitt.“

Durch diese Maßnahmen soll sichergestellt werden, dass keine Überlassung an einen Träger erfolgt, der bereits Probleme hat, seine bisher überlassenen Kindertageseinrichtungen in Betrieb zu nehmen.

Eine Garantie für eine sofortige Betriebsaufnahme und Vollauslastung ist damit jedoch nicht verbunden.

b) KITAs in städtischer Trägerschaft

Das RBS hatte am 20. September 2023 als städtischer Träger eine Auftaktveranstaltung des Modellprojektes „Neue Wege in Zeiten des Fachkräftemangels“.

Das Modellprojekt hat zum Ziel neue Wege zu eruieren, wie unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Personalressourcen, eine möglichst bedarfsgerechte Versorgung der Münchner Kinder in den städtischen Kindertageseinrichtungen ermöglicht werden kann.

In diesem Modellprojekt wird eine Skala an Maßnahmen, wie z. B. Flexibilisierung von Öffnungszeiten, neue Wege in Kooperationen zwischen Einrichtungen, oder Synergieeffekten durch Optimierung bei der Auslastung von einzelnen Standorten überprüft und getestet. Zu den verschiedenen Maßnahmen werden in der Arbeitsgruppe Prozessbeschreibungen erstellt, sodass diese auch anderen Einrichtungen zur Verfügung stehen.

Antwort der Verwaltung zu Einzelhandel:

Aus Sicht des Zentrenkonzepts wird Bedarf für ein ergänzendes Nahversorgungsangebot gesehen. Dieses sollte neben den künftigen Bewohner*innen aus dem Planungsgebiet auch die Nahversorgungssituation der bereits vorhandenen Bewohner*innen im westlichen Teil Aubings und in den dicht bebauten Gebieten entlang der Wildenrother Str. verbessern. Zusätzlich zu einem Nahversorger sind in den Erdgeschosszonen kleinere Gewerbeeinheiten (z. B. Kiosk, Bäckerei, Büro, örtliche Dienstleistungen) sowie gastronomische Angebote denkbar. Dabei muss jedoch die Stärkung des Nahbereichszentrums entlang der Altostraße (Dorfkern Aubing) als Ziel des Zentrenkonzepts berücksichtigt werden. Aus diesem Grund muss Größe und Besatz des künftigen Nahversorgungsangebots im Planungsgebiet im weiteren Verfahren geprüft werden.

Antwort der Verwaltung zu Angebot für Seniorinnen und Senioren an Wohnformen, Alten- und Pflegeheimen:

Die Daten zum aktuellen Stand des ermittelten Bedarfs an vollstationären Pflegekapazitäten für den Stadtbezirk 22 Aubing – Lochhausen – Langwied stammen aus der derzeit noch gültigen Bedarfsermittlung 2020.

Dort ist für den 22. Stadtbezirk bis 2030 eine Zahl von 1.577 Pflegebedürftigen Einwohner*innen vorausgerechnet worden, von denen 392 Personen eine vollstationäre Pflege benötigen werden. Dem steht bis 2030 (inklusive der Umsetzung der Pflegeeinrichtung in Freiham und in Abhängigkeit der dann dort zu realisierenden Platzzahl) dann voraussichtlich ein Angebot von maximal 374 Plätzen gegenüber. Dies würde somit lediglich eine ganz geringe Unterdeckung mit 18 Pflegeplätzen bedeuten. Damit ist der Stadtbezirk bei den gut versorgten Regionen. Ein Bedarf für eine zusätzliche Einrichtung kann daher aus diesen Zahlen derzeit nicht abgeleitet werden.

Das Anforderungsprofil für die neue vollstationäre Pflegeeinrichtung in Freiham wurde vom Sozialausschuss in der Sitzung am 23.09.2023 beschlossen.

Die Bedarfe für besondere Wohnformen bzw. Alten- und Pflegeeinrichtungen für Seniorinnen und Senioren, werden im Zuge des weiteren Bauleitplanverfahrens beim Sozialreferat abgefragt und geprüft.

Stellungnahme:

Zu Ziff. 1 des Antragstextes

„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 „Abflussstraßen“ (Richtung Süd/Ost Fabrik-, Kastelburg-, Aubing-Ost und Limesstraße, Richtung West, Vestastraße, Kleiber-, Sumpfmiesenweg) 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. Seite 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 Sumpfmiesenweg untersucht (siehe Seite 11 der Machbarkeitsstudie).

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

Antwort der Verwaltung:

Der Differenzplan der Variante 6 zeigt (in rot und grün) die wesentlichen Auswirkungen, die sich im nahen Umfeld ergeben. Deutlich ist zu erkennen, dass mit dieser Variante eine Entlastung (grün) in den oben genannten Straßen erreicht wird und auch der Auftrag des Stadtrates, den Ortskern von Aubing zu entlasten, erfüllt wird.

Das Verkehrsmodell der LHM beinhaltet die Strukturdaten aller bis zum Prognosehorizont bekannten Planungen im gesamten Stadtgebiet (d.h. Bebauungsplanverfahren sowie sonstige Vorhaben und Planungen, die verkehrlich relevant sind) und wird immer wieder aktualisiert. Dem Verkehrsmodell und somit auch der vorliegenden Machbarkeitsstudie (MBS) liegt neben den prognostizierten Einwohnerzuwächsen, u.a. auch die vom Stadtrat beschlossene ÖPNV-Maßnahme „Entscheidung für Verlängerung U-Bahn Pasing-Freiham“ (siehe Seite 48, MBS) zugrunde.

Stellungnahme:

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.

Antwort der Verwaltung:

Seit der Beschlussfassung des Stadtrates zu einer fast wortgleichen Bürgerversammlungsempfehlung (Nr. 14-20 / E 02593) vom 28.05.2019 und dem Beschluss (Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 00472) „Bau des zweiten Teils des Realisierungsabschnitts Freiham erst nach U-Bahn Anbindung Freiham“ (siehe RIS: <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/6018404?dokument=v6266730>) vom 02.12.2020 hat sich der Stand und die Entscheidungsgrundlage nicht geändert.

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Erstellung von Wohnbauflächen in München kann auf die Planung und sukzessive Umsetzung des neuen Stadtteils Freiham Nord 2. RA nicht verzichtet werden. In Abhängigkeit von der Grundstücksverfügbarkeit soll nach aktueller Rahmenplan für das Gesamtprojekt Freiham das Baurecht im 2. Realisierungsabschnitt Nord voraussichtlich bis zum Jahr 2028 geschaffen und die Wohneinheiten bis voraussichtlich 2038 erstellt sein. Mit der Fertigstellung der U-Bahn nach Freiham ist zwischen 2035 und 2040 zu rechnen, so dass nahezu mit Bezugsfertigkeit der letzten Wohnungen in Freiham die Anbindung an die U-Bahn sichergestellt ist. Ein Zurückstellen der Planungen zur Realisierung von Wohnbauflächen bis zur Fertigstellung der U-Bahn-Anbindung ist aufgrund der o. g. Ausführungen nicht sinnvoll und stellt auch keine Alternative dar.

Dem Verkehrsmodell der LHM und somit auch der MBS liegt die vom Stadtrat beschlossene ÖPNV Maßnahme „Entscheidung für Verlängerung U-Bahn Pasing-Freiham“ (siehe S. 48, MBS) zugrunde. Seit August 2021 sieht der Bund im Rahmen seines Deutschlandtakts einen viergleisigen Streckenausbau zwischen München-Pasing und Eichenau im Vordringlichen Bedarf des Bedarfsplans Schiene vor. Die Herstellung der Viergleisigkeit ist nun Planungsgrundlage der Deutschen Bahn (DB). (https://www1.bayern.landtag.de/www/ElanTextAb-lage_WP18/Drucksachen/Schriftliche%20Anfragen/18_0029165.pdf)

Stellungnahme:

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 z. B. 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 Germeringer-Weg/Georg-Böhmer Str.), damit kein Durchschuss für Durchgangsverkehr möglich ist.

Antwort der Verwaltung:

Vorbehaltlich der Aufstellung des Bebauungsplanes wird im Rahmen des Verfahrens u. a. ein Verkehrsgutachten erstellt, welches auch die Thematik der Eichenauer Straße beinhalten soll. Seitens der Verwaltung besteht ebenfalls der Wunsch den Durchgangsverkehr in der Eichenauer Straße zu minimieren. Im Zusammenhang mit der Verbesserung der Radinfrastruktur wird vom Mobilitätsreferat u. a. die Sperrung für den Kfz-Verkehr untersucht. Es gibt derzeit allerdings noch rechtliche Hürden, da u. a. keine Gefahrensituation vorliegt. Planungen zum Ausbau der S4 liegen dem Mobilitätsreferat nach wie vor nicht vor.

Stellungnahme:

2.2 Radschnellverbindung

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

Antwort der Verwaltung:

Dazu gibt es den Beschluss der Vollversammlung vom 27.04.2022 (Sitzungsvorlage 20-26 / V 04418, Radschnellwegeverbindungen in München und Umland).

Stellungnahme:

2.3 Radvorrangroute Lochhausen-Freiham

Die Nord-Süd-Durchwegung mit Umsetzung der Zielkonzeption Radvorrangroute Lochhausen - Freiham ist sinnvollerweise vorzuziehen und in einer 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.

Antwort der Verwaltung:

Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird ein Verkehrsgutachten erstellt, in dem unter anderem ein Fokus auf die nicht motorisierten Verkehrsteilnehmenden gelegt wird.

Stellungnahme:**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 KZ/ 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).

Antwort der Verwaltung (zu 2.4 und 2.5):

Gemäß Beschluss des Stadtrates vom 19.01.2019 „Verkehrliche Untersuchung und Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing und Freiham - Ergebnisse der Variantenuntersuchung, Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen“, (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 11927) wurde das Referat für Stadtplanung und Bauordnung beauftragt, die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage weiter zu verfolgen.

Vorbehaltlich der Aufstellung des Bebauungsplanes wird im Rahmen des Verfahrens u. a. ein Verkehrsgutachten erstellt, welches die verkehrlichen Auswirkungen vertieft weiter untersucht.

In der Vollversammlung am 24.07.2019 hat sich der Stadtrat der Landeshauptstadt München mit den Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen beim Ausbau der S4 West beschäftigt (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / V 13679) und u.a. folgendes beschlossen:

„2. Der Stadtrat stimmt den im Zuge des dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Pasing - Buchenau vom Referat für Stadtplanung und Bauordnung vorgesehenen Ausbaumaßnahmen von Bahnquerungen im Einzelnen wie folgt zu:

[...]

f) Bahnüberführung Germeringer Weg: Verschiebung des BÜ Germeringer Weg nach Westen. Lichte Höhe 3,8 m; Querschnitt 6,5 m Fahrbahn, plus 2 x 2,5 m Gehbahn und 2 x 2,5 m Radweg zzgl. Sicherheitsabstände, Stützmauern, Notgehweg“.

Ob zusätzlich eine Tram in Zukunft realisiert werden wird, ist zum jetzigen Zeitpunkt noch offen und abhängig von den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie, die frühestens in der zweiten Hälfte der 2020-er Jahre von den MVG durchgeführt werden soll. Im Nahverkehrsplan der Landeshauptstadt München ist die Linienführung der Tram über die Limesstraße und Pretzfelder Straße vorgesehen. Der Untersuchungskorridor erstreckt sich über einen deutlich größeren Betrachtungsraum, so dass auch eine Linienführung über die Georg-Böhmer-Str. zur S-Bahnhaltestelle Aubing möglich wäre und im weiteren Verlauf das Planungsgebiet im Süden queren würde. Für den letztgenannten Fall müsste die lichte Breite und Höhe der Bahnüberführung Germeringer Weg angepasst werden.

Die Einbeziehung der Linienführung, die das Planungsgebiet betreffen, sollen bei der Durchführung des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbs als freizuhaltender Korridor, der die künftige Tramtrasse ermöglicht, einbezogen werden.

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirks hat Abdrucke der Sitzungsvorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Bickelbacher sowie der zuständigen Verwaltungsbeirätin, Frau Stadträtin Burger, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiam und Aubing (siehe unter A) der Vorlage) werden zur Kenntnis genommen. Die unter A) genannte Variante 6 soll die Grundlage für die weiteren Planungen bilden. Diese sind:
 - die städtebauliche und landschaftsplanerische Entwicklung der Potentialfläche an der Eichenauer Straße
 - die Abstimmung mit der Deutschen Bahn unter Berücksichtigung der aktuellen Tramparameter (lichte Höhe 4,70m an der EÜ Germeringer Weg und entsprechender Fahrbahnquerschnitt) der Bahnüberführung im Zuge des

Ausbau der S4

- die weitere Projektplanung der Aubinger Allee
 - die weitere Projektplanung des Ausbaus der Georg-Böhmer-Straße
 - die Umgestaltung des Ortskerns Aubing im Rahmen der Stadtsanierung
 - den Grundstückserwerb durch das Kommunalreferat
2. Das Kommunalreferat wird gebeten, die für die Umsetzung der Variante 6 und die Erschließung der Potentialfläche benötigten Flächen entlang der Georg-Böhmer-Straße unter Berücksichtigung der aktuellen Tramparameter, der Eichenauer Straße und in Verlängerung der Aubinger Allee zu erwerben.
 3. Den im Vortrag der Referentin unter „Planungsziele und Eckdaten“ (Punkt B, Ziffern 3.1 und 3.2) dargelegten Planungszielen wird zugestimmt.
 4. Für das im Übersichtsplan des Referates für Stadtplanung und Bauordnung vom 03.11.2022, M 1 : 5.000 schwarz umrandete Gebiet Eichenauer Straße (nördlich und südlich), westlich vom Ortskern Aubing, Freiham Nord (nördlich), östlich der Autobahn A 99 ist ein Bebauungsplan mit Grünordnung aufzustellen. Der Übersichtsplan (Anlage 2) ist Bestandteil dieses Beschlusses.
 5. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, einen städtebaulichen und landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerb für das Planungsareal durchzuführen.
 6. Die MVG wird gebeten, in Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat für die Wettbewerbsauslobung die notwendigen Planungsparameter für die Tramtrasse, soweit sie das Planungsgebiet tangiert, zur Verfügung zu stellen.
 7. Die MVG wird gebeten, die vom Stadtrat bestätigten Ergebnisse aus der frühestens in der zweiten Hälfte der 2020-er Jahre vorgesehenen Machbarkeitsstudie der Tram Amalienburgstraße – Freiham sicherzustellen, so dass die Entscheidung über die Varianten zur Tramführung vor dem § 4 Abs. 2 BauGB-Verfahren vorliegt.
 8. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird beauftragt, die erforderlichen Haushaltsmittel zur Durchführung eines städtebaulichen und landschaftsplanerischen Realisierungswettbewerbs mit anschließender Rahmenplanung für das Jahr 2024 in Höhe von 60.0000 € aus dem laufenden Budget des Referats zu finanzieren und die Mittel in Höhe von 545.0000 € für das Jahr 2025 und in Höhe von 170.000 € für das Jahr 2026 zum Eckdatenbeschluss 2024 für den Haushalt 2025 ff. anzumelden. Die von der Landeshauptstadt München (LHM) in Vorleistung bereitgestellten Mittel werden anteilig vom Zweckverband Freiham an die LHM zurückerstattet. Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung wird ermächtigt, im Jahr 2024 eine entsprechende Vergabe zur Durchführung des Realisierungswettbewerbes zu tätigen.
 9. Der Antrag Nr. 02-08 / A 03603 von Herrn StR Helmut Pfundstein vom 22.03.2007 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
 10. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02694 von Frau StRin Alexandra Gaßmann, Frau StRin Heike

Kainz vom 05.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.

11. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02695 von Frau StRin Heike Kainz, Frau StRin Alexandra Gaßmann vom 05.05.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
12. Der Antrag Nr. 20-26 / A 02853 von der Fraktion ÖDP/München-Liste vom 27.06.2022 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
13. Der Antrag Nr. 20-26 / B 04041 des Bezirksausschusses des Stadtbezirkes 22 – Aubing-Lochhausen-Langwied vom 25.05.2022 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
14. Die Empfehlung Nr. 14-20 / E 02589 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 28.05.2019 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
15. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00031 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 22.06.2021 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
16. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00596 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
17. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00598 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
18. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 00599 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 17.05.2022 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
19. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01268 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.05.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
20. Die Empfehlung Nr. 20-26 / E 01274 der Bürgerversammlung des 22. Stadtbezirkes Aubing-Lochhausen-Langwied am 23.05.2023 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
21. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

III. Beschluss

nach Antrag

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig beschlossen.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der/ Die Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister/-in

Prof. Dr. (Univ. Florenz)
Elisabeth Merk
Stadtbaurätin

IV. Abdruck von I. mit III.

Über Stadtratsprotokolle (D-II/V-SP)
an das Direktorium-Dokumentationsstelle
an das Direktorium-HA II/BA (4x)
an das Revisionsamt
an die Stadtkämmerei
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

V. WV Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V
zur weiteren Veranlassung.

Zu V.:

1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdrucks mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
2. An den Bezirksausschuss 22
3. An das Baureferat
4. An das Baureferat VR 1
5. An das Gesundheitsreferat
6. An das Kommunalreferat
7. An das Kommunalreferat - RV
8. An das Kommunalreferat - IS-SP-FR
9. An das Kreisverwaltungsreferat
10. An das Kulturreferat
11. An das Mobilitätsreferat
12. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
13. An das Referat für Bildung und Sport
14. An das Referat für Klima- und Umweltschutz
15. An das Sozialreferat
16. An die Stadtkämmerei
17. An die SWM/MVG
18. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 2
19. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - SG 3
20. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA I
21. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II
22. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/44 B
23. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/45 P
24. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/52
25. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA II/5
26. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA III
27. An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung - HA IV
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

Am
Referat für Stadtplanung und Bauordnung – HA II/45V