



**An die Stadtratsfraktion
DIE GRÜNEN/RL**

09.09.2016

- Rathaus -

Städtebauliche Entwicklung: Die Bodenseestraße wird zur Straße für ALLE!
Antrag Nr. 14-20 / A 02138 der Stadtratsfraktion DIE GRÜNEN/RL
vom 18.05.2016

Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen,

das Referat für Stadtplanung und Bauordnung ist mit der Bearbeitung Ihres o.g. Antrags beauftragt worden. Ihr Einverständnis vorausgesetzt, erlauben wir uns, den Antrag als Brief zu beantworten, da sich dessen Intention auf den Bereich der von uns in Auftrag gegebenen Ausarbeitung einer Rahmenplanung erstreckt.

Sie beantragen, dass die Stadtverwaltung ein besonderes Augenmerk auf die städtebauliche Entwicklung der Bodenseestraße legt. Die Stadtverwaltung soll insbesondere prüfen, ob die gesamte Bodenseestraße Sanierungsgebiet werden kann, und Sie nennen auch die konkreten Rahmenanforderungen für die städtebauliche Gestaltung. Als Begründung verweisen Sie auf erhebliche Defizite in diesem Bereich. Hierzu kann Folgendes mitgeteilt werden:

1. Zu Ziffer 1, 3 und 4 Ihres Antrags:

1.1. Festlegung des heutigen Sanierungsgebietes:

Neuaubing und Westkreuz wurden am 09.04.2014 durch Beschluss des Stadtrates der Landeshauptstadt München als Sanierungsgebiet festgelegt und in das Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Aktive Stadt- und Ortsteilzentren“ (siehe Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 09.04.2014, Sitzungsvorlage Nr. 08-14/V 13733) aufgenommen. Das Programm „Aktive Stadt und Ortsteilzentren“ soll zur Vorbereitung und Durchführung von Gesamtmaßnahmen zur Erhaltung und Entwicklung verschiedener Bereiche im Sanierungsgebiet dienen.

Der Umgriff des heutigen Sanierungsgebiets (Anlage 1) umfasst nahezu das gesamte im Vorfeld untersuchte Gebiet, mit Ausnahme der planfestgestellten Bahnanlagen, der Neubaugebiete an der Colmdorfstraße und des neuen Rewe Centers an der Stockacher Straße. Das Sanierungsgebiet ist mit einer Fläche von 350 ha Bayerns größtes Sanierungsgebiet.

Der Umgriff wurde durch eine umfangreiche themenbezogene Bestandsaufnahme und -analyse mit Auswertung der bestehenden Planungen, Bindungen und einer ausführlichen Vor-Ort-Analyse vorgeschlagen. Konkretisiert wurde der Umgriff auch durch eine frühzeitige und kontinuierliche Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen. Die Ergebnisse

aus den einzelnen Fachbereichen und des parallelen Prozesses der Bürgerbeteiligung flossen in die deduktive Ableitung der Qualitäten und Potenziale sowie der Defizite und Konflikte ein.

Außerhalb der Grenzen des nunmehr förmlich festgesetzten Sanierungsgebietes wurden im Rahmen des Verfahrens keine ausreichenden städtebaulichen Missstände gesehen, die eine erweiterte städtebauliche Sanierungsmaßnahme rechtfertigen würden.

Aufbauend auf den Analysen und den Ergebnissen aus den Untersuchungen und Beteiligungsprozessen wurden Handlungsschwerpunkte ermittelt. In einem letzten Schritt wurden aus den Zielen Maßnahmen abgeleitet, priorisiert und in eine Zeit-, Kosten- und Finanzierungsübersicht zusammengestellt. Aus dem beschriebenen Verfahren wurde der heute bekannte Sanierungsumgriff definiert und - unter der Prämisse der Finanzierbarkeit der Einzelmaßnahmen - gesetzt.

Aus den o.g. Untersuchungen zeichnete sich als ein Handlungsraum der Stadtsanierung auch der Bereich der Bodenseestraße ab, soweit diese innerhalb des Sanierungsgebietes liegt. Sie ist innerhalb des Umgriffs durchgehend als Bundesstraße ausgewiesen und verbindet die angrenzenden Stadtteile Pasing und Freiham. Gemäß Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist sie als überregionale und regionale Hauptverkehrsstraße klassifiziert und eine der prägnantesten Durchfahrtsstraßen in Neuaubing. In Ost-West-Richtung verlaufend, hat sie eine Entréefunktion bei der Ein- und Durchfahrt in den Stadtteil. Dieser Funktion wird die Bodenseestraße mit ihrer angrenzenden Bebauung, Nutzung und Gestaltung in weiten Teilen nicht gerecht.

1.2. ISEK und Rahmenplanung:

Die angesprochenen Defizite aus Ziffer 4 Ihres Antrags wurden auch im ISEK (Integriertes Stadtteilentwicklungskonzept) für die Bodenseestraße festgestellt und mit konkreten Sanierungszielen hinterlegt:

- Bauliche Fassung des Straßenraums
- Straßenbegleitende und zur Straße orientierte Bebauung mit Stellplätzen in der Tiefe des Grundstückes bzw. Tiefgarage oder Parkhaus
- Sicherung von Teilflächen als Gewerbestandort
- Ausarbeitung von energetischen Konzepten für diese Gewerbestandorte
- Intensivierte Begrünung der Parkplatzflächen
- Oberflächengestaltung der Vorbereiche
- Verbesserung der Verkehrssicherheit der Zu- und Ausfahrten
- Verbesserung des Verkehrsflusses
- Aufwertung der Fuß- und Radwege

Auf Grundlage dieser Ziele wurde deshalb im ISEK die Maßnahme EZM M07 definiert.

Diese beinhaltet eine Rahmenplanung zur langfristigen Gestaltung des Straßenraums und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Zu- und Ausfahrten und zur Verbesserung des Verkehrsflusses in der Bodenseestraße. Weiterer Bestandteil der Rahmenplanung sind Vorschläge zur Aufwertung der Fuß- und Radwege.

Aus diesem Grund hat das Referat für Stadtplanung und Bauordnung, Hauptabteilung

Stadtsanierung und Wohnungsbau, die Münchner Gesellschaft für Stadterneuerung mbH (MGS) mit der Ausarbeitung einer Rahmenplanung beauftragt (Anlage 2). Einer der ersten Bausteine dieser Rahmenplanung ist die Erarbeitung eines Gestaltungskonzeptes mit dem Schwerpunkt auf den überwiegend privaten Vorbereichen der angrenzenden Liegenschaften (10 m Streifen). Insbesondere für die Vorbereiche der gewerblichen Betriebe, vor allem des (Gebraucht-) Kfz-Handels, besteht erheblicher Aufwertungsbedarf.

Bei dem Untersuchungsumgriff der Rahmenplanung handelt es sich um den gesamten Straßenraum der Bodenseestraße im Sanierungsgebiet Neuaubing - Westkreuz, von der Bahnunterführung der S8 nach Herrsching im Osten bis zur Kreuzung Wiesentfelder Straße und dem Neubaugebiet Freiham im Westen mit einer Länge von ca. 2,5 km. Erweitert man den Betrachtungsradius um die angrenzenden Vorbereiche, die Schwerpunkt dieses Gestaltungskonzeptes sind, dann ergibt sich eine überschlägige Betrachtungsfläche von 10-15 ha mit unterschiedlichsten Nutzungen und Gestaltungsansätzen.

Mit den Ergebnissen aus der Rahmenplanung ist im 2. Quartal 2017 zu rechnen. Diese werden dem Bezirksausschuss vorgestellt.

2. Zu Ziffer 2 Ihres Antrags:

Die Hauptabteilung IV, Lokalbaukommission, des Referates für Stadtplanung und Bauordnung genehmigt entsprechende Bauvorhaben im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben.

3. Zu Ziffer 5 Ihres Antrags (Ammerseeradweg):

Der Ammersee-Radweg ist eine von vier Radrouten des „Bayernnetzes für Radler“, die in Teilabschnitten auf dem Gebiet der Landeshauptstadt München verläuft. Das in der Zuständigkeit der Obersten Baubehörde des Bayerischen Staatsministeriums des Innern, für Bau und Verkehr liegende, bayernweite Radroutennetz ist vor allem für den touristischen bzw. freizeitbezogenen Radverkehr ausgelegt.

Das Referat für Stadtplanung und Bauordnung hat mit der Regierung von Oberbayern, die als zwischengeschaltete Verwaltungsebene die direkte Kontaktstelle für Fragen zum Verlauf der „Bayernnetz für Radler“-Routen in München bildet, Kontakt aufgenommen und die Mitteilung bekommen, dass „...grundsätzlich nichts gegen eine Verlegung spricht, insbesondere wenn die Route damit für den Radfahrer attraktiver wird (und verkehrssicher bleibt). Wichtig ist, dass auch durchgängig die Beschilderung (mit Einhängern für Route "Ammersee-Radweg" und "Bayernnetz") erfolgt.“

Auch aus Sicht des Referates für Stadtplanung und Bauordnung wird die Idee einer Umliegung des Ammersee-Radwegs abseits der Bodenseestraße begrüßt. Entsprechend wird das Referat den weiteren Beteiligten vorschlagen, die Fernradroute auf den im VEP-R aus dem Jahr 2002 bereits vorgesehenen Verlauf zu verlagern (siehe untenstehende Abbildung). Diese Route (gekennzeichnet durch das „y“-Symbol des Bayernnetzes für Radler) führt als im VEP-R definierte Hauptroute durch verkehrsärmere

Nebenstraßen sowie Grünzüge. Auch die Sehenswürdigkeit „Gut Freiham“ – ein unter Denkmalschutz stehender mittelalterlicher Gutshof – liegt auf dieser Strecke. Dieser Verlauf stellt für die Ansprüche des Tourismus sowie der Freizeit und Erholung eine gute Alternative zur Bodenseestraße dar, die zwar einen direkteren Verlauf aufweist, aber die genannten Ansprüchen nicht erfüllen kann.

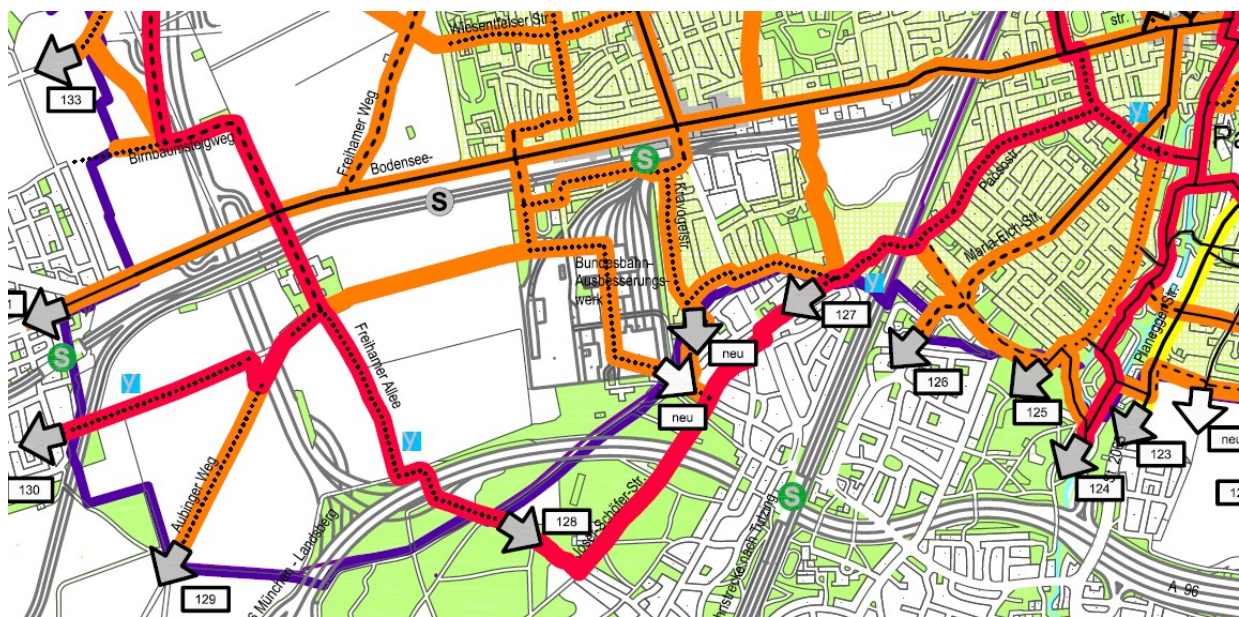


Abbildung 1: Ausschnitt des VEP-R mit eingezeichneter Alternative zur Führung des Ammersee-Radwegs (farblich hinterlegtes "y"-Symbol)

Um die Durchgängigkeit der Route in Führung und Beschilderung sicherstellen zu können, da sich der Übergabepunkt der Route an der Stadtgrenze bei einer Verlegung ändert, werden weitere Gespräche mit der Nachbarkommune Germering veranlasst. Die angesprochene Führungsalternative wird daher wie beschrieben in Kooperation mit den beteiligten Fachdienststellen, der Regierung von Oberbayern und der Nachbarkommune Germering weiter geprüft.

Um Kenntnisnahme von den vorstehenden Ausführungen wird gebeten. Wir gehen davon aus, dass die Angelegenheit damit abgeschlossen ist.

Die im Stadtrat vertretenen Fraktionen, Ausschussgemeinschaft und Einzelstadträte haben einen Abdruck dieses Schreibens erhalten.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Charlier
Stadtdirektorin

Anlage 1: Umgriffsplan Sanierungsgebiet Neuaubing-Westkreuz
Anlage 2: Umgriffsplan Rahmenplanung