

Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes
Aubing-Lochhausen-Langwied



Landeshauptstadt
 München

BA-Geschäftsstelle West
 Landsberger Str. 486, 81241 München

I. Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 HA II/45 V
 z.H. [REDACTED]

Vorsitzender
 Sebastian Kriesel

Geschäftsstelle West:
 Landsberger Str. 486, 81241 München
 Ansprechpartner: [REDACTED]
 Telefon: 089 – 233 37230 o. 37353
 Telefax: 089 – 233 37356
 bag-west.dir@muenchen.de

München, 16.02.2017

Siedlungsschwerpunkt Freiham
2. Realisierungsabschnitt Freiham Nord

- Stellungnahme des BA 22 -

Sehr geehrte Frau [REDACTED]

der Bezirksausschuss 22 begrüßt grundsätzlich den **Wohnungsbau** und eine **vernünftige, verträgliche und maßvolle Entwicklung** der letzten freien Flächen in München.

Der BA 22 sieht den Grundsatz- und Eckdatenbeschluss zum 2. Realisierungsabschnitt in Freiham-Nord äußerst kritisch, da er davon ausgeht, dass die vorgelegte Planung so nicht umsetzbar ist.

Besonders die Erhöhung der ursprünglich geplanten Wohneinheiten von ca. 4000 auf 5000-6000 Wohneinheiten werfen neuerlich Fragen auf, die bereits im 1. Realisierungsabschnitt nicht oder noch nicht plausibel beantwortet wurden. Zumal sich die Verkehrssituation durch das Wachstum der Landeshauptstadt München und die Umlandgemeinden im Westen der Stadt weiter verschlechtert hat. Auch die sich in Realisierung befindlichen Bebauungspläne im Münchner Westen (Gleisharfe, Colmdorfstraße, Paul-Gerhardt-Allee, Lipperheidestraße, Henschelstraße, Spatenwinkel, Osterangerstraße, Aubing-Ost-Straße, Freiham 1. Realisierungsabschnitt, Diamaltgelände, Trimbungstraße, etc.) lassen nicht auf eine „sich selbst lösende“ Situation des MIV, wie auch des ÖPNV hoffen.

Auch möchte der BA auf den irreführenden Begriff „des Weiterbauens der Stadt“ hinweisen. Freiham wird sich aufgrund seiner Konzeption zwischen A99 und Neuaubing (durch ein Grünband getrennt) als ein isolierter Stadtbezirk in „Insellage“ entwickeln. Es wird nur zwei Straßenanbindungen nach Osten (Bodenseestraße und Wiesentfelser Straße) und eine noch nicht definierte Anbindung nach Norden geben. Nach Westen wird Freiham an die A99 und durch die Bodenseestraße im Süden angeschlossen sein.

Eine Vernetzung zum bestehenden Stadtbezirk sieht der BA 22 nicht. Die bereits seit mehreren Jahren bestehende Siedlung am S-Bahn-Halt Freiham mit ihrer derzeit isolierten Lage könnte eine mögliche zukünftige Entwicklung zeigen.

Der Bezirksausschuss 22 hält den vorliegenden Entwurf für nicht realisierbar und bittet die Stadtverwaltung in gewohnt kooperativer Haltung die vom BA 22 vorgeschlagenen Anmerkungen und Änderungen in die Vorlage einzuarbeiten.

1.) zu 3. Planungsziele und Eckdaten

Der Bezirksausschuss sieht wie unter 3.1.2. dargestellt **bis zu 2000 zusätzliche Wohneinheiten** auf einer begrenzten Fläche kritisch. Die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum ist sicherlich ein wichtiges Ziel in einer rasant wachsenden Großstadt. Allerdings sollte die Wohn- und Lebensquali-

tät mit ihren Auswirkungen auf die soziale Struktur in einem Stadtviertel nicht aus den Augen gelassen werden.

Auch aus städtebaulicher Sicht sieht eine stark verdichtete und somit sicherlich hochgeschossige Struktur entlang des Landschaftsparks und des Autobahnwalls nicht sonderlich einladend aus.

Laut Vorlage soll der Schwerpunkt auf „Wohnen“ liegen. Der BA 22 bittet die Verwaltung nicht zu vergessen, dass Menschen auch arbeiten müssen. Es ist zu überlegen, ob nicht in dem einen oder anderen Baufeld Gewerbeflächen ohne störenden Lärm ausgewiesen werden können. Die Nähe von Wohnen und Arbeiten würde auch dem propagierten Ziel „Stadtteil der kurzen Wege“ entgegenkommen. Siehe hierzu auch BA-Antrag vom 9.12.16 zur Ansiedelung eines Münchner Gewerbehofs.

2.) zu 3.1.3. Wohnen

Der Bezirksausschuss hat mit großem Interesse den Stadtratsbeschluss zu Wohnen in München VI verfolgt. Der BA fordert die Stadtverwaltung auf, das am 14.12.2016 in der Vollversammlung beschlossene, neu überdachte Programm „**München Modell Eigentum**“ angemessen zu berücksichtigen.

Die Förderung mittelständischer Familien ist wichtig für die soziale Struktur und hat somit eine ausgleichende Komponente im neuen Stadtviertel.

Mit ausreichendem Wohnungsbau für **alle** Einkommensgruppen kann die sog. „**Münchner Mischung**“ geschaffen werden.

3.) zu 3.2. Öffentliche Grünflächen

Plätze und Aufenthaltsflächen sollten z.B. nach Haidhauser Modell um den Pariser Platz gestaltet werden (markante raumprägende Bäume, kleine Plätze, schmale Alleen, grüne Wegebeziehungen, Ansiedelung z.B. eines Biergartens)

4.) zu 3.1.4. soziale Infrastruktur

In der Vorlage ist eine Vorhaltefläche für eine mögliche **Mittelschule** erwähnt. Der BA 22 ist der Auffassung, dass eine solche Mittelschule auch im Hinblick der möglichen Überlastung der Mittelschule an der Wiesentfeller Straße vorrangig zu planen ist.

Es müssen ausreichend Flächen für mögliche soziale und kulturelle Einrichtungen freigehalten werden.

5.) zu 2.4.3 und 3.3. Verkehrserschließung

Wie bereits in seiner Stellungnahme zum 1. Realisierungsabschnitt sieht der BA 22 die größte Problematik in der Verkehrserschließung. Obwohl bereits mehrfach, auch im Münchner Stadtrat dargestellt nochmals eine Zusammenfassung.

Vor einigen Jahren wurde mit der Aussage geplant, dass die Bodenseestraße und der Autobahnanschluss für die Verkehrsanschließung ausreichend sind. Das hängt natürlich vom Ausbau des ÖPNV ab. Da der sehr zeitverzögert, oder gar nicht stattfindet, kann der Vorlage in dieser Form nicht zugestimmt werden.

a) MIV

Der Stadtbezirk darf generell nicht zur Transitzone werden.

A99:

Der Anschluss an die A99 ist grundsätzlich zu begrüßen. Vor allem die Abwicklung des Baustellenverkehrs über die provisorische Anschlussstelle ist eine große Erleichterung für den gesamten Münchner Westen.

Für den Anschluss des MIV der Bewohner Freiham ist die A 99 nur bedingt zu den Hauptverkehrszeiten nutzbar. Die Autobahndirektion Südbayern plant aufgrund der jetzt bereits bestehenden Überlastung der A 99 den Bereich um den Aubinger Tunnel sechsspurig und den Bereich um den Allacher Tunnel achtstreifig, später sogar eine zusätzliche Röhre, auszubauen. Die Prognose für den Bereich um den Aubinger Tunnel für 2030 mit ca. **131000** Bewegungen und einer rechnerischen Kapazität von max. **115000** Bewegungen bei einer sechsspurigen Autobahn zeigt aber, dass die A 99 auch mit den geplanten Verbesserungen ihre Belastungsgrenzen weit überschritten hat. Wichtig für den 22 Stadtbezirk, der Lebensqualität seiner Bewohnerinnen und Bewohner ist die Vermeidung von Schleichverkehren zur Überwindung von Staus und Tunnelsperrungen auf der A99-West.

Bodenseestraße:

Die Bodenseestraße hat ihre Kapazitätsgrenzen nicht nur erreicht, sondern bereits zu den Hauptverkehrszeiten überschritten. Der Ausbau im weiteren Bereich des Stadtteilzentrums erweitert sich die Bodenseestraße zwar in diesem Bereich, aufgrund der Verengung Richtung Neuaubing ist ein „Trichtereffekt“ zu befürchten. **Mögliche Szenarien waren während der Baustellenphase leidlich erfahrbar.**

Wiesentfeller Straße:

Die Wiesentfeller Straße ist eine gut ausgebaute Wohnstraße, die weitere Verkehre aufnehmen könnte. Eine prognostizierte Zunahme von fast 100% MIV ist der Bevölkerung in diesem Bereich bzw. im nachgelagerten Straßennetz nicht zuzumuten. Diese Planung widerspricht aber auch den Zielen der Stadtsanierung, die vor allem im Bereich des GWG eigenen Einkaufszentrums zukünftig eine Platzgestaltung mit Aufenthaltsqualität für die dortige Bevölkerung vorsieht. Auch ist zu beachten, dass sich auf der Achse Wiesentfeller Straße/ Altenburgstraße/ Radolfzeller Straße/ Aubinger Straße nicht nur mehrgeschossiger Wohnungsbau mit vielen Einwohnern, sondern auch Schulen, Pfarreien und soziale Einrichtungen befinden. Ein Autobahnanschluss, der nur mit wenigen Abbiegungen Neuaubing erreicht ist unerwünscht.

Germeringer Weg:

Im Herbst 2016 war der Germeringer Weg für einige Wochen gesperrt. Die Folge war eine spürbare zusätzliche Verkehrsbelastung auf der Bodenseestraße. Die Planungen für Freiham sehen die endgültige Sperrung des Germeringer Wegs vor. Hier ist frühzeitig eine Alternative als Verbindung nach Germering zu planen und zu realisieren, so dass diese Verbindung notfalls immer zur Verfügung steht.

Anbindung an Aubing:

Diese mögliche Anbindung ist Gegenstand einer Machbarkeitsstudie. Der BA 22 wird diesen Prozess konstruktiv und kritisch begleiten. Eine alleinige Anbindung über den Georg-Böhmer-Weg zur Altostrasse lehnt der BA22 aber kategorisch ab.

b) ÖPNV

Der BA 22 hat sich mit der Thematik ÖPNV bereits mehrfach auseinandersetzt und geäußert; gerade im Hinblick auch auf den Ausbau der S4-Bahnstrecke.

Trambahn

Der Bezirksausschuss lehnt die ÖPNV Erschließung mittels Trambahn ab. Die Trambahn ist als Ergänzung der vorhandenen S-Bahnen und für eine zukünftige Entwicklung des Stadtbezirks ungeeignet.

Um die gesetzten Zielvorgaben der Erschließung von Freiham und des Modal-Split 25 zu erreichen, benötigt man ein attraktives, leistungsfähiges, schnelles Verkehrsmittel ohne zusätzlichen Umsteigeaufwand in Richtung Innenstadt.

Die Trambahn ist hinsichtlich der Leistungsfähigkeit unterdimensioniert

Im Vergleich zu denen in der Hauptverkehrszeit im Einsatz befindlichen Buszügen (Hauptverkehrszeit fünf Minutentakt) der Metrolinie 57 hat die Trambahn ein Kapazitätsgewinn von 70 % (Buszug

130 Fahrgäste, Tram 220 Fahrgäste). Diese zusätzliche Kapazität wird alleine durch die Bevölkerungszunahme der oben genannten Bebauungspläne mehr als absorbiert; für zusätzlich benötigte Kapazitäten z. B. für die Umsetzung des Modal Split 25 oder weitere Verdichtung im Bestand ist die Trambahn nicht ausgelegt und nicht anpassbar.

Fehlende Attraktivität durch lange Fahrtzeit nach Pasing, bzw. Innenstadt

Dieses Verkehrsmittel mag in den Innenstadtbereichen als Zubringer zu U- und S-Bahn seine Berechtigung haben. Für den Anschluss von **Freiham** nach **Pasing** und weiter in die Innenstadt ist sie als Verkehrsmittel schon aufgrund der langen Fahrtzeiten ungeeignet.

Keine Nachteile für die Bestandsbevölkerung im Westkreuz und Neuaubing – kleinteilige Erschließung ist nur mit Bus zu erreichen.

Hinzu kommt, dass die sehr gute, kleinteilige Erschließung des Stadtbezirks mit dem Bus darunter leiden würde. Es würde zwangsläufig zu einer Reduktion der Haltestellen gegenüber dem Busverkehr kommen, was vor allem im Westkreuz eine spürbare Verschlechterung der Lebensqualität, vor allem für ältere Menschen, bedeuten würde.

Fehlende Vernetzung als Voraussetzung eines attraktiven Verkehrsmittels

Ein Anschluss des S-Bahnhofs Aubing ist in der momentanen Planung nicht vorgesehen.

U-Bahn:

Die U-Bahn würde den Zielen der Freihamplanung (Modalsplit) voll gerecht werden.

Sie wäre ein attraktives Angebot um Menschen zu animieren den ÖPNV zu benutzen. Auch im Hinblick auf die weitere Entwicklung des Stadtbezirks mit seiner nahezu Verdoppelung der Einwohnerzahl und dem stark wachsenden Umland ist die U-Bahn aufgrund ihrer Kapazität ein ideales und modernes Verkehrsmittel.

Über 10.000 Unterschriften zur Befürwortung der U-Bahn haben auch den Wunsch und dem Verlangen der Bevölkerung Rechnung getragen. Auch die **Stadt Germering** als unmittelbarer Nachbar sieht die U-Bahn als zukunftsweisend und hat in einem Stadtratsbeschluss eine Weiterführung nach Germering grundsätzlich befürwortet.

Deshalb sollte der Begriff „U-Bahnendhaltestelle im Bereich des Quartierzentrums“ in U-Bahnhaltestelle geändert werden.

Bus:

Der Bus ist ein im 22. Stadtbezirk aufgrund seiner Kleinteiligkeit äußerst beliebtes und gut genutztes Verkehrsmittel. Bis zum Bau der U-Bahn könnten u.a. die Buslinien den Anschluss an die S-Bahnhöfe und die Verbindung innerhalb des Stadtbezirks gewährleisten. Für die direkte, schnelle Verbindung zum Bahnhof Pasing sind für eine Übergangsphase auch "Expressbusse" auf einer direkten Trasse z.B. Bodenseestraße vorzusehen.

Die sog. "Trambahntrasse" auf der Aubinger Allee wäre eine ideale Busstraße innerhalb Freiham. Somit könnten Konflikte mit dem MIV von vorneherein vermieden werden.

Der BA 22 sieht eine ÖPNV-Erschließung durch U-Bahn und Bus als die einzig richtige Lösung an.

S-Bahn:

Die S4 ist die am stärksten frequentierte S-Bahnlinie in München. Selbst der Bau der Stammstrecke und ein möglicher dreigleisiger Ausbau werden nicht zu einer spürbaren Entlastung dieser Strecke beitragen. Zudem befinden sich zwei große Bebauungspläne (Colmdorfstraße und Aubing-Ost-Straße) direkt an den Bahnhöfen Aubing und Leienfelsstraße. Der BA22 sieht hier keine zusätzlichen Kapazitäten für bis zu 15.000 Einwohner aus Freiham.

Die Flughafen S-Bahn S8 mit dem Bahnhof Freiham hatte in den vergangenen Jahren von allen S-Bahnlinien im 22. Stadtbezirk die größten Schwierigkeiten den Takt zu halten und war bei Störungen auf der Stammstrecke meist durch Ausfälle betroffen. Insgesamt ist zu den S-Bahnlinien folgendes zu resümieren: Die S-Bahnen dienen der stark wachsenden Bevölkerung der im Westen

anschließenden Landkreise (STA, FFB, LL) zunehmend als „Regionalzüge“, weshalb die S-Bahnen zu den Hauptverkehrszeiten jetzt schon am Stadtrand überfüllt sind. Ob der Bau des 2. Stammstreckentunnels hier im Hinblick auf das wachsende Umland Abhilfe schafft, bleibt abzuwarten.

c) Fußgänger und Radfahrer

Die Anbindung vor allem des Radverkehrs muss in Ost-West-Richtung verbessert werden. Vor allem im Bereich der Bodenseestraße muss hier eine vernünftige Lösung gefunden werden. Auch im Bereich der Wiesentfeller Straße ist die Situation des Radverkehrs im Hinblick auf die Zunahme des Verkehrs zu beobachten und ggf. zu verbessern.

Der Radverkehr nimmt immer mehr zu, die Bevölkerung – sogar die älteren MitbürgerInnen – benutzen häufiger das Rad, die Hauptverkehrsachsen müssen entlastet werden (s. Kopenhagen und Amsterdam) und der Schadstoffausstoß des MIV muss verringert werden. Deshalb sind hier zwei Fahrradschnelltrassen neben dem Fahrradwegausbau an Bodensee- und Wiesentfeller-/Altenburgstr. zu realisieren:

- vom Bhf. Freiham über Papinstr., Paosunterführung Richtung Innenstadt
- über Aubinger und Haberlandstr. zum Radweg nördlich entlang der Stammstrecke Richtung Innenstadt.

Außerdem sind Rادتangentiale entlang der A 99, Richtung Norden vorzusehen.

Zu 3.5. Nachhaltigkeit, Ökologie,

Zur Realisierung eines nachhaltigen und ökologischen Städtebaus sollten auch neue architektonische Planungen gedacht werden. Die Wettbewerbsausschreibungen sollen den Anreiz zu innovativen Bau- und Wohnformen mit stark ökologischer Akzentuierung bieten. Es sind einzelne Baufelder vorzusehen, die ein autofreies, ökologisches, ressourcensparendes und gemeinschaftliches Wohnumfeld schaffen.

Zusammenfassung:

Ein Grundsatz- und Eckdatenbeschluss legt wichtige Ziele für ein Bebauungsplan-verfahren fest.

Der BA 22 ist sich der Probleme am Münchner Wohnungsmarkt und der Zielvorgaben des Münchner Stadtrats an die Stadtverwaltung durchaus bewusst. Dennoch weist der er ausdrücklich auf die vorhandenen, noch nicht gelösten Probleme hin. Der Bezirksausschuss ist sich, wie in der Vergangenheit, seiner Verantwortung bewusst und wird die weiteren Planungen konstruktiv, aber auch kritisch im Interesse der Bestandsbevölkerung und den zukünftigen Bewohnern Freiham's begleiten. Vor allem die verkehrlichen Probleme sieht der Bezirksausschuss als ungelöst.

Daher sieht der BA 22 diese Entwurfsvorlage äußerst kritisch und sieht die Umsetzung der Vorlage als nicht realisierbar an. Er fordert die Verwaltung auf, die vorgetragenen Bedenken in dem Entwurf des „Grundsatz- und Eckdatenbeschlusses“ zu berücksichtigen bzw. Lösungen einzuarbeiten. Außerdem fordert der Bezirkssauschuss die Verwaltung auf, ein zukunftsweisendes Verkehrskonzept vorzulegen und behält sich vor weitere Vorlagen, wie Billigungs- und Satzungsbeschlüsse im Hinblick auf den 2. Realisierungsabschnitt abzulehnen.

Die Stellungnahme ist der Stadtratsvorlage vollumfänglich beizufügen.

Mit freundlichen Grüßen

gez.

Sebastian Kriesel
Vorsitzender des BA 22
- Aubing-Lochhausen-Langwied -