

1. Darstellung der einzelnen Varianten

Für die Betrachtung der Varianten wurde der sogenannte Prognose-Nullfall 2030 zugrunde gelegt. Dieser enthält alle bis 2030 geplanten und beschlossenen Bau- und Straßenprojekte ohne die zu untersuchenden Planfälle. Im vorliegenden Fall ist demnach u. a. der 1. und 2. Realisierungsabschnitt von Freiham, der Ausbau der BAB A 99 West, das im Flächennutzungsplan vorgesehene Gebiet westlich von Aubing und die aufgrund des Ausbaus S4 geplante Unterführung am Germeringer Weg in Richtung Dorfkern Aubing unterstellt.

Prognose Nullfall 2030



Abbildung 1: Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

a) Variante 1: Anbindung über Germeringer Weg (Bahnvariante)

Als erste Variante wurde die sogenannte „Bahnvariante“ betrachtet, die aus den bereits durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen der Bahn für den mehrgleisigen Ausbau hervorgeht. In dieser Variante 1 wird an der Stelle des heutigen Bahnübergangs am Germeringer Weg die Bahn durch ein kurzes Querungsbauwerk (Bahnbrücke) unterführt und mittels Rampen im Süden an die Aubinger Allee und im Norden an den Germeringer Weg angeschlossen. Nach den Planungen der Bahn sind geringe Eingriffe in das Grundstück des Bahnwärterhäuschens und in den Festplatz erforderlich. Da direkt unter dem Germeringer Weg im Bereich des Bahnübergangs ein großer Abwasserkanal verläuft, wären aufwändige Verlegungsarbeiten im Fall einer Realisierung der Variante 1 erforderlich. In dieser Variante ist ein direkter Anschluss an die Georg-Böhmer-Straße nicht möglich, da die notwendige Rampenlänge einen erheblichen Eingriff in den Festplatz verursachen würde, dies aber seitens der Landeshauptstadt München nicht gewünscht ist und die Sperrung des Beldwiesenweges für den MIV im Rahmen der städtebaulichen Umgestaltung des Areals Ubostraße vorgesehen ist. Straßenbautechnisch wäre eine Anbindung - verbunden mit einem erheblichen Flächeneingriff in den Festplatz - möglich.

Südlich der Gleise ist weiterhin der Anschluss des Freihamer Wegs an den Germeringer Weg vorgesehen. Durch das notwendige Rampenbauwerk zur Unterführung der Bahngleise verlagert sich der Knotenpunkt Freihamer Weg/Germeringer Weg in Richtung Süden auf die potentiellen Erweiterungsflächen des Aubinger Friedhofes. Aus verkehrlicher Sicht bedeutet Variante 1, dass der gesamte prognostizierte Verkehr zwischen Aubing und Freiham von ca. 8.000 Kfz/24h über den Germeringer Weg in den Ortskern Alt-Aubing geführt wird und dort zu erheblichen Verkehrszunahmen im Bereich Germeringer Weg führt. In der nachfolgend dargestellten Abbildung sind die prognostizierten Verkehrsmengen und in Klammern die Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall dargestellt.

Der nördliche Bahnhofsbereich ist nur noch von Osten über die Georg-Böhmer-Straße erreichbar. Das geplante ÖPNV-Konzept mit einer Linienführung der Buslinie 143 über die Georg-Böhmer-Straße nach Freiham mit einem direkten Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn ist damit nicht realisierbar. Die Erschließung der Potentialflächen im Westen von Alt-Aubing nach Süden in Richtung Freiham bzw. Georg-Böhmer-Straße ist in Variante 1 nicht möglich. Die Hapterschließung der Flächen muss in dieser Variante vorrangig über eine Anbindung an der Eichenauer Straße erfolgen.

Fazit:

Sowohl aus städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gründen (erheblicher Flächeneingriff Festplatz, Vorfeld Friedhof, Abhängung der Georg-Böhmer-Straße nach Westen) als auch aus verkehrlichen Gründen (Führung des gesamten Verkehrs zwischen Aubing und Freiham in das untergeordnete Straßennetz Aubing) ist Variante 1 negativ zu bewerten und sollte nicht weiter verfolgt werden.

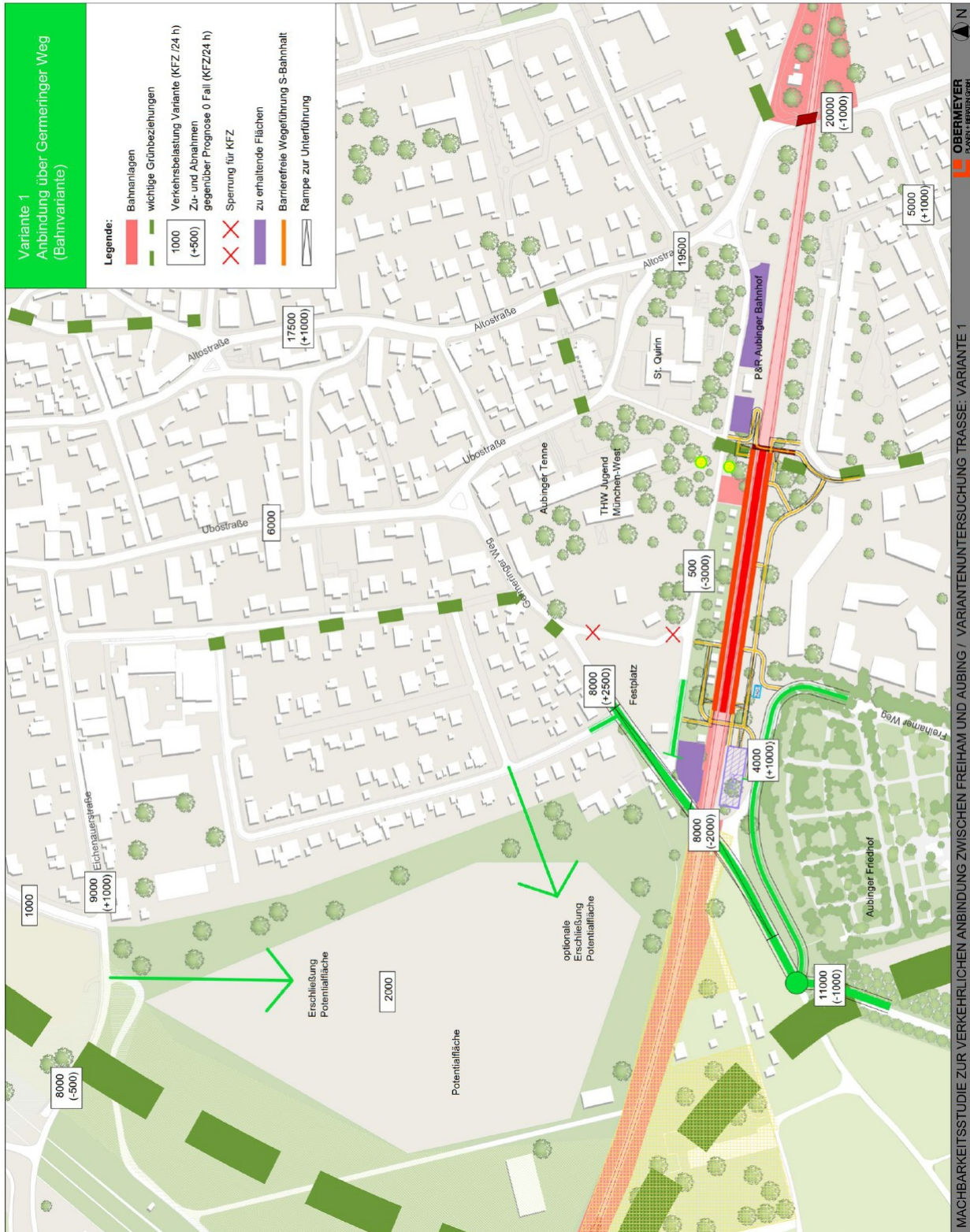


Abbildung 2: Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

b) Variante 2: Anbindung Georg-Böhmer-Straße

Variante 2 sieht die höhenfreie Anbindung von Freiham direkt an die Georg-Böhmer-Straße vor. Die Querung der Gleise ist im Bereich des heutigen Bahnübergangs am Germeringer Weg vorgesehen. Nach der Querung der Gleise und der Umfahrung des Bahnwärterhauses verschwenkt die Rampe in Richtung Osten und schließt an die Georg-Böhmer Straße an. Der Germeringer Weg in Richtung Norden (Ortskern Aubing) wird abgehängt. Um die Erschließung des Bahnwärterhauses und der Kleingartenanlage sicherzustellen, ist südlich des Rampenbauwerkes ein parallel laufender Erschließungsweg erforderlich. Insgesamt sind daher erhebliche Eingriffe in den Festplatz erforderlich. Der im Bereich des Bahnübergangs Germeringer Weg liegende Abwasserkanal wäre wie im Fall der Variante 1 zu verlegen.

Südlich der Gleise ist weiterhin der Anschluss des Freihamer Wegs an den Germeringer Weg vorgesehen. Durch das notwendige Rampenbauwerk zur Unterführung der Bahn-
gleise verlagert sich der Knotenpunkt Freihamer Weg / Germeringer Weg in Richtung Süden auf die potentiellen Erweiterungsflächen des Aubinger Friedhofes. Aus verkehrlicher Sicht hat Variante 2 zur Folge, dass der gesamte prognostizierte Verkehr zwischen Aubing und Freiham von ca. 7.000 Kfz/24h über die Georg-Böhmer-Straße in Richtung Altostraße geführt wird und damit zu erheblichen Verkehrszunahmen im Bereich Georg-Böhmer-Straße und Altostraße - bei gleichzeitiger Entlastung des Germeringer Wegs im Norden - führt. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von ca. 24.500 Kfz/24h in der Altostraße kann eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung in den Hauptverkehrszeiten mit dem bestehenden Straßenquerschnitt voraussichtlich nicht gewährleisten. Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Der nördliche Bahnhofsbereich ist in Variante 2 von Westen und Osten über die Georg-Böhmer-Straße erreichbar. Die geplante Linienführung der Buslinie 143 über die Georg-Böhmer-Straße nach Freiham mit einem direkten Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn ist realisierbar. Ob die geplante zusätzliche Buslinie mit Endhalt am S-Bahnhof Aubing (mit anschließender Wendemöglichkeit) realisierbar ist, ist kritisch zu sehen und bedarf einer detaillierteren Untersuchung.

Die Erschließung der Potentialflächen im Westen von Alt-Aubing nach Süden in Richtung Freiham bzw. in Richtung Georg-Böhmer-Straße ist in Variante 2 nicht möglich. Die Haupteerschließung der Flächen muss in dieser Variante vorrangig über eine Anbindung an der Eichenauer Straße erfolgen und wenn möglich über den Germeringer Weg im Süden in Richtung Ubostraße. Damit wird in Variante 2 der Ortskern Alt-Aubing zusätzlich durch den gesamten Neuverkehr der Potentialflächen belastet.

Fazit:

Sowohl aus städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gründen (notwendiger Flächeneingriff Festplatz, Parallelerschließung Kleingartenanlage, potentielle Erweiterungsfläche Friedhof Aubing und Bahnwärterhaus, Vorfeld Friedhof) als auch aus verkehrlichen Gründen (Überlastung Altostraße südlich Ubostraße, erhebliche Verkehrsmengen Georg-Böhmer-Straße) ist Variante 2 nicht positiv zu bewerten und sollte daher in den weiteren Planungen nicht berücksichtigt werden.



Abbildung 3: Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

c) Variante 3: Direkte Verbindung Freiham an Georg-Böhmer-Straße durch Bahngelände

Variante 3 sieht wie Variante 2 die höhenfreie Anbindung von Freiham direkt an der Georg-Böhmer-Straße vor. Die Querung der Gleise ist östlich des heutigen Bahnübergangs Germeringer Weg und des Bahnwärterhauses am westlichen Ende des heutigen Bahnsteiges vorgesehen. Die Gleise werden unterquert und über die Rampe an die Georg-Böhmer Straße angebunden. Die Kleingartenanlage nördlich der Gleise wird durchschnitten. Der Germeringer Weg in Richtung Norden (Ortskern Aubing) wird von der Georg-Böhmer-Straße abgehängt. Die Erschließung des Bahnwärterhauses wird über den Germeringer Weg sichergestellt. Eingriffe in den Festplatz sind nicht erforderlich, eine Vergrößerung der Fläche in Richtung Süden ist denkbar. Eine direkte Fußwegverbindung von dem nördlichen Außenbahnsteig zum Festplatz ist möglich. Durch die Verschiebung der Bahnquerung in Richtung Osten kann auf die zusätzliche Fußgänger- und Radfahrerquerung am Westende des Bahnsteigs verzichtet werden.

Südlich der Gleise ist weiterhin der Anschluß des Freihamer Wegs an den südlichen Germeringer Weg vorgesehen. Durch das notwendige Rampenbauwerk zur Unterführung der Bahngleise verlagert sich der Knotenpunkt Freihamer Weg / Germeringer Weg in Richtung Süden auf die potentiellen Erweiterungsflächen des Aubinger Friedhofes. Aus verkehrsmmodelltechnischer Sicht stellt sich Variante 3 wie Variante 2 dar.

Wie in Variante 2 wird der gesamte prognostizierte Verkehr zwischen Aubing und Freiham von ca. 7.000 Kfz/24h über die Georg-Böhmer-Straße in Richtung Altostraße und Alt-Aubing geführt. Das führt zu erheblichen Verkehrszunahmen im Bereich Georg-Böhmer-Straße und Altostraße – bei gleichzeitiger Entlastung des Germeringer Wegs im Norden. Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Der nördliche Bahnhofsbereich ist in Variante 3 von Südwesten und Osten über die Georg-Böhmer-Straße erreichbar. Die geplante Linienführung der Buslinie 143 über die Georg-Böhmer-Straße nach Freiham mit einem direkten Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn ist realisierbar. Die geplante zusätzliche Buslinie mit Endhalt am S-Bahnhof Aubing (mit anschließender Wendemöglichkeit) und ein Anschluss der Potentialflächen im Westen von Alt-Aubing ist im Süden nur an den Germeringer Weg möglich. Eine direkte Anbindung von Alt-Aubing-West an Freiham bzw. an die Georg-Böhmer-Straße ist in Variante 3 nicht möglich. Die Hauptschließung der Flächen erfolgt deshalb wie in Variante 2 vorrangig über eine Anbindung an der Eichenauer Straße. Damit wird auch in Variante 3 der Ortskern Alt-Aubing zusätzlich durch den gesamten Neuverkehr der Potentialflächen belastet.

Fazit:

Vor allem aus verkehrlichen Gründen (Mehrbelastung Altostraße südlich Ubostraße und Georg-Böhmer-Straße) ist Variante 3 negativ zu bewerten und sollte daher in den weiteren Planungen nicht berücksichtigt werden. Jedoch auch aus städtebaulichen und landschaftsplanerischen Gründen überwiegen die negativen Gründe (Flächeneingriff Vorfeld Friedhof, Kleingartenanlage). Des weiteren bedeutet ein „schräges“ Unterführungsbauwerk höhere Kosten und größere Flächeneingriffe. Die Variante 3 sollte daher nicht weiter verfolgt werden.

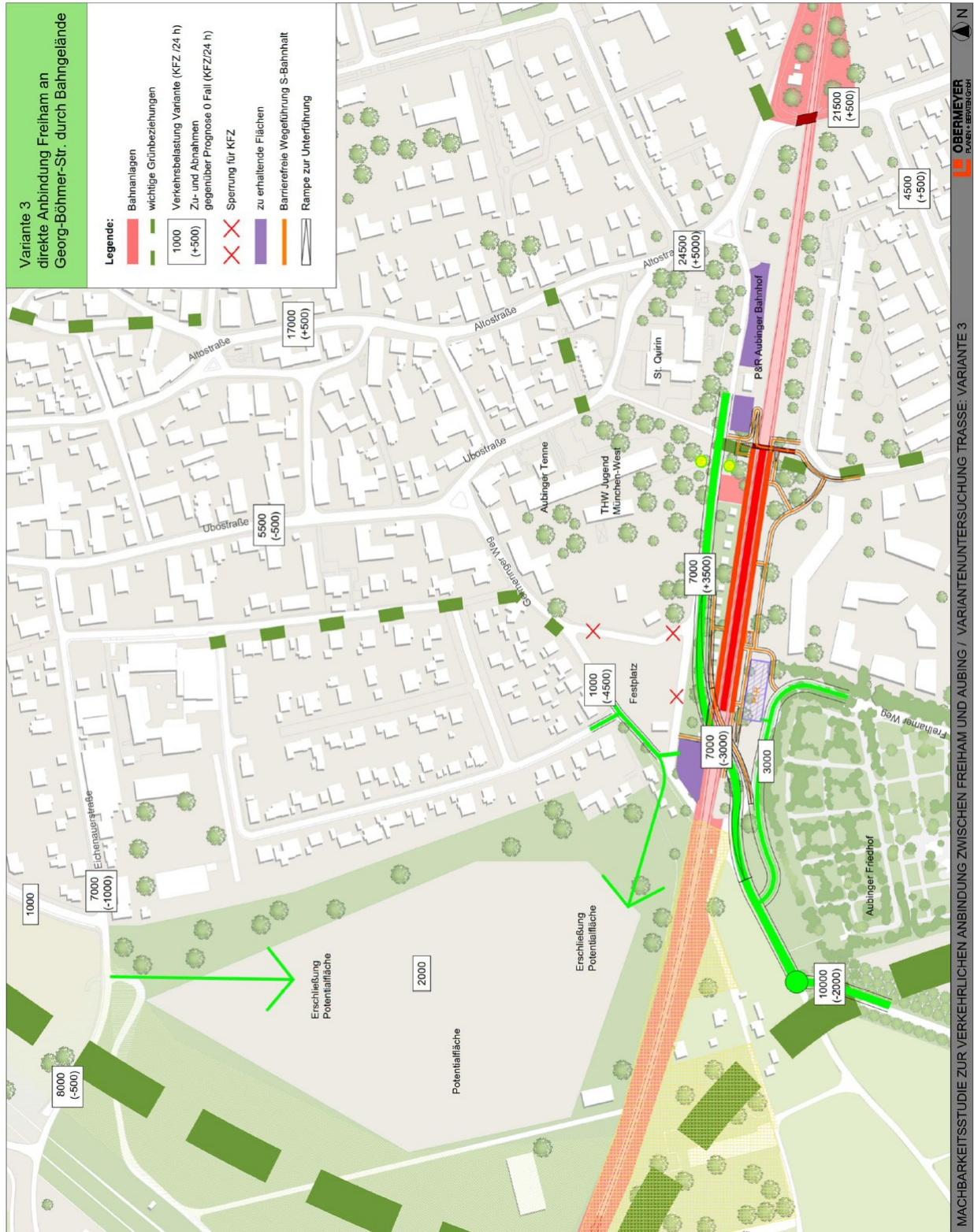


Abbildung 4: Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

d) Variante 4: Anbindung Freiham über Pretzfelder Straße

Die Untersuchung der Variante 4 erfolgte als Anregung aus dem ersten Bürgerworkshop. Variante 4 sieht eine direkte höhenfreie Anbindung von Freiham an Aubing im Bereich des Bahnhofs nur für den Fußgänger- und Radfahrverkehr vor. Die Georg-Böhmer-Straße bleibt wie im Bestand bestehen, der Bahnübergang Germeringer Weg wird aufgelassen und nicht durch eine höhenfreie Straßenquerung ersetzt. Der Kfz-Verkehr zwischen Aubing und Freiham wird über die Pretzfelder Straße und die Altostraße geleitet werden. Dazu wäre erforderlich, die gemäß Bebauungsplan des 1. RA Freiham Nord beschlossene Schließung der Pretzfelder Straße Richtung Aubinger Allee wieder zu öffnen. Südlich der Gleise ist weiterhin der Anschluss des Freihamer Wegs an die Aubinger Allee vorgesehen. Der Freihamer Weg kann wie im Bestand erhalten bleiben. Ein Eingriff in die potentiellen Erweiterungsflächen des Friedhofs ist nicht erforderlich.

In Variante 4 wird der gesamte prognostizierte Verkehr zwischen Aubing und Freiham über die Pretzfelder Straße in Richtung Altostraße geführt. Das führt zu erheblichen Verkehrszunahmen von zusätzlich ca. 7.000 Kfz/24h im Prognose-Nullfall auf ca. 11.000 Kfz/24h in der Pretzfelder Straße. Aufgrund der hohen Verkehrszunahmen ist von einer erheblichen Erhöhung der Lärm- und Abgasbelastung auszugehen. Die prognostizierten Querschnittsbelastungen von ca. 24.000 Kfz/24h im Bereich der Bahnquerung Limesstraße übersteigen die Kapazitätsgrenzen des bestehenden Straßenquerschnitts. Nach den verkehrsmmodelltechnischen Berechnungen sind in Variante 4 im Bereich des Ortskerns Aubing nur sehr geringe Entlastungswirkungen gegenüber den Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls zu erwarten.

Im Bereich der Georg-Böhmer-Straße und des Germeringer Weges sind hohe Verkehrs-entlastungen durch den Entfall der Bahnquerung zu verzeichnen. Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen der maßgebenden Querschnitte im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Durch die fehlende Straßenverbindung zwischen Georg-Böhmer-Straße und Aubinger Allee ist die geplante Linienführung der Buslinie 143 über die Georg-Böhmer-Straße nach Freiham mit einem direkten Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn nicht umsetzbar. Die geplante zusätzliche Buslinie mit Endhalt am S-Bahnhof Aubing (mit anschließender Wende) ist möglich.

Ein Anschluss der Potentialflächen im Westen von Alt-Aubing an die Georg-Böhmer-Straße ist möglich.

Durch die fehlende direkte Anbindung an Freiham wird in Variante 4 der Ortskern Alt-Aubing zusätzlich durch den gesamten Neuverkehr der Potentialflächen im Westen belastet. Eine Aufwertung der Georg-Böhmer-Straße (Bahnhofvorplatz, usw.) ist für diese Variante nicht notwendig.

Fazit:

Vorrangig kann Variante 4 aus verkehrlichen Gründen durch die prognostizierte Überlastung der Pretzfelder Straße und der fehlenden Entlastungswirkung im Ortskern Aubing nicht empfohlen werden. Allerdings spricht auch die fehlende Aufwertung der Georg-Böhmer-Straße aus städtebaulicher Sicht dagegen, die Variante weiter zu verfolgen.



Abbildung 5: Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

e) Variante 5: HAUPTERSCHLIEßUNG VON FREIHAM DIREKT ENTLANG DER GEORG-BÖHMER-STRASSE

Variante 5 sieht die höhenfreie Anbindung von Freiham westlich des heutigen Bahnübergangs in einem Bogen direkt an die Georg-Böhmer-Straße vor. Nach der Querung der Bahngleise ist im Bereich des Rampenbauwerkes ein Knotenpunkt vorgesehen, über den eine Verbindung in Richtung Eichenauer Straße erfolgt, die auch der Erschließung des Potentialflächen im Westen Aubings dient. Somit wird der Verkehr zwischen Aubing und Freiham über zwei Anbindungen abgeleitet. Für die HAUPTERSCHLIEßUNG mit Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße ist der Eingriff in bebaute Privatgrundstücke bzw. die Querung einer planfestgestellte Ausgleichsfläche erforderlich. Die Lage der Trasse der Anbindung durch die Potentialflächen in Richtung Eichenauer Straße ist im Bereich des in der folgenden Abbildung dargestellten Trassenkorridors variabel und in Abhängigkeit der Planungen der Potentialflächen zu wählen.

Südlich der Gleise ist weiterhin der Anschluss des Freihamer Wegs an die Aubinger Allee vorgesehen.

Der Freihamer Weg kann wie im Bestand bestehen bleiben. Allerdings wird eine bestehende planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Bahngleise durchschnitten. Ein Eingriff in die potentiellen Erweiterungsflächen des Friedhofs ist nicht erforderlich. Aus verkehrlicher Sicht führt Variante 5 dazu, dass der Verkehr zwischen Freiham und Aubing über zwei Anbindungen (Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße über Verbindung Potentialflächen) verteilt wird und dadurch eine Entlastung der Nebenstraßen im Ortskern Aubing erreicht wird.

So wird in der Ubostraße gegenüber dem Prognose-Nullfall eine Reduzierung des täglichen Verkehrsaufkommens von ca. 6.000 Kfz/24h auf 3.000 Kfz/24h und in der Eichenauerstraße von 8.000 Kfz/24h auf 4.500 Kfz/24h erreicht. Der Verkehr in der Altostraße bleibt nahezu identisch. Durch die attraktive Anbindung nach Aubing steigt im Bereich der Gleisquerung das Verkehrsaufkommen auf insgesamt 10.500 Kfz/24h geringfügig an. Insgesamt prognostiziert das Verkehrsmodell auf der Georg-Böhmer-Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Querschnitt von ca. 6.500 Kfz/24h und auf der neuen Erschließung durch die Potentialfläche eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 7.000 Kfz/24h. Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind für die maßgebenden Querschnitte in der Abbildung dargestellt.

Variante 5 ermöglicht durch die Anbindung an die Eichenauer Straße bestehenden Durchgangsverkehr, der heute von Westen über die Eichenauer Straße über die Ubostraße in Richtung Süden bzw. umgekehrt fährt, über die neue Anbindung im Bereich der Potentialflächen zu leiten und dadurch den Ortskern zu entlasten. Der Bahnhofsbereich ist sowohl von Osten als auch von Westen über die Georg-Böhmer-Straße erreichbar. Das ÖPNV-Konzept mit der geplanten Linienführung der Buslinie 143 über die Georg-Böhmer-Straße nach Freiham mit einem direkten Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn und die geplante zusätzliche Buslinie mit Endhalt am S-Bahnhof Aubing (mit anschließender Wendemöglichkeit) ist umsetzbar.

Die Erschließung der Potentialflächen im Westen von Alt-Aubing ist mit Anbindungen nach Norden (Eichenauer Straße), nach Süden in Richtung Freiham und nach Westen in Richtung Georg-Böhmer-Straße optimal möglich, sodass ein Teil des Quell-Ziel-Verkehrs

der Potentialflächen auch ohne zusätzliche Belastungen des Ortskern abgewickelt werden kann. Gleichzeitig wird durch die Durchbindung zwischen Eichenauer Straße und Freiham relativ hoher Durchgangsverkehr (7.000 Kfz/24h, davon 6.000 Kfz/24h Durchgangsverkehr) im Bereich der Potentialflächen (potentielle Wohnbauflächen) erzeugt.

Fazit:

Variante 5 stellt gegenüber den vorherigen Varianten mit Verteilung des Verkehrs in Aubing über zwei Anbindungen in Richtung Osten (Georg-Böhmer-Straße) und in Richtung Norden (Eichenauer Straße) eine verbesserte Verkehrserschließung dar. Allerdings ergibt sich durch die Ausweisung der Beziehung Freiham - Georg-Böhmer-Straße als Hauptverkehrsrichtung eine relativ starke Verkehrszunahme in der Georg-Böhmer Straße. Gleichzeitig ist die Trassierung der Gleisquerung mit den Rampenbauwerken in Kurvenlage sowohl aus Kostengründen als auch aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht optimal.

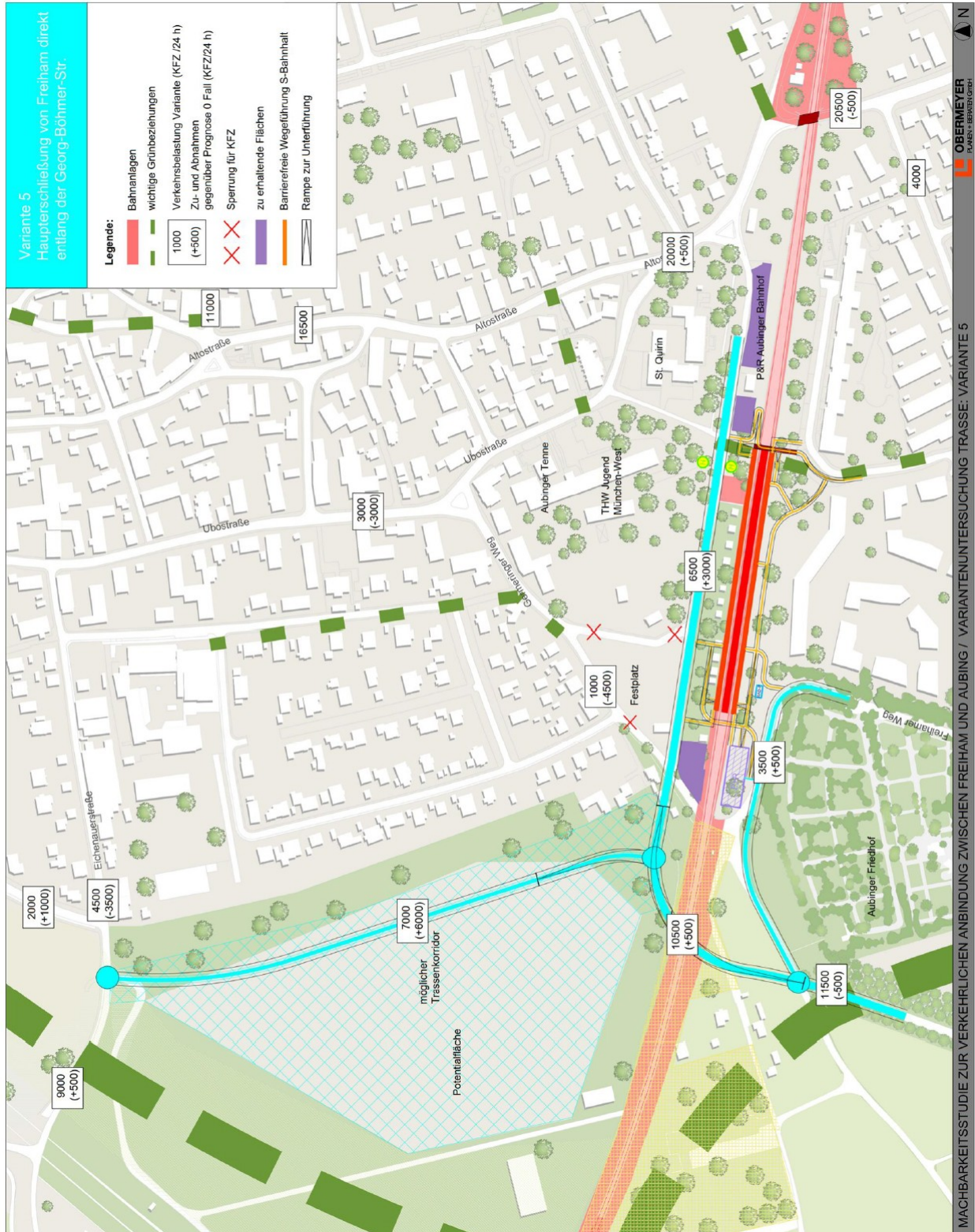


Abbildung 6: Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

f) Variante 6: HAUPTERSCHLIEßUNG DURCH ALT-AUBING WEST

Die in Variante 6 vorgesehene Trasse sieht wie in Variante 5 die höhenfreie Querung der Gleise westlich des heutigen Bahnübergangs vor, die dann in Richtung Norden weiterführend durch die Potentialflächen an Eichenauer Straße angebunden wird. Kurz nach der Querung der Bahngleise ist im Bereich des Rampenbauwerkes eine Einmündung vorgesehen, die über eine Verbindungsstraße nach Osten den Anschluss an die Georg-Böhmer-Straße schafft. Wie in Variante 5 wird der Verkehr zwischen Aubing und Freiham über zwei Anbindungen mit Hauptrichtung in Richtung Norden auf die Eichenauer Straße verteilt. Für die Nebenerschließung, der Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße, ist der Eingriff in bebaute Privatgrundstücke erforderlich. Die Lage der Trasse der Anbindung durch die Potentialflächen in Richtung Eichenauer Straße ist im Bereich des in der folgenden Abbildung dargestellten Trassenkorridors variabel und in Abhängigkeit der Planungen der Potentialflächen zu wählen.

Südlich der Gleise ist weiterhin der Anschluss des Freihamer Wegs an die Aubinger Allee vorgesehen. Der Freihamer Weg kann wie im Bestand bestehen bleiben. Ein Eingriff in die potentiellen Erweiterungsflächen des Friedhofs ist nicht erforderlich. Allerdings wird auch hier die bestehende Ausgleichsfläche durchschnitten, die auch als Lebensraum für Eidechsen fungiert, und als wichtiger Trittstein entlang des Biotopverbundes entlang der Gleisstrecke dient. Aus verkehrlicher Sicht hat die geplante Erschließung in Variante 6 zur Folge, dass der Verkehr zwischen Freiham und Aubing, wie in Variante 5, über zwei Anbindungen (Eichenauer Straße und Georg-Böhmer-Straße) verteilt wird und dadurch eine erhebliche Entlastung der Nebenstraßen im Ortskern Aubing erreicht wird, gleichzeitig aber durch die Änderung der Hauptverkehrsrichtung in Nord-Süd-Richtung, die Verkehrszuwächse in der Georg-Böhmer-Straße nicht so hoch ausfallen wie in Variante 5. Dadurch wird neben den Verkehrsreduzierungen in der Ubostraße und der Eichenauerstraße zusätzlich eine Verkehrsentslastung der Limesstraße und der Altostraße südlich der Bergsonstraße erreicht.

Insgesamt prognostiziert das Verkehrsmodell auf der neuen Erschließung durch die Potentialfläche eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 7.000 Kfz/24h und auf der Georg-Böhmer Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Querschnitt von ca. 5.000 Kfz/24h. Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind für die maßgebenden Querschnitte in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Wie Variante 5 ermöglicht auch Variante 6 durch die direkte Verbindung zwischen Freiham und der Eichenauer Straße, dass der bestehende Durchgangsverkehr, der heute von Westen über die Eichenauer Straße über die Ubostraße in Richtung Süden bzw. umgekehrt fährt, über die neue Anbindung im Bereich der Potentialflächen abgeleitet und dadurch der Ortskern Alt-Aubing entlastet wird. Der Bahnhofsbereich ist sowohl von Osten als auch von Westen über die Georg-Böhmer-Straße erreichbar. Die prognostizierten Verkehrsbelastungen im Bahnhofsbereich an der Georg-Böhmer-Straße sind leistungsfähig abwickelbar.

Das ÖPNV-Konzept mit der geplanten Linienführung der Buslinie 143 über die Georg-Böhmer-Straße nach Freiham mit einem direkten Umsteigepunkt zwischen Bus und Bahn und die geplante zusätzliche Buslinie mit Endhalt am S-Bahnhof Aubing (mit anschließender Wende) ist umsetzbar.

Die Erschließung der Potentialflächen im Westen von Alt-Aubing ist mit Anbindungen nach Norden (Eichenauer Straße), nach Süden in Richtung Freiham und nach Westen in

Richtung Georg-Böhmer-Straße optimal möglich, sodass ein Teil des Quell-Ziel-Verkehrs der Potentialflächen auch ohne zusätzliche Belastungen des Ortskern abgewickelt werden kann. Die Durchbindung zwischen Eichenauer Straße und Freiham erzeugt einen relativ hohen Durchgangsverkehr (7.000 Kfz/24h, davon 6.000 Kfz/24h Durchgangsverkehr) im Bereich der Potentialflächen (potentielle Wohnbauflächen), die in den Planungen der Potentialflächen entsprechend berücksichtigt werden müssen.

Fazit:

Variante 6 führt gegenüber Variante 5 aus verkehrlicher Sicht durch die untergeordnete Anbindung der Georg-Böhmer-Straße und der Hauptanbindung in Nord-Süd-Richtung zu einer Verbesserung der Verkehrsverteilung mit geringeren Verkehrszuwächsen in der Georg-Böhmer-Straße bei gleichzeitig guten Verkehrsentlastungen im Ortskern von Aubing. Durch die senkrechte Querung der Bahngleise ist Variante 6 gegenüber Variante 5 als kostengünstiger einzuschätzen. Die planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Gleise wird durchschnitten.

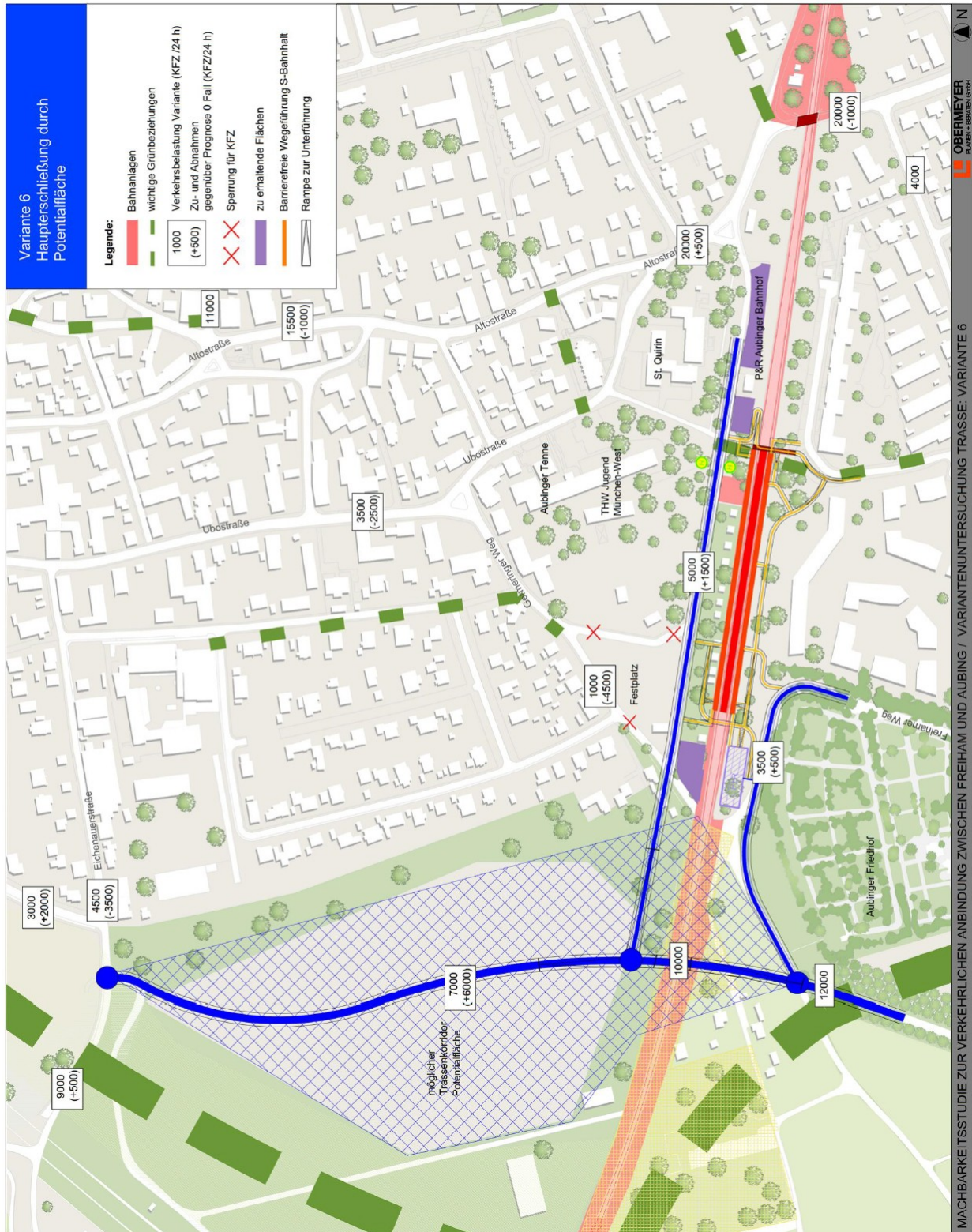


Abbildung 7: Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

g) Variante 7: Umfahrung Alt-Aubing

Variante 7 stellt eine mögliche Fortsetzung von Variante 6 in Richtung Norden bis zur Altostraße dar. Dazu wird die Trasse in Nord-Süd-Richtung durch die Potentialflächen von der Eichenauer Straße weiter in Richtung Norden mit einer neuen Überführung des Autobahndeckels des Aubinger Tunnels (BAB 99) zur Altostraße mit dem verkehrlichen Ziel fortgeführt, den Ortskern von Alt-Aubing durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die „Westumfahrung“ weiter zu entlasten. Wie in Variante 6 ist kurz nach der Querung der Bahngleise im Bereich des Rampenbauwerkes die Einmündung der verlängerten Georg-Böhmer-Straße vorgesehen. Für die Anbindung der Georg-Böhmer-Straße ist der Eingriff in bebaute Privatgrundstücke erforderlich.

Der Anschluss des Freihamer Wegs an die Aubinger Allee ist weiterhin vorgesehen. Die planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Gleise wird zum größten Teil überbaut, wobei die genaue Lage der Trasse in Abhängigkeit der Planungen der Potentialfläche als variabel anzusehen ist. Der Freihamer Weg kann wie im Bestand bestehen bleiben. Ein Eingriff in die potentiellen Erweiterungsflächen des Friedhofs ist nicht erforderlich. Insgesamt prognostiziert das Verkehrsmodell wie in Variante 6 auf der neuen Erschließung durch die Potentialfläche eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 7.000 Kfz/24h und auf der Georg-Böhmer Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung im Querschnitt von ca. 5.000 Kfz/24h.

Die modelltechnischen Betrachtungen von Variante 7 zeigen, dass sich – neben den Verkehrsentlastungen in den Nebenstraße (Ubostraße, Eichenauer Straße, Germeringer Weg) - durch die „Umfahrung Alt-Aubing“ vor allem im Bereich der Altostraße, zusätzliche Verkehrsentlastungen von 2.000 - 3.000 Kfz/24h erzielen lassen.

Der nördliche Abschnitt der neuen Trasse zwischen Eichenauer Straße und Altostraße weist 2.500 Kfz/24h auf. Diese geringe prognostizierte Verkehrsbelastung ist den massiven Eingriffen in die hochwertigen Grün- und Naherholungsflächen (planfestgestellte Ausgleichsflächen) im Bereich des Autobahndeckels und den Investitionskosten gegenüberzustellen. Umso mehr, da die Tieflage und Einhausung der Autobahn als richtungsweisende Lösungsansätze gesehen wurden, um die städtebaulichen und ökologischen Eingriffe einer Autobahntrasse zu reduzieren und gleichzeitig ein ruhiges naturnahes Naherholungsband zu schaffen. Die Landeshauptstadt München hat sich auch nachdrücklich im Planfeststellungsverfahren für die Verlängerung der Einhausung nach Süden eingesetzt. Der auf der Einhausung über planfestgestellte Ausgleichsflächen konzipierte Biotopverbund und die Neuschaffung von bedeutenden Erholungsflächen trägt entscheidend zu einer Reduzierung der Zerschneidungseffekte und einer nachhaltigen Entwicklung Aubings bei. Eine Querung dieser mit hohem Aufwand hergestellten Einhausung mittels einer Straße bedeutet eine Beeinträchtigung des Biotopverbundes im Münchner Westen und der viel genutzten Erholungsfläche – hier sei nur auf die Einrichtung des beliebten historischen Pfades und die Fahrradverbindung zum Schutzgebiet Langwieder Haide und zum Erholungsgebiet drei Seen-Platte verwiesen.

Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind für die maßgebenden Querschnitte in der nachfolgenden Abbildung dargestellt.

Fazit:

Variante 7 führt gegenüber Variante 6 zu weiteren Verkehrsentlastungen auf der Altostraße im Ortskern von Aubing. Der nördliche Teil der Trasse zwischen Eichenauer Straße

und Altostraße weist mit einer prognostizierten Querschnittsbelastung von 2.500 Kfz/24h eine aus verkehrlicher Sicht geringe Belastung auf.

Nachdem die Querung des Autobahndeckels möglicherweise technisch aufwändig und mit hohen Investitionskosten verbunden ist und zudem Variante 7 massive Eingriffe in den Biotopverbund (Durchschneidung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel) und Naherholungsflächen zur Folge hat, ist neben einer Betrachtung der Wirtschaftlichkeit vor allem der verkehrliche Nutzen auch im Vergleich alternativer Verkehrsführungen im Verhältnis zu den Eingriffen in die hochwertigen Grün- und Naherholungsflächen kritisch zu prüfen.

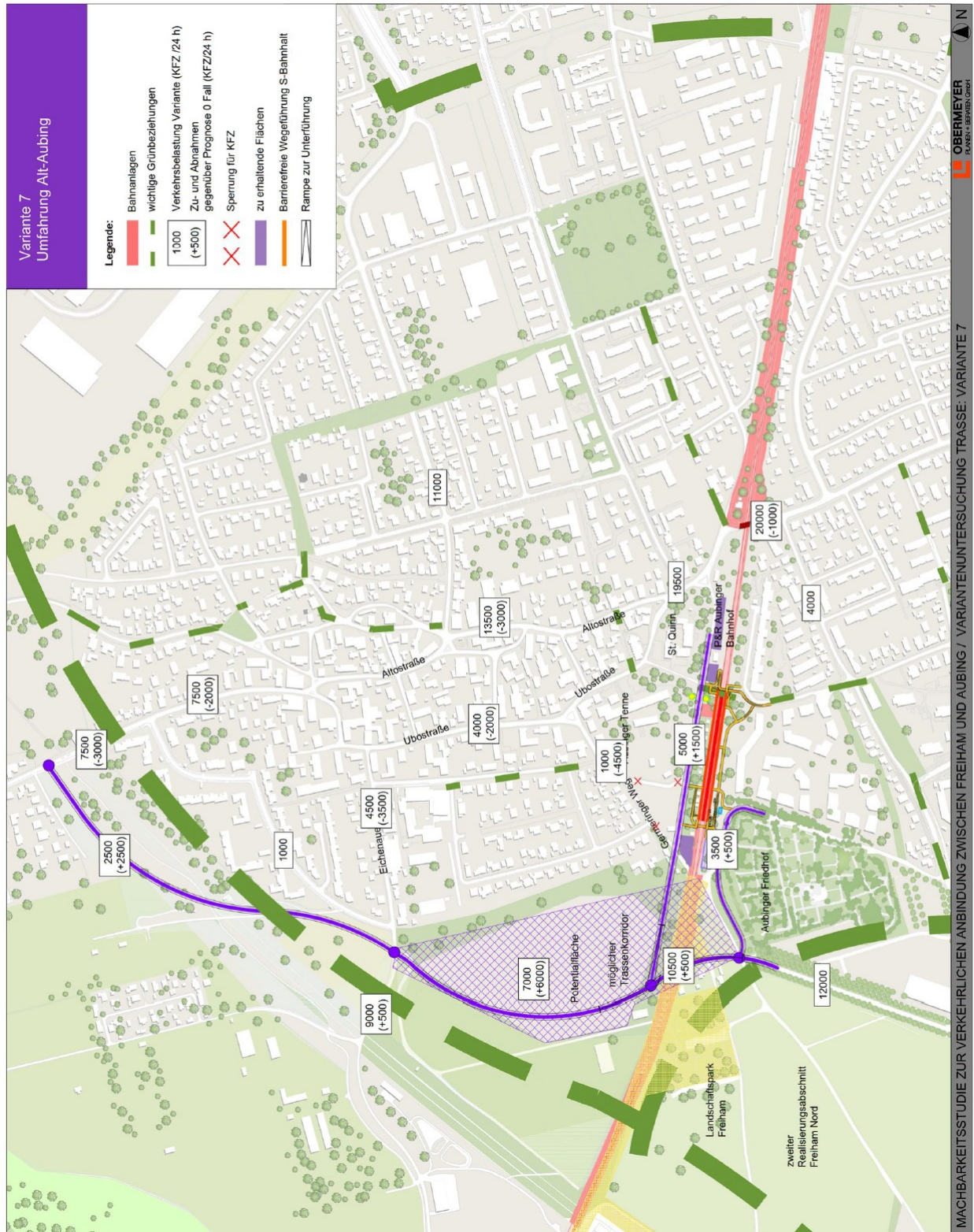


Abbildung 8: Quelle: OBERMEYER Planen + Beraten GmbH

2. Bewertung der einzelnen Varianten durch die Öffentlichkeit:

- Die **Variante 1** wird übereinstimmend als schlechteste Variante erachtet, unter anderem da hier der Verkehr über den Germeringer Weg in die Ubostraße und damit in den alten Ortskern von Aubing geleitet wird.
- Die **Variante 2** wird wegen der Beschneidung des Festplatzes durch den vorgeschlagenen Straßenverlauf abgelehnt.
- Bei **Variante 3** wird als positiv bewertet, dass die Schließung des Germeringer Wegs nördlich der S-Bahngleise eine Aufwertung des Festplatzgeländes darstellen und eine Entlastung des Ortskerns bewirken könnte. Negativ wird die Zunahme des Verkehrs in der Georg-Böhmer-Straße und an der Kreuzung Altostraße gesehen.
- Die im ersten Workshop von der Bürgerschaft zur Prüfung geforderte **Variante 4** wird abgelehnt, da die vorgeschlagene Verbindung nach Freiham über die geöffnete Pretzfelder Straße den Ortskern Aubing zu stark mit Verkehr belasten würde.
- In der **Variante 5** wird ebenfalls die Entlastung des Ortskerns aber auch die Schließung des Germeringer Wegs nördlich der S-Bahngleise positiv bewertet, da somit eine Aufwertung des Festplatzgeländes möglich ist. Bei der vorgeschlagenen Trassenführung könnte der Bereich Georg-Böhmer-Straße mit dem anliegenden Festplatz und den sozialen Einrichtungen aufgewertet werden. Kritisch wird die Trassenführung der Umgehungsstraße im Bereich der Einmündung zur Eichenauer Straße gesehen, insbesondere, da die anliegende Schule durch erhöhte Lärm- und Abgaswerte beeinträchtigt werden könnte. Durch das enge Straßenprofil, teilweise ohne Gehweg, kann die Eichenauerstraße keine zusätzliche Verkehrsbelastung aufnehmen. Es sind daher Maßnahmen zu planen, die den Verkehr aus der Eichenauer Straße heraushalten.
- Die **Variante 6** wird favorisiert. Positiv bewertet wird, dass durch die Schließung des Germeringer Wegs nördlich der S-Bahngleise eine Aufwertung des Festplatzes bewirkt werden könnte und auch eine Entlastung des Ortskerns erfolgen würde. Dem zunehmendem Verkehr im Ortszentrum durch die Nutzung von „Abkürzungen“ müsse man planerisch entgegen wirken, z. B. durch eine Einbahnstraßenregelung. Die Ableitung des Verkehrs aus der Georg-Böhmer-Straße wird befürwortet. Auch hier könnte bei der vorgeschlagenen Trassenführung der Bereich Georg-Böhmer-Straße mit dem anliegenden Festplatz und den sozialen Einrichtungen aufgewertet werden.
Die Eichenauer Straße sollte ab der Abschwenkung der Umgehungsstraße Richtung Osten nur noch als Anliegerstraße in Richtung Westen genutzt werden, um hier eine zusätzliche Verkehrsbelastung zu verhindern und um die anliegende Schule nicht durch erhöhte Lärm- und Abgaswerte zu beeinträchtigen. Der Schwerlastverkehr sollte über die westlich vorgesehene Umgehungsstraße geleitet und aus dem Ort heraus gehalten werden, indem man an den Unterführungen eingeschränkte Höhen vorsieht. Die Variante 6 sollte nach den Teilnehmerinnen und Teilnehmern der Öffentlichkeitsveranstaltung den weiteren Planungen als Basis zugrunde gelegt

werden.

- Die **Variante 7** wird aus verkehrlicher Sicht (weiträumige Umfahrung Alt-Aubing) aufgrund der Entlastungspotentiale für den Ortskern Alt-Aubing positiv beurteilt. Als massive Nachteile im Hinblick auf Ökologie und Naherholung werden jedoch die damit verbundenen Eingriffe in die Grünflächen auf dem Autobahndeckel des Aubinger Tunnels BAB A 99 gesehen. Der Eingriff in den Grüngürtelbereich sollte daher möglichst gering gehalten werden. Dafür sollte untersucht werden, ob man die Trassenführung im Norden zwischen Aubing und Lochhausen optimieren könnte, in dem man z.B. die Umgehungsstraße zwischen Eichenauer- und Altostraße in dem Graben süd-östlich neben dem Wall verlaufen lässt. Grundsätzlich wird angeregt, einen Verlauf der Straßenführung noch weiter westlich, außerhalb der Potenzialflächen zu prüfen. Als problematisch wird die Einmündung der Umgehung in die Eichenauer Straße gesehen, da damit eine verstärkte Verkehrsbelastung dieser Straße einhergehen könnte. Entsprechende verkehrslenkende Maßnahmen müssen dafür sorgen, dass dieses vermieden wird, auch um die anliegende Schule zu schützen. Vorgeschlagen seitens der Bürgerschaft werden eine Zufahrtsbegrenzung nur für Anlieger und landwirtschaftlichen Verkehr oder eine Einbahnstraßenregelung.