



An den Vorsitzenden des Bezirksausschusses
22 - Aubing-Lochhausen-Langwied
Herr Sebastian Kriesel
Landsberger Str. 486
81241 München

21. SEP. 2021

Ein Gewinn für den Münchner Westen: Den Grünzug L endlich herstellen
BA-Antrag Nr. 20-26 / B 00324 des Bezirksausschusses 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied
vom 15.07.2020

Sehr geehrter Herr Vorsitzender Kriesel,

der o.g. Antrag des Stadtbezirkes 22 - Aubing-Lochhausen-Langwied wurde dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung zur federführenden Bearbeitung zugeleitet.

Das Antwortschreiben ist mit dem Baureferat, dem Mobilitätsreferat und dem Kommunalreferat abgestimmt.

Leider konnte die Frist zur Bearbeitung des Antrags aufgrund aktueller Planungen und Neuentwicklungen und darauf bezogener, noch fehlender Stellungnahmen von verschiedenen Referaten sowie weiterer dringlicher Erledigungen leider nicht eingehalten werden.

Mit Zwischennachricht vom 07.07.2021 haben wir Sie über die Verzögerung informiert und eine Erledigung des Antrags bis Ende 2021 in Aussicht gestellt. Für die gewährte Fristverlängerung bedanken wir uns.

Mit Ihrem Antrag Nr. 20-26 / B 00324 wird die Stadtverwaltung gebeten, den Grünzug L im Rahmen der Stadtsanierung als verbindende Grünachse zwischen Aubing-Ost – Neuaubing und dem Westkreuz baldmöglichst fertigzustellen. Dafür formulieren Sie 9 Ziele. Diese werden wie folgt beantwortet:

Ziel 1: „Es ist ein zusammenhängender Grünzug zu erstellen, der unter landschaftsarchitektonischen Gesichtspunkten gestaltet werden muss und eine weiträumige und für Bürger*innen attraktive Erholungsfläche bieten soll. Hierbei müssen auch Aspekte des Schutzes von Flora und Fauna mit in Betracht gezogen werden. Eine möglichst große Artenvielfalt ist dabei anzustreben. Der Grünzug ist unter diesen Gesichtspunkten zu gestalten, zu pflegen und weiter zu entwickeln.“

In den Sitzungsvorlagen zu den Vollversammlungen des Stadtrates der Landeshauptstadt München am 24.10.2018 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 11371) und am 27.11.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15138) wurde der Grünzug L als ein wichtiges Projekt der Stadtsanierung behandelt. Es ist festgehalten, dass der zentrale Grünzug als zusammenhängende und vielfältige öffentliche Freifläche entwickelt werden soll. Essentielles Ziel ist die Schaffung von durchgängigen Fuß- und Radwegeverbindungen. Außerdem sollen weitere Angebote für Spiel, Sport und Naherholung sowie, falls alle Rahmenbedingungen gegeben sind, ein Klimapark

entstehen. Gemeinschaftliche gärtnerische Nutzung und Naturerlebnis können einen wohlthuenden „ländlichen“ Charakter in der Stadt bilden und Möglichkeiten für die Umweltbildung bieten.

Grundlage für die Entwicklung des zentralen Grünzuges ist ein im Jahr 2012 im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für das Sanierungsgebiet von einem externen Büro für Landschaftsarchitektur erstelltes Konzept zur Definition konkreter Funktionsbereiche / Flächennutzungen. In diesem Konzept werden auch Aspekte des Naturschutzes berücksichtigt.

Der Ausbau des Grünzuges erfolgt in Federführung des Baureferates, das wie folgt Stellung nimmt:

Das Baureferat legt in seinen Projekten großen Wert auf die geforderten Gesichtspunkte. Planungen werden zudem stets von einer umfangreichen Nutzer*innenbeteiligung begleitet und mit den jeweils zuständigen Bezirksausschüssen abgestimmt.

Allerdings verhindern im Grünzug L, wie in allen großen Grünzugsvorhaben, eine Vielzahl privater Grundstücke wegen ihrer Lage als Sperrgrundstücke nicht nur die Realisierung der Natur- und Erholungsflächen, sondern lassen selbst das Minimalziel einer durchgängigen Erschließung nicht zu.

Hinzu kommt, dass aufgrund des geplanten Ausbaus der S 4 im Norden und der Verlängerung der U 5 in der Mitte des Grünzugs die Aufwertung und Ergänzung der bestehenden Grünflächen am Bad-Stebener-Weg und an der Radolfzeller Straße aktuell nicht möglich sind, da diese für die genannten Bauvorhaben als Baustelleneinrichtungsflächen benötigt werden. Die Erstellung einer Gesamtplanung ohne absehbaren Zeithorizont für deren Umsetzung ist gegenwärtig nicht sinnvoll.

Es gibt auch keinen Spielraum für die wünschenswerte zeitnahe Realisierung eines durchgängigen inklusiven Wegenetzes für Erholungssuchende und Radverkehr.

Ein wichtiger Schritt wird aber durch den Umzug der Jugendfreizeitstätte in einen in der Planung befindlichen Neubau direkt an der Bodenseestraße ermöglicht werden. Das freiwerdende städtische Grundstück nördlich des Neubaus, jetzt noch Standort des Containerprovisoriums, wird zusammen mit der westlich des Neubaus geplanten Eingangspromenade zur öffentlichen Grünfläche und erhält mit der wichtigen Entréefunktion in den Grünzug eine neue städtebauliche und freiraumplanerische Qualität. Beide Maßnahmen,

die Jugendfreizeitstätte mit ihrem Außenbereich und die neue Grünanlage, werden mit Mitteln der Städtebauförderung im Programm „Sozialer Zusammenhalt“ gefördert.

Für den weiteren Ausbau des zentralen Grünzugs ist derzeit lediglich noch das wegemäßig erschlossene Flurstück 1853/0, Gem. Aubing geeignet. Diese Fläche wird das Baureferat im Rahmen der Stadtsanierung entwickeln und die vorhandenen Urban Gardening Projekte möglichst in die Planung integrieren. Auch diese Maßnahme wird mit Mitteln der Städtebauförderung im Programm „Sozialer Zusammenhalt“ gefördert.

Ziel 2: „Für noch nicht verfügbare Grundstücke sollen die dazu notwendigen Grundstücksverhandlungen aufgenommen bzw. abgeschlossen werden.“

Das Kommunalreferat nimmt zu diesem Punkt wie folgt Stellung:

Bei der Umsetzung des Grünzuges L stellen die Grundstücksverfügbarkeit und die mangelnde Verkaufsbereitschaft der Grundstückseigentümer immer wieder ein wesentliches Hindernis dar. Nach Vorliegen der entsprechenden Bewertungsgutachten hat das Kommunalreferat die Grunderwerbsverhandlungen für die erforderlichen (Teil-)Flächen zwischen Aubinger Straße und Bad-Stebener-Weg aufgenommen. Insgesamt sind damit neun Grundstücke im nördlichen Teil des Grünzuges L, südlich vom S-Bahnhof Leienfelsstraße betroffen.

In einem ersten Schritt wurden die Eigentümer von vier Schlüsselgrundstücken angeschrieben. Die Verhandlungen sind erfolglos verlaufen, da die Eigentümer teils eigene Nutzungsabsichten mit den Flächen verfolgen oder teils durch den geplanten Erwerb in vorhandene Garten- und Erholungsflächen eingegriffen würde. Auch ein Kompromiss für eine Dienstbarkeit konnte nicht geschlossen werden.

Die Durchwegung zwischen Aubinger Straße und Bad-Stebener-Weg ist wegen fehlender Verkaufsbereitschaft der Eigentümer der Schlüsselgrundstücke nicht möglich.

Um die bisherigen Planungen zu unterstützen werden Erwerbsaufträge für die Durchwegung zwischen Aubinger Straße und Radolfzeller Straße benötigt.

Ziel 3: „Die Mitwirkung des Bund Naturschutz und der Einsatz der zweckgebundenen Finanzmittel für den geplanten Klimapark wird weiter vorangetrieben.“

Das Kommunalreferat nimmt zu diesem Punkt wie folgt Stellung:

Mit dem Bund Naturschutz laufen seit Jahren Verhandlungen über eine Kooperationsvereinbarung sowie einer Dienstbarkeit, um städtische Grundstücke für den Klimapark zur Verfügung zu stellen. Ziel ist die Planung und Errichtung eines Klimaparks.

In den letzten Monaten haben weitere stadtinterne Abstimmungsgespräche zwischen den beteiligten Fachreferaten stattgefunden, um den Umgriff des Klimaparks zu definieren. Die Verhandlungen mit dem Bund Naturschutz wurden insoweit wieder aufgenommen. Für den Klimapark sollen Privatflächen vom Bund Naturschutz erworben werden. Die Ergebnisse der Ankaufverhandlungen sind hierbei eine wichtige Grundlage. Aktuell sind lt. Bund

Naturschutz noch interne Absprachen zu treffen, bevor ein Austausch mit dem Kommunalreferat erfolgen kann.

Das Kommunalreferat ist bestrebt den Klimapark im Grünzug L zu verwirklichen.

Ziel 4: „Die jetzt schon bestehenden Grünflächen, insbesondere die städtischen Grundstücke, sollen im Hinblick auf die Nutzung und die Ausgestaltung der Wege optimiert werden.“

Das Baureferat nimmt zu diesem Punkt wie folgt Stellung:
Die bestehenden städtischen Grünflächen werden in den nächsten Jahren als Baustelleneinrichtungsflächen für den Ausbau der S 4 im Norden und der Verlängerung der U 5 in der Mitte des Grünzugs benötigt und erst nach Abschluss dieser Bauarbeiten wieder hergestellt.

Ziel 5: „Eine Baurechtsschaffung soll im Umgriff nicht mehr möglich sein. Dazu soll die bestehende Darstellung reines Wohngebiet im Flächennutzungsplan im Grünzug L zwischen Überlinger Weg und Radolfzeller Straße in die Darstellung allgemeine Grünfläche geändert werden, um diese Flächen dauerhaft für eine Erholungsnutzung zu sichern.“

In der Vollversammlung des Stadtrates der Landeshauptstadt München am 27.11.2019 (Sitzungsvorlage Nr. 14-20 / V 15138) wurde die Aufstellung eines Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2148 für den zentralen Bereich des Grünzug L zwischen Bahnlinie München - Buchloe (südlich) Bodenseestraße (nördlich) (Teiländerung des Bebauungsplans Nr. 68a_T2) Eckdaten- und Aufstellungsbeschluss - Teilaufhebung des Aufstellungsbeschlusses Nr. 1534 beschlossen.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2148 soll zwischen Bodenseestraße und Radolfzeller Straße zur Satzung gebracht werden. Für den Bereich des Grünzugs L zwischen Überlinger Weg und Radolfzeller Straße soll eine öffentliche Grünfläche festgesetzt werden, während für die Grundstücke entlang der Bodenseestraße Baurecht für ein neues Quartier geschaffen werden soll. Dies bedeutet, dass die Flächen im Grünzug L zwischen Überlinger Weg und Radolfzeller Straße nach Rechtskraft des Bebauungsplans nur noch als öffentliche Grünfläche genutzt werden dürfen. Die Unzulässigkeit einer neuen Bebauung auf diesen Flächen ist damit gesichert. Bestehende Nutzungen bleiben aufgrund des Bestandsschutzes weiterhin erlaubt.

Der Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 2148 wird im beschleunigten Verfahren nach § 13 a Baugesetzbuch aufgestellt. Daraus folgt, dass der Flächennutzungsplan im Wege der Berichtigung entsprechend den Festsetzungen des Bebauungsplans angepasst wird. Somit wird insoweit das Reine Wohngebiet im Grünzug L im Flächennutzungsplan in eine Allgemeine Grünfläche geändert.

Ziel 6: „Die verschiedenen Abschnitte, die durch Straßen getrennt sind, sind an den Übergängen zu kennzeichnen und die Querung (Aubing-Ost-Str., Aubinger Str., Radolfzeller Str. / Altenburg Str. sowie Bodenseestr.) z.B. durch Ampeln, zu erleichtern.“

Das Mobilitätsreferat nimmt zu diesem Punkt wie folgt Stellung:

Nach § 45 Absatz 9 Straßenverkehrsordnung (StVO) dürfen Verkehrszeichen, wozu auch Querungsmöglichkeiten wie Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen gehören, nur dort angeordnet werden, wo dies zwingend geboten ist. Insbesondere dürfen Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Wesentliche Beurteilungskriterien sind zudem u.a. die Fahrzeug- und Fußgängerfrequenzen und ob in der näheren Umgebung bereits Querungshilfen vorhanden sind.

In Tempo-30-Zonen sind Querungshilfen generell als entbehrlich anzusehen.

Ziel 7: „Umsetzung von Inklusion: Es fehlen Hinweise bzw. Schilder für mobilitätseingeschränkte Menschen, wie sie zur S-Bahn bzw. in die Grünanlage gelangen. Ebenso sind Übergänge für mobilitätseingeschränkte und blinde Menschen optimal nutzbar zu gestalten. Die inklusionsgerechte Nutzung ist bereits im jetzt schon bestehenden Grünzug auf allen Wegen umzusetzen.“

Das Baureferat nimmt zu diesem Punkt wie folgt Stellung:

Siehe Stellungnahme zu Nr. 1 und 4. Während der Bauphase wird sich das Baureferat um den Erhalt einer Wegeverbindung bemühen. Ein weiterer Ausbau bzw. Beschilderungen erfolgt erst nach Abschluss der Inanspruchnahme als Baustelleneinrichtungsfläche. Die Belange der Barrierefreiheit werden im Rahmen konkreter Projekte grundsätzlich bei allen Querungen im Straßenraum berücksichtigt.

Ziel 8: „Die Wege, die von Radfahrern und Fußgängern gemeinsam genutzt werden, sind in Breite und Qualität gemäß den Vorgaben des Radentscheids anzulegen und im Radwege- und Fußgängerwegenetz auszuweisen.“

Das Baureferat nimmt zu diesem Punkt wie folgt Stellung:

Die derzeit vorhandenen nutzbaren Wege befinden sich nur teilweise im Besitz der Landeshauptstadt München, deshalb hat das Baureferat nur auf einige Wegeabschnitte Einfluss. Laut Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr soll auf der Ostseite des Grünzugs eine Rad-Nebenroute laufen. Nur auf dieser könnte das Wegenetz für den Radverkehr freigegeben werden. Alle anderen Wege sind wie üblich Grünanlagenwege, die der ruhigen Erholung und Spaziergänger*innen vorbehalten bleiben.

Der Radentscheid betrifft allerdings in erster Linie Radverkehrsführungen im Straßenraum. Künftige Planungsleitlinien zu Radverkehrsführungen auf Basis des Radentscheids sowie die Neukonzeption eines kategorisierten stadtweiten Radverkehrsnetzes werden aktuell unter

Federführung des Mobilitätsreferates erarbeitet.

Eine pauschale Stellungnahme ist hier vom Baureferat nicht möglich. Wegebreiten und der Ausbaustandard von Wegen müssen sich in Grünanlagen erfahrungsgemäß immer auch an den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten orientieren.

Ziel 9: „Wir bitten um einen aktuellen Sachstandsbericht zur Umsetzung des Neubaus des AWO's Fredl, insbesondere zum Ausbau der öffentlichen Grünflächen in diesem Bereich.“

Das Baureferat nimmt zu diesem Punkt wie folgt Stellung:

Wie zu Nr. 1 ausgeführt handelt es sich dabei um 2 Projekte. Das eine Projekt ist der Neubau mit dazu gehörenden Außenanlagen, das voraussichtlich von Mitte 2022 bis

Ende 2023 gebaut wird.

Im Anschluss an den Rückbau des Containerinterimbau erfolgt die Herstellung der öffentlichen Grünfläche.

Dem Antrag Nr. 20-26 / B 00324 kann nach Maßgabe der vorstehenden Ausführungen entsprochen werden. Er ist damit behandelt.

Mit freundlichen Grüßen