

LAGEPLAN

22. STADTBZIRK

AUBING – LOCHHAUSEN – LANGWIED

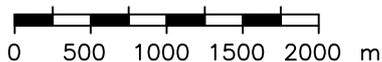
BEREICH: EICHENAUER STRASSE (SÜDLICH UND NÖRDLICH),
 ORTSKERN AUBING (WESTLICH)
 FREIHAM NORD (NÖRDLICH)
 BUNDESAUTOBAHN A 99 WEST (ÖSTLICH)
 (TEILÄNDERUNG DER BEBAUUNGSPLÄNE MIT
 GRÜNORDNUNG NR. 965 UND 2068)

LEGENDE

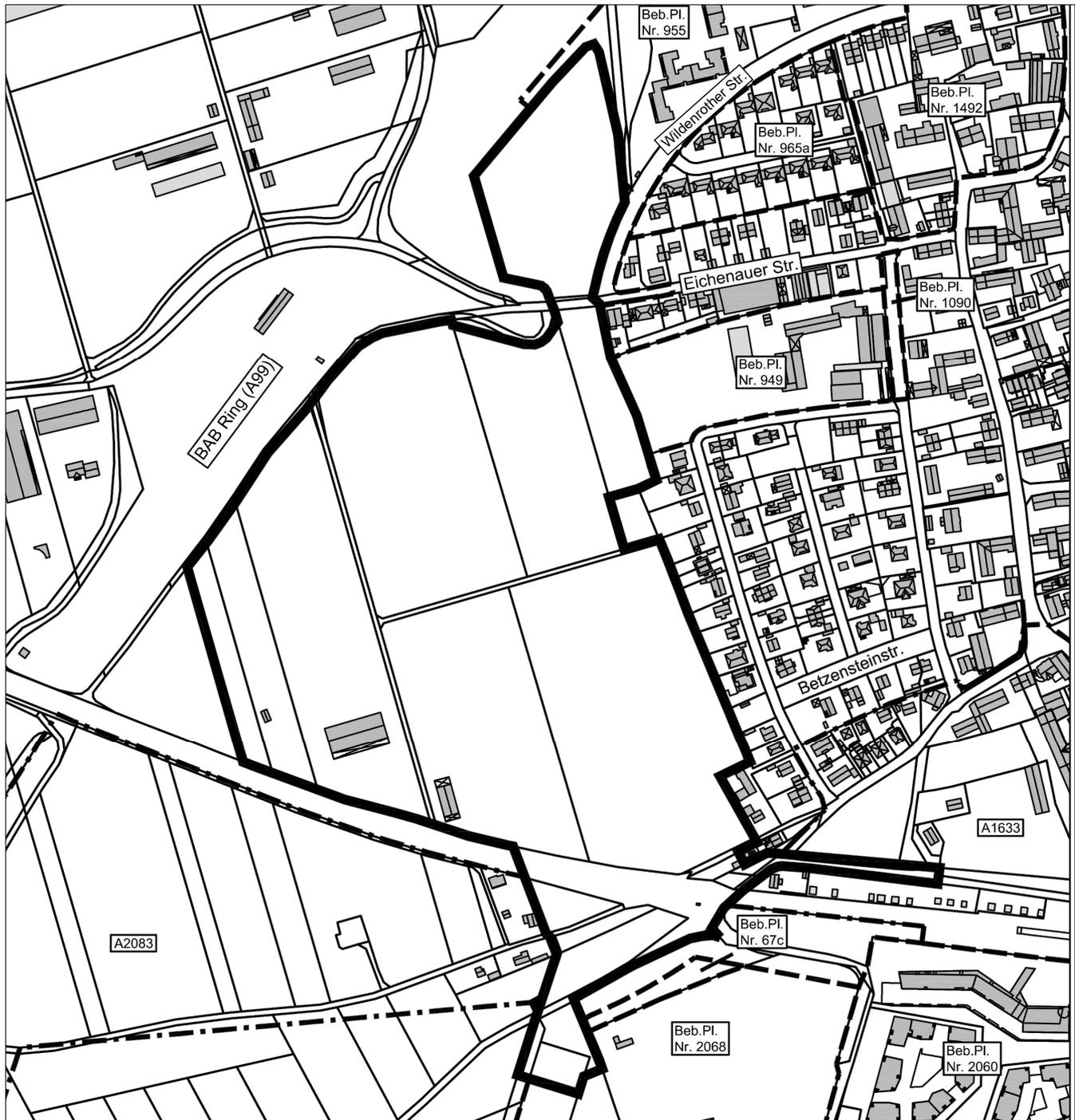
-  LAGE DES PLANUNGSGBIETES
GEMÄSS BESCHLUSSVORLAGE
IM STADTBZIRK 22



1 : 50000



LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
 REFERAT FÜR STADTPLANUNG
 UND BAUORDNUNG H11 / 45 P



LEGENDE

 GELTUNGSBEREICH
PLANUNGSGEBIET

GELTUNGSBEREICH BESTEHENDER
BEBAUUNGSPLÄNE

--- RECHTSVERBINDL. BEB.PL.

-.-.- AUFSTELLUNGSBESCHLUSS



NORD

M = 1 : 5 000

ÜBERSICHTSPLAN

ZUM BEBAUUNGSPLAN
MIT GRÜNORDNUNG Nr. 2193

BEREICH:

EICHENAUER STRASSE (SÜDLICH UND NÖRDLICH)

ORTSKERN AUBING (WESTLICH)

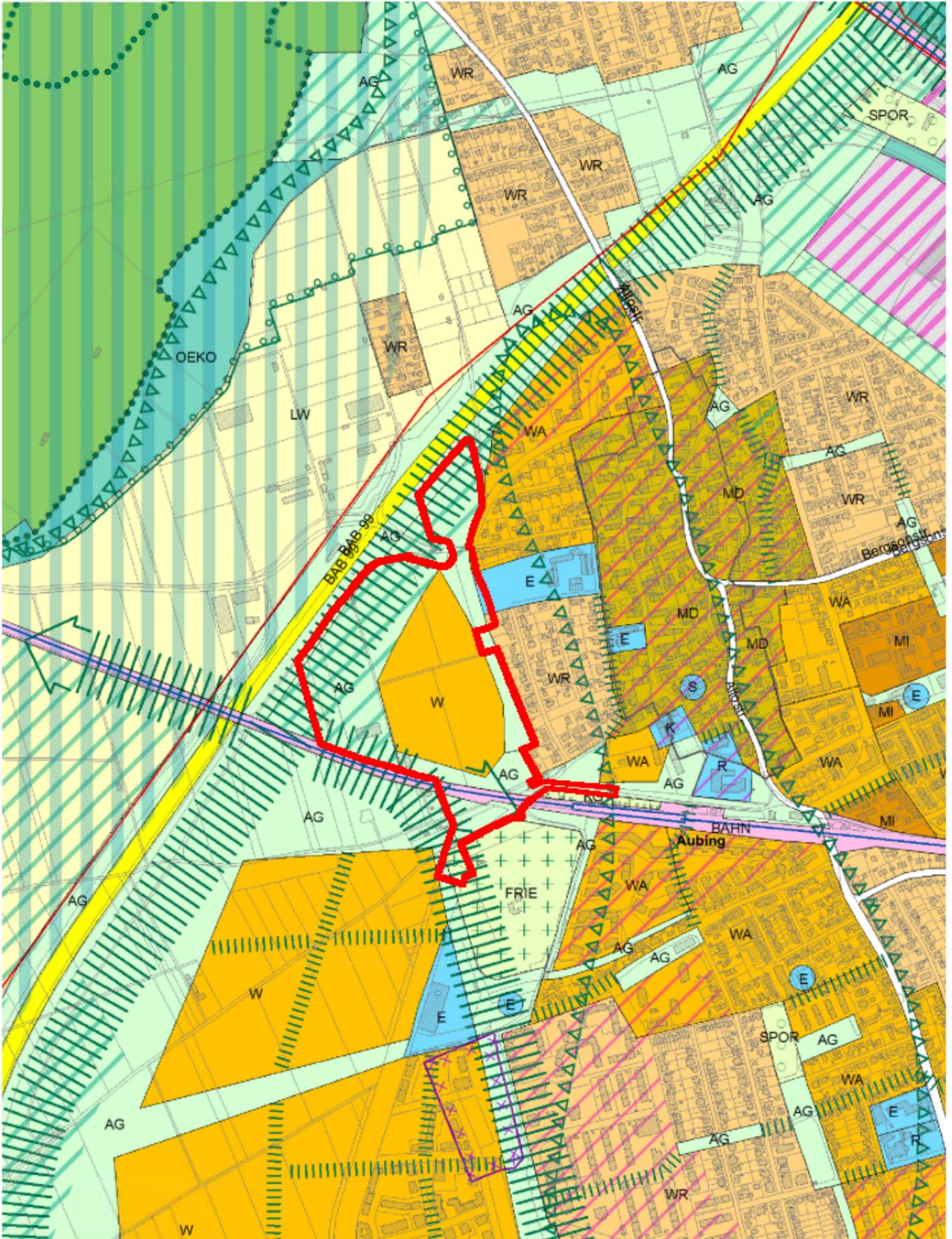
FREIHAM NORD (NÖRDLICH)

BUNDESAUTOBAHN A 99 WEST (ÖSTLICH)

(TEILÄNDERUNG DER BEBAUUNGSPLÄNE MIT
GRÜNORDNUNG NR. 965 UND 2068)

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
REFERAT FÜR STADTPLANUNG
UND BAUORDNUNG HA II/45P

AM 03.11.2022



Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
 Stadtentwicklungsplanung HA I/42

Flächennutzungsplan
mit integrierter Landschaftsplanung
 Geltender Stand 18.10.2022
 Maßstab 1 : 10 000

 Umgriff Planungsgebiet

Flächennutzungsplan mit integrierter Landschaftsplanung

Legende (Stand Juli 2010)

	Wohnbauflächen
	Kleinsiedlungsgebiete
	Reine Wohngebiete
	Allgemeine Wohngebiete
	Besondere Wohngebiete
	Gemischte Bauflächen
	Dorfgebiete
	Mischgebiete
	Kerngebiete
	Gewerbliche Bauflächen
	Gewerbegebiete
	Industriegebiete
	Sondergebiete
	SO Gewerblicher Gemeinbedarf
	SO Industrieller Gemeinbedarf
	SO Einzelhandel
	SO Fachmarkt
	SO Großhandel
	SO Messe
	SO Hochschule
	SO Landesverteidigung
	SO Forschung
	SO Brauereiverlagerung
	oder nach Beschriftung im Plan
	Gemeinbedarfsflächen
	GB Erziehung
	GB Fürsorge
	GB Gesundheit
	GB Kultur
	GB Religion
	GB Sport
	GB Sicherheit
	GB Verwaltung
	GB Wissenschaft
	Ver- und Entsorgungsflächen
	Überörtliche Hauptverkehrsstraßen
	Örtliche Hauptverkehrsstraßen, die auch dem Durchgangsverkehr dienen
	Öffentliche Parkplätze
	Fußgängerbereiche (begrünt)
	Bahnanlagen
	Allgemeine Grünflächen
	Sportanlagen
	Friedhöfe
	Kleingärten
	Campingplätze
	Sondergrünflächen
	Intensiv nutzbarer Bereich für Jugendliche

	Sonstige Grünflächen
	Ökologische Vorrangflächen
	Waldflächen
	Flächen für die Landwirtschaft
	Flächen für den Gartenbau
	Wasserflächen
	Überschwemmungsgebiete
	Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
	Vorrangige Maßnahmen zur Verbesserung der Grünausstattung
	Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
	Flächen auf denen auch Maßnahmen zur Aktivierung von Grün erforderlich sind
	Flächen für Maßnahmen zum Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen
	Übergeordnete Grünbeziehung
	Örtliche Grünverbindung

Nachrichtliche Übernahmen und Kennzeichnungen

	Regionaler Grünzug
	Vorrangfläche für Kiesabbau
	FFH-Gebiet
	Naturschutzgebiet
	Landschaftsschutzgebiet
	Landschaftsbestandteil
	Wasserschutzgebiet
	Bannwald
	Hangkante
	Alleen
	Naturdenkmal
	Gesetzlich geschützte Biotope (Art. 13d BayNatSchG)
	Ermittelte Überschwemmungsgebiete
	Festgesetzte Überschwemmungsgebiete
	Ensemblebereich
	Flächen mit Bodenbelastungen
	Aufschüttung
	Flughafen-Bauschutzbereich
	Hochspannungsleitung
	U- und S-Bahn
	Stadt- und Teilbereichsgrenze
	Stadtteilzentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)
	Quartierszentrum (gemäß Zentrenkonzept der LHM)



LEGENDE

 GELTUNGSBEREICH
PLANUNGSGEBIET



NORD

M = 1 : 5 000

LUFTBILD

ZUM BEBAUUNGSPLAN
MIT GRÜNORDNUNG Nr. 2193

BEREICH:

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)

LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN
REFERAT FÜR STADTPLANUNG
UND BAUORDNUNG HA II/45P

AM 03.11.2022



BERICHT

Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbin- dung zwischen Freiham und Aubing - Landeshauptstadt München

Projekt Nr.: 24643

Datum: 29.09.2022

Ort: München

Version: 1.0

IMPRESSUM

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

Hansastraße 40

80686 München

Deutschland

Postfach 20 15 42

80015 München

Tel.: +49 89 5799-0

Fax: +49 89 5799-910

info@obermeyer-group.com

www.obermeyer-group.com

FOTONACHWEIS

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co.KG

© 2022 OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

Verantwortlich Dipl.-Ing Helmuth Ammerl

Redaktion Dipl.-Ing. T. Seufert, M.Sc. J. Gregor, M.Sc. Thomas Kobler

Grafik OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co.KG

Stand 29.09.2022



ABBILDUNGSVERZEICHNIS	7
TABELLENVERZEICHNIS	10
ANLAGENVERZEICHNIS	10
1. AUFGABENSTELLUNG	11
2. METHODIK	13
3. T 1 BESTANDSANALYSE	13
3.1 Verkehrliche Anlyse	13
3.1.1 Streckenabschnitte	13
3.1.2 Knotenpunkte	13
3.1.3 P+R-Situation	15
3.1.4 ÖPNV-Angebot	15
3.1.5 Geh- und Radwege	16
3.2 Städtebauliche Analyse	16
3.2.1 Ortskern	16
3.2.2 Areal Ubostraße	16
3.2.3 Bahnhof/Georg-Böhmer-Straße	17
3.2.4 Bahnübergang Germeringer WEG	17
3.3 Grünplanerische Analyse	17
3.3.1 Natur und Landschaft	18
3.3.2 Lärm	18
4. T2 VARIANTEN-ENTWICKLUNG	19
4.1 Planungsvorgaben	19
4.2 Planungsgrundlage Verkehrsmodell	20
4.2.1 Analyse 2015/2016	20
4.2.2 Prognose-Nullfall 2030/2035	20
4.3 Konzept Fuß- und Radverkehr	22
4.4 Variante 1 (Bahnvariante)	23
4.5 Variante 2: Anbindung Georg-Böhmer-Straße	26
4.6 Variante 3: Anbindung Freiham an Georg-Böhmer-Straße durch Bahnhof	29
4.7 Variante 4: Anbindung Freiham über Pretzfelder Strasse	33

4.8 Variante 5: Doppelte Anbindung mit Haupterschliessung über Georg-Böhmer-Strasse	35
4.9 Variante 6: Anbindung an Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße („Neue Nord-Süd-Verbindung“)	39
4.10 Variante 7: Anbindung an Georg-Böhmer Straße, Eichenauer Straße und Altostraße („Erweiterte Nord-Süd-Verbindung“)	43
4.11 Fazit/Zusammenfassung	46
5. AUSARBEITUNG VON ZWEI VORZUGSVARIANTEN	48
5.1 Grundlagen	48
5.1.1 Stadtratsentscheidung	48
5.1.2 Änderung Datengrundlagen	48
5.2 Analyse 2018	48
5.3 Prognose-Nullfall 2035	50
5.4 Planfall Variante 6	52
5.5 Planfall Variante 7A/7B	58
5.5.1 Variante 7A	59
5.5.2 Variante 7B	62
5.6 Kapazitätsbetrachtungen	69
5.6.1 Allgemeines	69
5.6.2 Untersuchungsumgriff	71
5.6.3 Variante 6	72
5.6.3.1 Ermittlung der maßgebenden Spitzenstundenbelastungen	72
5.6.3.2 Knotenpunkt Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung	75
5.6.3.3 Knotenpunkt Freihamer Weg /Aubinger Allee/Neue Nord-Süd-Verbindung	77
5.6.3.4 Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung/Wildenrother Straße	79
5.6.3.5 Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße	80
5.6.3.6 Knotenpunkt Altostraße/Bergsonstraße	81
5.6.3.7 Knotenpunkt Altostraße/Ubostraße	82
5.6.3.8 Knotenpunkt Altostraße/Gilchinger Straße	82
5.6.3.9 Knotenpunkt Limesstraße/Aubinger Straße	82
5.6.3.10 Zusammenfassung Variante 6	82
5.6.4 Variante 7 A/B	83
5.6.4.1 Ermittlung der maßgebenden Spitzenstundenbelastungen	83


**INHALTS
 VERZEICHNIS**

5.6.4.2 Knotenpunkt Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung	86
5.6.4.3 Knotenpunkt Freihamer Weg/Aubinger Allee/ Neue Nord-Süd-Verbindung	87
5.6.4.4 Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung/Wildenrother Straße	87
5.6.4.5 Knotenpunkt Altostraße/Goerg-Böhmer-Straße	87
5.6.4.6 Knotenpunkt Altostraße/Bergsonstraße	89
5.6.4.7 Knotenpunkt Altostraße/Ubostraße	89
5.6.4.8 Knotenpunkt Altostraße/Hoflacher Straße	89
5.6.4.9 Knotenpunkt Limesstraße/Aubinger Straße	89
5.6.4.10 Zusammenfassung Variante 7	90
5.7 Schalltechnische Betrachtungen	91
5.7.1 Schalltechnische Grundlagen	91
5.7.2 Prognose Nullfall 2035	92
5.7.3 Variante 6	93
5.7.4 Variante 7A	95
5.7.5 Variante 7B	97
5.7.6 Zusammenfassung Schalltechnische Betrachtung	98
5.8 Bewertung Varianten 6, 7A/B	99
5.8.1 Betrachtung Rechtliche Ausgangslage/Realisierbarkeit	99
5.8.2 Verkehrliche Bewertung	99
5.8.3 Schalltechnische Bewertungen	100
5.8.4 Städtebauliche und Landschaftsplanerische Bewertung	101
5.8.5 Zusammenfassung/Fazit	102
6. T4 DETAILLIERTE MACHBARKEITSSTUDIE AUF GRUNDLAGE EINER VORZUGSVARIANTE	105
6.1 Planungsgrundlagen	105
6.1.1 Planungsraum	105
6.1.2 Anlagen der DB AG, Planung DB	105
6.1.2.1 Sonstiges	105
6.1.3 Richtlinien/Trassierungsparameter	105
6.1.4 Straßenquerschnitte	106
6.1.5 Straßenausstattung	106
6.1.6 Sparten	107

6.2 Beschreibung Technische Umsetzung/Bauablauf	108
6.2.1 Straßenplanung	108
6.2.2 Bauwerksplanung	108
6.3 Grobkostenschätzung	109
6.4 Lagepläne, Höhenpläne, Querschnitte EÜ Aubinger Allee	111
6.5 Gestaltung Georg-Böhmer-Straße	116
7. ANLAGEN	121

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Nahbereich, erweiterter Bereich Planungsgebiet (Quelle: LH München)	12
Abbildung 2: Ergebnisse der Kapazitätsprüfung gemäß HBS 2015 an den maßgebenden Knotenpunkten..	15
Abbildung 3: Ausschnitt Radverkehrsrouten aus Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (Quelle: LHM München).....	16
Abbildung 4: Darstellung Planungsvorgaben Machbarkeitsstudie verkehrliche Anbindung zwischen Aubing und Freiham.....	19
Abbildung 5: Tagesverkehrsbelastungen (Kfz/24h) für Analyse 2015/2016 und Prognose-Nullfall 2030 an maßgebenden Querschnitten in Aubing aus Verkehrsmodell der LH München (gerundet auf 500 Kfz/24h) .	21
Abbildung 6: Vergleich Analyse 2015/16 – Prognose-Nullfall 2030: Entwicklung Tagesverkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten	22
Abbildung 7: Konzept Fußgänger- und Radverkehr am Bahnhof Aubing	23
Abbildung 8: Variante 1 (Bahnvariante) Anbindung über Germeringer Weg	25
Abbildung 9: Variante 2 Anbindung Georg-Böhmer-Straße	28
Abbildung 10: Variante 3 Anbindung an Georg-Böhmer-Straße durch Bahngelände	31
Abbildung 11: Variante 4, Anbindung Freiham über Pretzfelder Straße	34
Abbildung 12: Variante 5, Doppelte Anbindung Freiham mit Haupterschließung über Georg-Böhmer-Straße	37
Abbildung 13: Variante 6, Anbindung an Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße („Neue Nord-Süd-Verbindung“).....	41
Abbildung 14: Variante 7 Anbindung an Georg-Böhmer Straße, Eichenauer Straße und Altostraße („Erweiterte Nord-Süd-Verbindung	44
Abbildung 15: DTVw-Belastungsplan Analyse 2018 Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500 Kfz/24h)	49
Abbildung 16: DTVw-Belastungsplan Prognose-Nullfall 2035 Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500 Kfz/24h).....	51
Abbildung 17: Wegenetz Variante 6 (Quelle Luftbild Google Earth Pro.....	52
Abbildung 18 DTVw-Belastungsplan Planfall Variante 6 in Kfz/24h (gerundet auf 500) (Quelle: Verkehrsmodell LHM)	53
Abbildung 19: Differenzbelastungsplan Prognose Variante 6 – Prognose-Nullfall in Kfz/24h gerundet auf 500 (Quelle: Verkehrsmodell LHM)	54
Abbildung 20: Bestandsquerschnitte Wildenrother Straße, Gilchinger Straße	55
Abbildung 21: Verkehrsspinne neue Bahnquerung Variante 6	56
Abbildung 22: Verkehrsspinne neue Nord-Süd-Verbindung Variante 6	57
Abbildung 23: Verkehrsspinne Georg-Böhmer-Straße Variante 6	58
Abbildung 24: Wegenetz Variante 7A, 7B (Quelle Luftbild Google Earth Pro	59

Abbildung 25 DTVw-Belastungsplan Planfall Variante 7A in Kfz/24h (gerundet auf 500) (Quelle: Verkehrsmodell LHM)	60
Abbildung 26: Differenzbelastungsplan Prognose Variante 7A – Prognose-Nullfall in Kfz/24h gerundet auf 500 (Quelle: Verkehrsmodell LHM)	61
Abbildung 27: Bestandsquerschnitt Imkerweg, notwendiger Querschnitt Hoflacher Straße	62
Abbildung 28 DTVw-Belastungsplan Planfall Variante 7B in Kfz/24h (gerundet auf 500) (Quelle: Verkehrsmodell LHM)	63
Abbildung 29: Differenzbelastungsplan Prognose Variante 7B – Prognose-Nullfall in Kfz/24h gerundet auf 500 (Quelle: Verkehrsmodell LHM)	64
Abbildung 30: Verkehrsspinne neue Bahnquerung Variante 7B	65
Abbildung 31: Verkehrsspinne neue Nord-Süd-Verbindung Variante 7B	67
Abbildung 32: Verkehrsspinne Georg-Böhmer-Straße	68
Abbildung 33: Verkehrsqualitäten (Quelle: HBS 2015)	69
Abbildung 34: Definition der Verkehrsqualitätsstufen gemäß der HBS 2015	70
Abbildung 35: Lage maßgebende Knotenpunkte	71
Abbildung 36: Spitzenstundenbelastungen Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 6	72
Abbildung 37: Spitzenstundenbelastungen Freihamer Straße /Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 6	72
Abbildung 38: Spitzenstundenbelastungen Goerg-Böhmer-Straße/Altostraße Variante 6	73
Abbildung 39: Spitzenstundenbelastungen Eichenauer Straße/Wildenrother Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 6	73
Abbildung 40: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Bergsonstraße Variante 6	73
Abbildung 41: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Ubostraße/Mundesgasse Variante 6	74
Abbildung 42: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Gilchinger Straße Variante 6	74
Abbildung 43: Spitzenstundenbelastungen Limesstraße/ Aubinger Straße Variante 6	74
Abbildung 44: Knotenpunktsausbau Aubinger-Allee/Nord-Südverbindung/Georg-Böhmer-Straße	76
Abbildung 45: Knotenpunktsausbau Aubinger-Allee/Nord-Südverbindung/Freihamer Weg	78
Abbildung 46: Skizze Knotenpunktvarianten KP Eichenauer Straße / Neue Nord-Süd-Anbindung	79
Abbildung 47: Bestandssituation Einmündung Altostraße/Georg-Böhmer-Straße	80
Abbildung 48: Skizze Knotenpunktsgometrie signalisierte Altostraße/Georg-Böhmer-Straße auf Basis Bahnplanung S4	81
Abbildung 49: Ergebnisse HBS-Berechnungen Morgen- und Abendspitzenstunde für Variante 6 (Quelle Luftbild: Google Earth Pro)	83
Abbildung 50: Spitzenstundenbelastungen Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 7A/B	84
Abbildung 51: Spitzenstundenbelastungen Aubinger Allee/ Freihamer Weg Variante 7A/B	84
Abbildung 52: Spitzenstundenbelastungen Goerg-Böhmer-Straße/Altostraße Variante 7A/B	84
Abbildung 53: Spitzenstundenbelastungen Eichenauer Straße/Wildenrother Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 7A/B	85
Abbildung 54: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Bergsonstraße Variante 7A/B	85

Abbildung 55: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Ubostraße/Mundesgasse Variante 7A/B	85
Abbildung 56: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Hoflacher Straße Variante 7A/B	86
Abbildung 57: Spitzenstundenbelastungen Limesstraße/ Aubinger Straße Variante 7	86
Abbildung 57: Bestandssituation Einmündung Altostraße/Georg-Böhmer-Straße	88
Abbildung 58: Ergebnisse HBS-Berechnungen Morgen- und Abendspitzenstunde für Variante 7A/B (Quelle Luftbild: Google Earth Pro)	90
Abbildung 59: Übersicht über das Berechnungsmodell und die jeweilige Gebietseinstufung. Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.....	91
Abbildung 60: Isophonenkarte für den Tages- und Nachtzeitraum für den Prognose Nullfall 2035	92
Abbildung 61: Isophonenkarte für den Tages- und Nachtzeitraum für die Variante 6	93
Abbildung 62: Gegenüberstellung der Isophonenkarten für den Tageszeitraum des Nullfalls 2035 und der Variante 6	94
Abbildung 63: Isophonenkarte für den Tages- und Nachtzeitraum für die Variante 7A.....	95
Abbildung 64: Gegenüberstellung der Isophonenkarten für den Tageszeitraum des Nullfalls 2035 und der Variante 7A	96
Abbildung 65: Isophonenkarte für den Tages- und Nachtzeitraum für die Variante 7B.....	97
Abbildung 66: Gegenüberstellung der Isophonenkarten für den Tageszeitraum des Nullfalls 2035 und der Variante 7B	98
<i>Abbildung 67: Spartenlageplan</i>	<i>107</i>
Abbildung 68: Lageplan Eisenbahnüberführungsbauwerk mit Straßenführung und Anschlußknotenpunkten (s.a.)	111
Abbildung 69: Straßenquerschnitte Eisenbahnüberführungsbauwerk Aubinger Allee, Trogbauwerk (s.a. Anlage 5)	112
Abbildung 70: Höhenplan Eisenbahnüberführungsbauwerk Aubinger Allee (s.a. Anlage 6)	113
Abbildung 71: Höhenplan Anschluss Georg-Böhmer-Straße bis Altostraße (s.a. Anlage 7)	114
Abbildung 72: Höhenplan Anschluss Freihamer Weg (s.a. Anlage 8)	115
Abbildung 73:Lageplan Georg-Böhmer-Straße West.....	116
Abbildung 74:Querschnitt Georg-Böhmer-Straße West.....	116
Abbildung 75: Gestaltungskonzept Georg-Böhmer-Straße Bahnhofsbereich.....	117
Abbildung 76: Aufwertungspotential Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße - Flächenaufteilung.....	118
Abbildung 77: Aufwertungspotential Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße - Zonierung	118
Abbildung 78: Querschnitt Konzept Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße.....	119
Abbildung 79: Gestaltungsideen Sitzbänke, Fahrradständer Konzept Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße	119
Abbildung 80: Gestaltungsideen Lärmschutzwand Konzept Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße.....	120
Abbildung 81: Gestaltungsideen Bodenbelag Konzept Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße.....	120

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten gemäß HBS 2015.....	14
Tabelle 2: Verkehrsqualitätsstufen der untersuchten Knotenpunkte für Morgen- und Abendspitzenstunde im Bestand.....	14
Tabelle 3: Zusammenfassung Bewertungsmatrix Variante 1-7.....	47
Tabelle 4: Tabelle erforderlicher Abstand von Straßenmittelachse zur Einhaltung der Grenzwerte nach Gebietsart	93
Tabelle 5: Tabelle erforderlicher Abstand von Straßenmittelachse zur Einhaltung der Grenzwerte nach Gebietsart (Variante 7A).....	95
Tabelle 6: Tabelle erforderlicher Abstand von Straßenmittelachse zur Einhaltung der Grenzwerte nach Gebietsart (Variante 7B).....	97
Tabelle 7: Zusammenfassung Variantenbewertung Teil 1	103
Tabelle 8: Zusammenfassung Variantenbewertung Teil 2	104
Tabelle 9: Technische Parameter.....	106
Tabelle 10: Kostenzusammenstellung Investitionskosten Anbindung Aubing-Freiham.....	110

ANLAGENVERZEICHNIS

Anlagen 1: Kapazitätsberechnungen Variante 6	121
Anlagen 2: Kapazitätsberechnungen Variante 7A/B	138
Anlage 3: grobe Kostenschätzung Straßenbaumaßnahmen (ohne EÜ und Auflösung BÜ Germeringer Weg)	155
Anlage 4: Übersichtlageplan Eisenbahnüberführungsbauwerk mit Straßenführung und Anschlußknotenpunkten	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Anlage 5: Straßenquerschnitte Eisenbahnüberführungsbauwerk Aubinger Allee, Trogbauwerk	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Anlage 6: Höhenplan Eisenbahnüberführungsbauwerk Aubinger Allee	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Anlage 7: Höhenplan Anschluss Georg-Böhmer-Straße.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Anlage 8: Höhenplan Freihamer Weg Süd.....	Fehler! Textmarke nicht definiert.

1. AUFGABENSTELLUNG

Gegenstand der Machbarkeitsstudie ist eine Ausarbeitung und Bewertung von Varianten zur Verbindung von Freiham nach Aubing für alle Mobilitätsformen, wobei jeweils ein attraktives und verträgliches Wegenetz auch im Netzzusammenhang aufzuzeigen ist.

Insbesondere die Verbindung und Funktion des Germeringer Weges und der Georg-Böhmer-Straße unter Berücksichtigung von baulichen Entwicklungen und Planungen im näheren Umfeld ist zu untersuchen. Weiter ist zu berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen stadt- und freiraumverträglich im Ortskern Aubing abgewickelt wird und auch die verkehrlichen Auswirkungen im weiteren Umfeld betrachtet werden müssen. Die bauliche Machbarkeit der geplanten Bahnunterführung am Germeringer Weg ist nachzuweisen und entsprechend eine Lage vorzuschlagen, die verkehrlich, technisch, städtebaulich und landschaftsplanerisch verträglich ist.

Ziel ist es, auf Grundlage von bewerteten Planungsfällen unter Einbeziehung der örtlichen Bevölkerung und Darlegung der Machbarkeit der geplanten Tiefbaumaßnahmen, die Planungsgrundlage für die konkrete Umsetzung der Anbindung für alle Verkehrsteilnehmer von Freiham Nord nach Aubing zu entwickeln.

Der Planungsumgriff der Machbarkeitsstudie ist wie folgt definiert:

- Die Untersuchungen sind im Nahbereich und im erweiterten Bereich (Netzzusammenhang) durchzuführen:
 - Der Planungsumgriff im **Nahbereich** umfasst das folgenden Planungsgebiet (s. Abbildung 1)
 - Teilstück nördliche Aubinger Allee/Germeringer Weg
 - Bahnübergang Germeringer Weg
 - Germeringer Weg nördlich der S-Bahntrasse S-4 bis zur Ubostraße
 - Georg-Böhmer-Straße inkl. Einmündung in die Altostraße
 - S-Bahntrasse S4 von Limesstraße im Osten bis zur Bundesautobahn A99 im Westen
 - Im **erweiterten Bereich** sind die Auswirkungen im Netzzusammenhang zu betrachten (s. Abbildung 2):
 - Georg-Böhmer-Straße inkl. Einmündung in die Altostraße
 - Lochhausener Straße im Norden (Knotenpunkt Sumpfmehsenweg/Lochhausener Straße)
 - Eichenauer Straße im Westen
 - Bodenseestraße im Süden
 - Bergsonstraße im Osten



Abbildung 1: Nahbereich Planungsgebiet (Quelle: LH München)



Abbildung 1: erweiterter Bereich für Betrachtungen im Netzzusammenhang (Quelle: LH München)

2. METHODIK

Die Methodik der Bearbeitung gliedert sich in die folgenden Aufgabenschwerpunkte

1. T1 Bestandsanalyse
2. T2 Erarbeitung von Lösungsvarianten und vergleichender Bewertung
3. T3 Ausarbeitung von zwei Vorzugsvarianten
4. T4 Detaillierte Machbarkeitsstudie auf Grundlage einer Vorzugsvariante

3. T 1 BESTANDSANALYSE

Zur Gewährleistung eines ziel- und ergebnisorientierten Maßnahmenpakets bestehend aus verkehrsplanerischen, verkehrstechnischen und baulichen Vorschlägen ist besonderes Augenmerk und Sorgfalt auf eine detaillierte Bestandsaufnahme und Bewertung der verkehrlichen Ist-Situation sowie des Prognose-Nullfalles 2030 mit Defizit-Analyse zu legen. Dazu wurden die folgenden Leistungen im Rahmen der Bestandsaufnahme durchgeführt:

- Sichtung der vorhandenen Unterlagen (z.B. ISEK Alt-Aubing, Neuauubing, VEP München, MIV-Verkehrsmodell LHM, Verkehrsgutachten Freiham Nord, Grundstückseigentumsverhältnisse)
- Ortsbegehung und GPS-Befahrung mit Fotodokumentation
- Beurteilung der verkehrlichen Ist-Situation an maßgebenden Knotenpunkten
- Beurteilung der städtebaulichen und grünplanerischen Ist-Situation
- Darstellung sämtlicher Ergebnisse in Lageplänen

3.1 VERKEHRLICHE ANLAYSE

3.1.1 STRECKENABSCHNITTE

Die Begehungen und Befahrung vor Ort haben gezeigt, dass auf den innerörtlichen Streckenabschnitten in Alt-Aubing ausreichende Kapazitäten für die Abwicklung des Bestandsverkehrs in den maßgebenden Spitzenstunden vorhanden sind und nur partielle, temporäre Behinderungen durch Parker am Straßenrand vorhanden sind. Lediglich auf den Hauptverkehrsstraßen Altostraße und Bergsonstraße kommt es während der Spitzenstunden bedingt durch Leitungsempässe am Knotenpunkt Altostraße/Bergsonstraße zu Rückstaus auf den Strecken (s.a. Kap. 3.1.2: Knotenpunkte).

3.1.2 KNOTENPUNKTE

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der von der LHM als maßgebend definierten Knotenpunkte in Aubing erfolgt gemäß der Berechnungsgrundlage HBS 2015 (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV-Verlag 2015).

Gemäß des HBS 2015 wird die Verkehrsqualität an Knotenpunkten anhand der mittleren Wartezeit bestimmt. Als noch ausreichend leistungsfähig wird die Verkehrsqualität von vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten bei Wartezeiten von bis zu 45 sec für den maßgebenden Verkehrsstrom angesehen. Bei signalgeregelten Knotenpunkten wird als noch ausreichende Verkehrsqualität eine mittlere Wartezeit von bis zu 70 sec angesehen (s. Tabelle 1).

QSV (Verkehrsqualitätsstufe)	zulässige mittlere Wartezeit [s] für Kfz-Verkehr	
	vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	≤ 100
F	---	> 100

Tabelle 1: Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs an Knotenpunkten gemäß HBS 2015

Die Berechnungen der Leistungsfähigkeit gemäß den Kriterien der HBS 2015 weisen für die maßgebenden Knotenpunkte (KP) die folgenden Verkehrsqualitätsstufen (QSV) getrennt nach Morgen- und Abendspitzenstunde (MS/AS) auf.

Knotenpunkt	Verkehrsqualitätsstufe (gemäß HBS 2015)	
	MS	AS
LSA-KP Bodenseestraße/Limesstraße	D	E
LSA-KP Limesstraße/Aubinger Straße	D	D
KP Limesstraße/Pretzfelder Straße	C	E
KP Altostraße/Georg-Böhmer-Straße	C	C
LSA- KP Altostraße/Bergsonstraße	F	E
LSA-KP Altostraße/Ubostraße	B	B
LSA-KP Lochhausener Straße/Rohrsängerplatz	D	D

Tabelle 2: Verkehrsqualitätsstufen der untersuchten Knotenpunkte für Morgen- und Abendspitzenstunde im Bestand

Die Ergebnisse zeigen, dass bereits heute im Bestand einige der maßgebenden Knotenpunkte Kapazitätsengpässe in den maßgebenden Spitzenstunden aufweisen und eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung z.T. nicht mehr gewährleistet ist. Die Ergebnisse der Kapazitätsprüfung sind in der nachfolgenden Abbildung mit ihrer Lage und den Angaben zu den Tagesverkehrsbelastungen dargestellt.

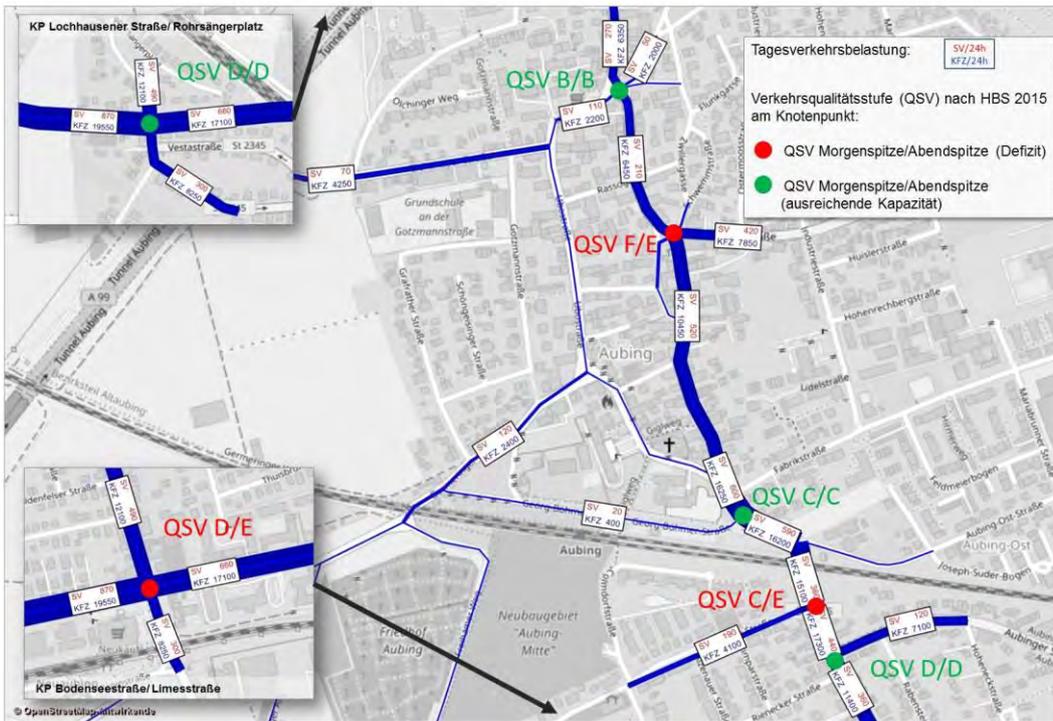


Abbildung 2: Ergebnisse der Kapazitätsprüfung gemäß HBS 2015 an den maßgebenden Knotenpunkten

3.1.3 P+R-SITUATION

Am S-Bahnhof-Aubing ist auf der Nordseite eine ausreichende Anzahl an P+R-Stellplätzen vorhanden. Die Stellplatzanlage dort wurde im Jahr 2015 errichtet. Die Stellplätze sind kostenpflichtig. Die Stellplatzanlage wurde in zwei Abschnitte geteilt, da dazwischen noch ein altes Lagerhaus der Bahn, das sich in Privatbesitz befindet, existiert. Die offiziellen P+R-Stellplätze werden derzeit kaum genutzt, da kostenlose Parkmöglichkeiten in unmittelbarer Umgebung zum Treppenaufgang Bahnsteig vorhanden sind.

3.1.4 ÖPNV-ANGEBOT

Die Angebotsqualität des ÖPNV in Aubing ist derzeit unzureichend. Neben der zentralen S-Bahnstation Aubing mit dem Angebot der S4 im 20min-Takt bedienen derzeit zwei Buslinien die Haltestellen in der Altostraße, Bergsonstraße und Pretzfelder Straße. Der ÖPNV erreicht damit nur eine geringe Netzabdeckung in Aubing. Eine direkte Verknüpfung zwischen Bus und Bahn besteht derzeit nicht, ist aber im Rahmen der verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing geplant.

3.1.5 GEH- UND RADWEGE

Die Straßen weisen in Aubing straßenbegleitend meist beidseitig Gehwege auf. Zusätzlich sind z.T. Wegeverbindungen rein für Fuß- und Radnutzung vorhanden, z.B. Giglweg, Parkweg auf Aubinger Tunnel (A99), Verlängerung Gotzmannstraße zwischen Betzensteinstraße und Germeringer Weg. Die Unterführung für Fußgänger*Innen der Bahn zwischen Giglweg und Colmdorfstraße ist im Norden im Gegensatz zum Süden ausschließlich mit einer Treppenanlage und damit nicht barrierefrei ausgebaut. Auch der Zugang zum Bahnsteig aus der Unterführung erfolgt über eine Treppenanlage und ist nicht barrierefrei. Aus verkehrlicher Sicht ist hier deshalb im Bereich der Fußgängerunterführung erheblicher Handlungsbedarf. In der folgenden Abbildung ist ein Ausschnitt aus dem VEP-Rad mit den Radrouten im Bereich Aubing dargestellt.

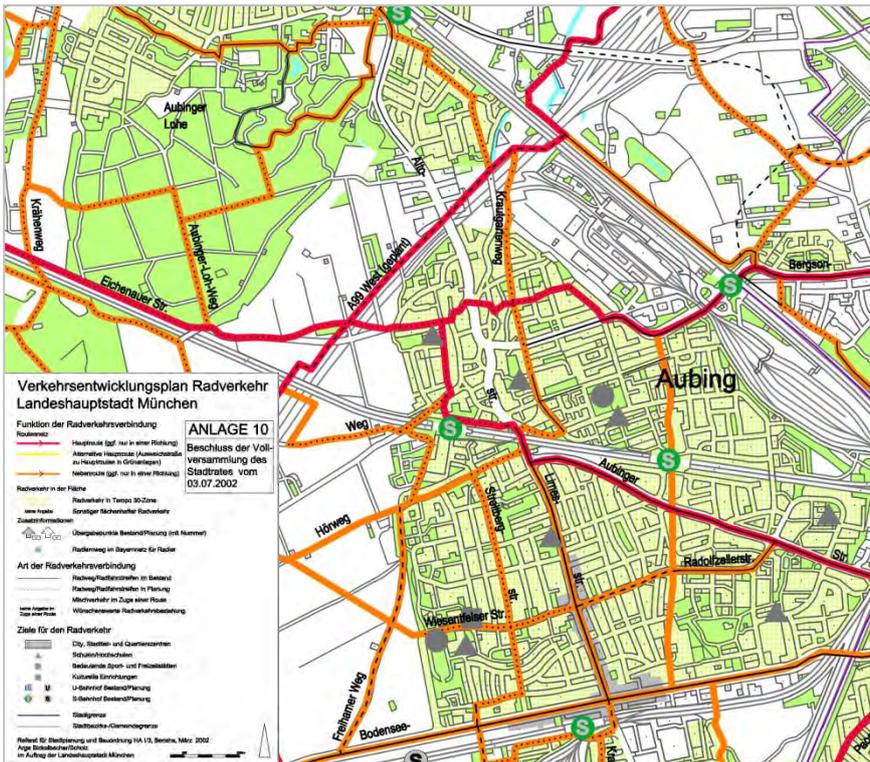


Abbildung 3: Ausschnitt Radverkehrsrouten aus Verkehrsentwicklungsplan Radverkehr (Quelle: LHM München)

3.2 STÄDTEBAULICHE ANALYSE

3.2.1 ORTSKERN

Der Ortskern von Aubing weist einen identitätsstiftenden Ortskern mit alter Bausubstanz (alte Dorfstruktur) auf. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastungen auf der Altostraße und den fehlenden Platzsituationen ist die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich gering (s.a. vorbereitende Untersuchungen für den Ortskern Aubing, MGS 2017).

3.2.2 AREAL UBOSTRASSE

Das Areal Ubostraße wird mit den Einrichtungen des Kinder- und Jugendtreffs Aubinger Tenne, des Kulturzentrums Ubo9, der THW-Jugend, des kath. Pfarramtes St. Quirin mit Kindergarten und der Freiwilligen Feuerwehr stark durch soziale und kulturelle Nutzungen geprägt. Hier finden sich gebündelt gemeinderelevante Grundstücke. Aus städtebaulicher Sicht ist die Baustruktur sehr heterogen und wenig definiert. Aus diesem

Grund läuft im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen für den Ortskern Aubing eine städtebauliche Studie zur Aufwertung des Areals Ubostraße.

3.2.3 BAHNHOF/GEORG-BÖHMER-STRASSE

Die Zugangssituation des Bahnhofs ist durch den geringen Verkehrsfluss, die Lage der Kleingärten, sowie den teils undefinierten Straßenraum der Georg-Böhmer-Straße, in einer dem Zweck nicht gerechten Situation. Der Bahnhof, der eine zentrale Rolle spielen sollte, ist im Bestand eher ein nebensächlicher Bestandteil der Georg-Böhmer-Straße. Der Straßenraum entlang der Georg-Böhmer-Straße ist undefiniert.

Im Bereich der Bahnunterführung (Zugang zum Bahnsteig) fehlt aus städtebaulicher Sicht die Gestaltung eines Bahnhofsvorplatzes.

Die im Jahr 2015 erstellten P+R-Stellplatzflächen östlich der Fußgängerquerung sind gestaltet und in den Straßenraum eingebunden. Die Bahnanlagen westlich der Fußgängerunterführung (Fahrradabstellanlagen, Flächen als Pkw-Stellplätze) dagegen bedürfen einer städtebaulichen Überarbeitung.

Insgesamt bestehen sowohl nördlich als auch südlich Potentiale für die Freiflächengestaltung im Bahnhofsbereich (im südlichen Bereich erfolgte die Gestaltung im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 2060, „Aubing Mitte“).

3.2.4 BAHNÜBERGANG GERMERINGER WEG

Die heutige Straßenquerung am Bahnübergang Germeringer Weg weist wegen der häufigen Schließung der Schranken aufgrund von Zugüberfahrten durch S-Bahnen, Regionalzüge und Güterzüge eine geringe Attraktivität auf, die sich auch in den relativ geringen Verkehrsbelastungen von knapp 2.500 Kfz/24h widerspiegelt.

Nordöstlich des Bahnübergangs steht das denkmalgeschützte Bahnwärterhaus, dessen Erhalt in den Planungen zu berücksichtigen ist. Das ehemalige Bahnwärterhaus ist in Privatbesitz und wird als Wohnhaus genutzt.

3.3 GRÜNPLANERISCHE ANALYSE

3.3.1 NATUR UND LANDSCHAFT

Das Untersuchungsgebiet ist westlich von Aubing durch landwirtschaftliche ackerbauliche Nutzung geprägt, im Osten grenzt der Stadtteil Aubing an. Nördlich des Bahnhofs Aubing und südlich der Georg-Böhmer-Straße ist auf Bahngrund eine Kleingartenanlage vorhanden.

Die Gleisanlagen der Bahnstrecke und deren begleitende Böschungen stellen wichtige Korridore für einen Biotopverbund für trockene magere Standorte dar. Bekannt sind im vorliegenden Bereich unter anderem Zauneidechsenvorkommen.

Direkt südlich der Gleisanlagen und östlich des Mooschwaiger Weges befindet sich eine planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB, in die je nach Trassenführung einer künftigen Anbindung an Aubing eingegriffen werden muss.

Für diese Bahnstrecke ist ein 3- bis 4- gleisig aufwärtskompatibler Ausbau geplant.

Die westlich gelegene Autobahntrasse BAB A 99 ist nördlich der Gleistrasse eingehaust und begrünt. Die Einhausung der Autobahn minimiert entscheidend die lärm- und lufthygienischen Emissionen und die Barriere Wirkung einer herkömmlichen Autobahntrasse. Des Weiteren befinden sich auch hier planfestgestellte Ausgleichsflächen, die als Magerbiotopflächen ausgeführt wurden und wichtige Funktionen für Fauna und Flora übernehmen.

Erholung:

Das Untersuchungsgebiet bietet landschaftlich geprägte Erholungsmöglichkeiten, insbesondere stellt hier die westlich gelegene Aubinger Lohe und der vorgelagerte Landschaftsraum eine große Attraktion dar. Entsprechend ist auch gemäß Lärmaktionsplan der LHM die Aubinger Lohe/ Moosswaige als „ruhiges Gebiet“ ausgewiesen und soll entsprechend gegen eine Zunahme des Lärms geschützt werden. Dieser Zielsetzung entspricht auch die Einhausung der Autobahntrasse in diesem Bereich und damit die Schaffung eines naturnahen weitgehend ruhigen Erholungsgebietes.

Der Autobahndeckel mit seinen Fuß- und Radwegen u.a. mit dem beliebten historischen Pfad hat sich zu einer vielgenutzten Erholungsfläche entwickelt.

Nördlich des Bahnhofs Aubing und südlich der Georg-Böhmer-Straße ist auf Bahngrund eine Kleingartenanlage vorhanden.

Landschaftsbild:

Die ebene Landschaft der Aubinger Feldflur wird von großen Feldschlägen und einzelnen landwirtschaftlichen Stallungen geprägt. Die visuelle Begrenzung dieses Landschaftsraumes ist zum einen im Westen die landschaftlich gestaltete Einhausung der BAB A 99 und die als Kulisse dahinter sichtbare Aubinger Lohe sowie die Bebauung im Osten. Im Planungsgebiet stellt sich vor allem das derzeitige Bahnhofsareal auch entlang der Georg-Böhmer-Straße mit gestalterischen Defiziten dar, hier fehlen vor allem Wegeverbindungen, und eine entsprechende Grünausstattung.

3.3.2. LÄRM

An den Bahngleisen ist im Bestand eine erhöhte Lärmbelastung festzustellen. Im Rahmen des geplanten drei- bzw. viergleisigen Ausbaus ist voraussichtlich die beidseitige Anlage von Lärmschutzwänden entlang der Bahngleise erforderlich. Während der Hauptverkehrszeiten ist die Altostraße ebenfalls erhöhten Lärmbelastungen ausgesetzt.

4. T2 VARIANTEN-ENTWICKLUNG

4.1 PLANUNGSVORGABEN

Von Seiten des Auftraggebers sind in der Machbarkeitsstudie die folgenden Planungsvorgaben zu berücksichtigen:

- Untersuchung einer verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing nach Norden für alle Verkehrsarten (Auflassung Bahnübergang Germeringer Weg)
- Verkehrslenkung mit dem Ziel der MIV-Entlastung im Aubinger Ortskern
- Berücksichtigung des geplanten mehrgleisigen Ausbaus Bahn Pasing-Buchenau mit Höhenfreimachung Bahnübergang Germeringer Weg
- Berücksichtigung Erschließung Potentialflächen an der Eichenauer Straße
- geplante ÖPNV-Erschließung Buslinie 143 von Aubing über Georg-Böhmer-Straße (S-Bahn-Aubing) nach Freiham (s. folgende Abbildung)
- Zusätzliche Buslinie mit Endhalt S-Bahnhof Aubing mit Wender (s. folgende Abbildung)
- Schließung des Belandwiesenwegs für den MIV, soweit möglich
- Variantenentwicklung auf Basis des definierten Prognose-Nullfalls 2030

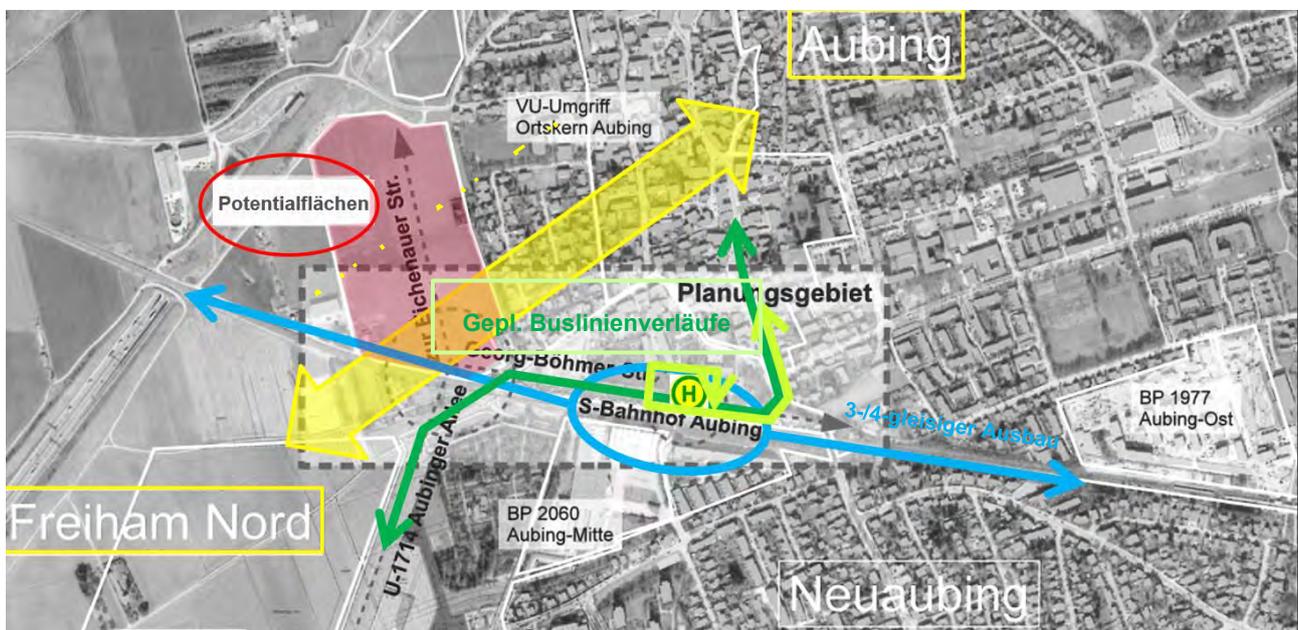


Abbildung 4: Darstellung Planungsvorgaben Machbarkeitsstudie verkehrliche Anbindung zwischen Aubing und Freiham

4.2 PLANUNGSGRUNDLAGE VERKEHRSMODELL

Die Grundlage der Verkehrsbetrachtungen ist das multimodale Verkehrsmodell der LH München mit der Analyse 2015/2016 und mit der Fortschreibung der Verkehrsprognose auf das Jahr 2030 (Variantenuntersuchung bis 2018) bzw. 2035 (ab 2021 Vertiefung Kap. 5 „Ausarbeitung von zwei Vorzugsvarianten“). Die Berechnungen der Verkehrsbelastungen der entwickelten Varianten erfolgt durch die Modellbearbeiter*Innen des Referats für Stadtplanung und Bauordnung München.

4.2.1 ANALYSE 2015/2016

Basis für die Fortschreibung des Verkehrsmodells auf das Jahr 2030 ist die Analyse des Verkehrsmodells für das Jahr 2015/2016, die kontinuierlich durch aktuelle Verkehrszählungen aktualisiert und geeicht wird. In der Abbildung im folgenden Kapitel sind die maßgebenden Tagesverkehrsbelastungen für den Analysezustand 2015/2016 an den maßgebenden Querschnitten aus dem Verkehrsmodell der LH München im Vergleich mit den Prognosewerten für das Jahr 2030 dargestellt.

4.2.2 PROGNOSE-NULLFALL 2030/2035

Der Prognose-Nullfall 2030 bzw. 2035 (ab Bearbeitung 2021) dient als Vergleichsfall für die verkehrlichen Veränderungen der einzelnen entwickelten Varianten.

Der Prognose-Nullfall 2030/2035 wurde wie folgt definiert:

Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen und der damit verbundenen Verkehrsentwicklung im Großraum München u.a. mit:

- Allgemeine prognostizierte Verkehrszunahmen
- Vollausbau 2. Realisierungsabschnitt Freiam
- Drei-/viergleisig aufwärtskompatibler Ausbau der Bahnstrecke Pasing-Buchenau mit höhenfreier Querung der Bahn mit Anbindung Freiam an Aubing im Bereich des heutigen Bahnübergangs Germeringer Weg (Anbindung an Germeringer Weg und Georg-Böhmer-Straße)
- Entwicklung der Potentialflächen westlich Aubings
- Sechsspuriger Ausbau des Autobahnringes A99 Ost (Bereich Aubinger Tunnel)

In den folgenden Abbildungen sind die maßgebenden Tagesverkehrsbelastungen (Kfz/24h) für den Prognose-Nullfall 2030 im Vergleich mit dem Analysezustand 2015/2016 an den maßgebenden Querschnitten aus dem Verkehrsmodell der LH München dargestellt. Der Prognosehorizont 2035 mit dem fortgeschriebenen Verkehrsmodell wurde ab dem Jahr 2021 mit Beginn der Vertiefung Kap. 5 „Ausarbeitung von zwei Vorzugsvarianten“ zugrunde gelegt.



Abbildung 5: Tagesverkehrsbelastungen (Kfz/24h) für Analyse 2015/2016 und Prognose-Nullfall 2030 an maßgebenden Querschnitten in Aubing aus Verkehrsmodell der LH München (gerundet auf 500 Kfz/24h)

Der Vergleich der Verkehrszahlen zeigt in einigen Streckenabschnitten einen erheblichen Anstieg der täglichen Verkehrsbelastungen. Die maßgebenden Änderungen und ihre Ursachen sind dabei in der folgenden Tabelle aufgelistet.

Querschnitt	Verkehrsbelastung 2015/2016 [Kfz/24h]	Verkehrsbelastung Prognose-Nullfall 2030 [Kfz/24h]	Verkehrszunahme absolut 2016-2030 [Kfz/24h]	Ursache
Bahnquerung Germeringer Weg	2.000	10.000	+8.000	Entwicklung Freiham, Ausbau AS Germering Nord
Limesstraße Bahnquerung	16.500	21.000	+4.500	Allgem. Struktur- und Verkehrsentwicklungen
Altostraße südl. Bergsonstr.	11.000	16.500	+5.500	s.o.
Altostraße südl- Am Langwieder Bach	7.000	10.500	+3.500	s.o.
Eichenauer Straße westlich Wildenrother Str.	6.000	8.500	+2.500	Allgem. Struktur- und Verkehrsentwicklungen, Ausbau AS Germering Nord

Abbildung 6: Vergleich Analyse 2015/16 – Prognose-Nullfall 2030: Entwicklung Tagesverkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten

4.3 KONZEPT FUß- UND RADVERKEHR

Unabhängig von den entwickelten Varianten der verkehrlichen Anbindung von Freiham an Aubing wurde für den Bahnhofsbereich für den Fuß- und Radverkehr ein separates Verkehrskonzept entwickelt, das im Bedarf an die unterschiedlichen Varianten angepasst werden kann. Nach den Aussagen der DB-Station&Service wird bei einem Ausbau der Bahnstrecke Pasing-Buchenau ein Bahnhof Aubing mit zwei Außenbahnsteigen bevorzugt. Der bestehende Mittelbahnsteig entfällt dann (Eine Alternative mit einem Außenbahnsteig und einem Mittelbahnsteig wird im Rahmen der Vorplanung zusätzlich untersucht).

Das Konzept sieht die folgenden Maßnahmen am S-Bahnhof Aubing vor:

- barrierefreier Ausbau der bestehenden Fußgänger*innenunterführung auf der Nordseite (Giglweg)
- zusätzliche barrierefreie Querung für Radfahrer und Fußgänger am Westende des Bahnsteigs
- Wegeverbindungen in Richtung Freiham und zum geplanten Landschaftspark
- Fahrradabstellanlagen auf Nord- und Südseite des Bahnhofs
- Angebot P+R-Stellplätze auf Nord- und Südseite des Bahnhofs
- straßenbegleitende Geh- und Radwege an der höhenfreien Bahnquerung als Ersatz für den BÜ Germeringer Weg

Ein Beispiel für ein mögliches Fußgänger- und Radverkehrskonzept im Bahnhofsbereich Aubing ist in der folgenden Abbildung dargestellt.



Abbildung 7: Konzept Fußgänger- und Radverkehr am Bahnhof Aubing

4.4 VARIANTE 1 (BAHNVARIANTE)

Als erste Variante betrachtet wurde die sog. Bahnvariante, die aus den bereits durchgeführten Machbarkeitsuntersuchungen der Bahn für den drei- bzw. viergleisigen Ausbau hervorgeht. In dieser Variante 1 wird an der Stelle des heutigen Bahnübergangs 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 eine Anbindung mit Eingriff in den bestehenden Festplatz von Seiten der Stadt nicht gewünscht ist und die Sperrung des Beilandwiesenweges 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 die potenziellen 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 Aubing geführt wird und dort zu erheblichen Verkehrszunahmen im Bereich Germeringer Weg führt. In der folgenden Abbildung sind 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 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.

In der folgenden Abbildung ist eine Darstellung von Variante 1 abgebildet.

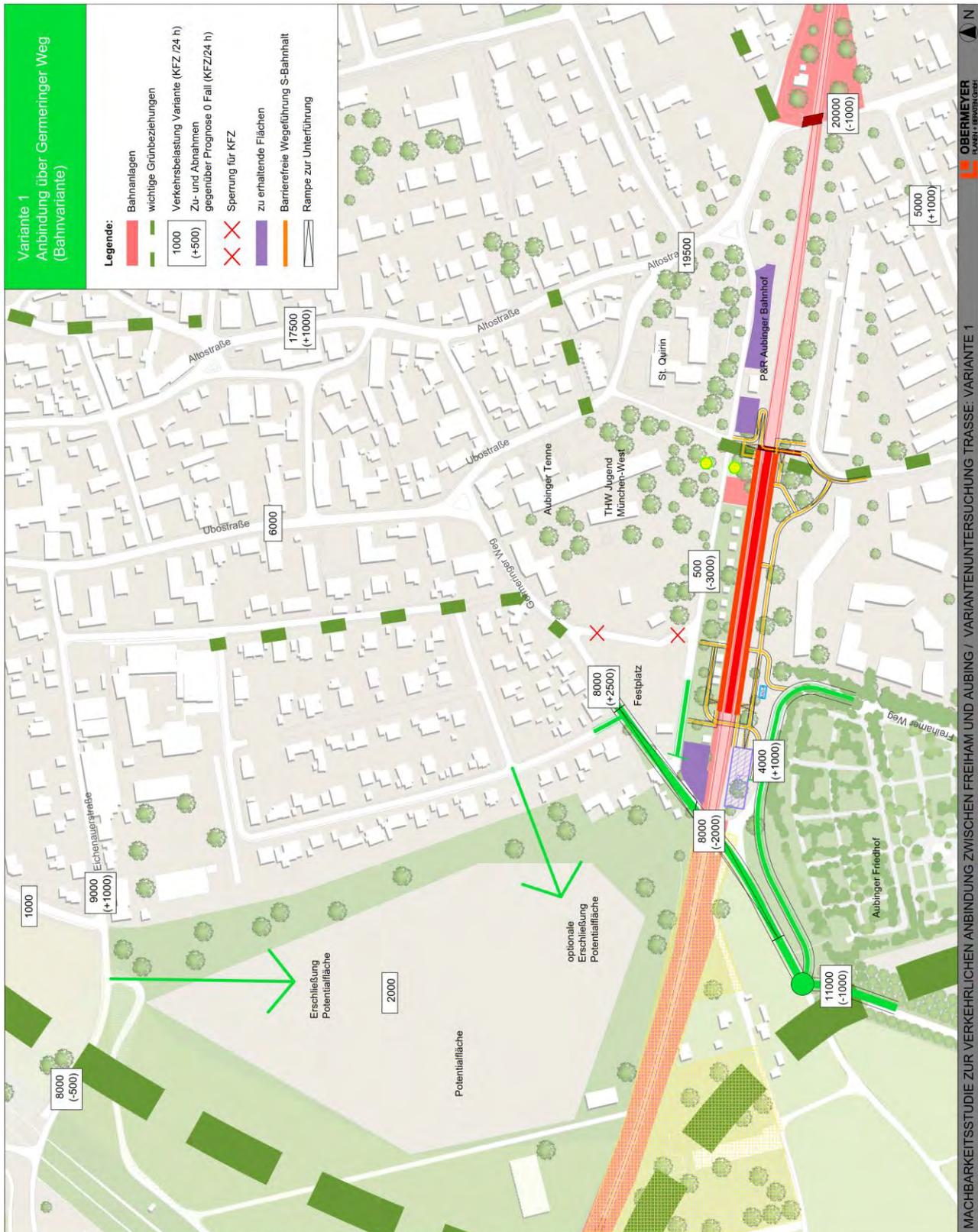


Abbildung 8: Variante 1 (Bahnvariante) Anbindung über Germeringer Weg

In der folgenden Auflistung sind die Vor- und Nachteile der Variante 1 in Kurzform aus verkehrlicher, städtebaulicher und grünplanerischer Sicht zusammengefasst:

Vorteile:

- Kaum Eingriffe in Privatgrundstücke erforderlich

Nachteile:

- einseitige Anbindung Aubing an Freiham: gesamter Verkehr wird über den Germeringer Weg über das untergeordnete Straßennetz in die Ortsmitte geleitet
- keine Entlastung des Ortskernes Aubing möglich
- keine Erreichbarkeit der Georg-Böhmer-Straße von Freiham
- ÖPNV-Konzept /Linienführung Buslinie 143 nicht realisierbar (kein Umsteigepunkt Bus – S-Bahn möglich)
- S-Bahnhof im Norden abgehängt (Sackgasse Georg-Böhmer-Straße), Attraktivität Bahnhof Aubing sinkt
- Vsl. geringe Eingriffe in das Grundstück Bahnwärterhaus und den Festplatz erforderlich
- Kanalverlegung erforderlich
- Potentialflächen Aubing-West nicht optimal von zwei Seiten zu erschließen (keine Anbindung an Freiham)
- Areal Ubostraße wird von Verkehr umschlossen
- Zusätzliche Versiegelung durch notwendige Verlegung des Freihamer Weges
- Potenzielle Friedhofserweiterung im Süden durch die notwendige Verlegung des Freihamer Weges ist eingeschränkt
- Evtl. geringe Anpassung im Bereich Einmündung Grafrather Straße/Germeringer Weg erforderlich

Fazit:

Sowohl aus städtebaulichen Gründen (notwendiger Flächeneingriff Festplatz, Abhängung Georg-Böhmerstraße) 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 weiterverfolgt werden.

4.5 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 Germeringer Weges 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 parallellaufender 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 Bahngleise verlagert sich der Knotenpunkt Freihamer Weg/Germeringer Weg in Richtung Süden auf die potenziellen 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 (-3.000 Kfz/24h gegenüber Prognose-Nullfall) über die Georg-Böhmer-Straße in Richtung Altostraße und Ortskern Aubing geführt wird und damit zu erheblichen Verkehrszunahmen im Bereich Georg-Böhmer-Straße und Altostraße – bei gleichzeitiger Entlastung des Germeringer Wegs im Norden – führt. Das Verkehrsmodell prognostiziert für den Querschnitt Altostraße zwischen den Einmündungen Georg-Böhmer-Straße und Ubostraße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von ca. 24.500 Kfz/24h. Damit ist die Kapazität der zweispurigen Altostraße von ca. 20.000 Kfz/24h in diesem Bereich überschritten und eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung in den Hauptverkehrszeiten mit dem bestehenden Straßenquerschnitt vsl. nicht möglich. Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind in der folgenden 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 Wende) möglich ist, ist kritisch zu sehen und bedarf einer detaillierteren Untersuchung.

Die Erschließung der Potentialflächen im Westen von Aubing nach Süden in Richtung Freiham bzw. in Richtung Georg-Böhmer-Straße ist in Variante 2 nicht möglich. Die Hapterschließung 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 Aubing zusätzlich durch den gesamten Neuverkehr der Potentialflächen belastet.

In der folgenden Abbildung ist eine Darstellung von Variante 2 abgebildet.



Abbildung 9: Variante 2 Anbindung Georg-Böhmer-Straße

In der folgenden Auflistung sind die Vor- und Nachteile der Variante 2 in Kurzform aus verkehrlicher, städtebaulicher und grünplanerischer Sicht zusammengefasst:

Vorteile:

- ÖPNV-Konzept /Linienführung Buslinie 143 ist realisierbar (Umsteigeknoten Bus – S-Bahn möglich)
- Entlastung des nördlichen Germeringer Wegs durch Abhängung
- Verkehrsabnahme im Bereich der Bahnquerung auf 7.000 Kfz/24h (-3.000 Kfz/24h gegenüber Prognose-Nullfall)

Nachteile:

- einseitige Anbindung Aubing an Freiham: gesamter Verkehr wird über Georg-Böhmer-Straße auf die Altostraße geleitet
- geringe Entlastung des Ortskernes Aubing im Bereich Ubostraße möglich
- die Kapazitätsgrenze im Querschnitt Altostraße südlich der Ubostraße wird mit prognostizierten 24.500 Kfz/24h überschritten (Verkehrszunahme gegenüber Prognose-Nullfall: +5.000 Kfz/24h)
- Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der Georg-Böhmer-Straße auf 7.000 Kfz/24h Verkehrszunahme gegenüber Prognose-Nullfall: +3.500 Kfz/24h) -> erhöhtes Lärmaufkommen
- S-Bahnhof im Norden kann mit dem MIV von Aubing nur von Osten erreicht werden, von Westen kann der Bahnhof nur von Süden über die Bahnquerung erreicht werden.
- Großer Eingriff in den Festplatz erforderlich
- Kanalverlegung erforderlich
- Potentialflächen Aubing-West vsl. nicht optimal von zwei Seiten zu erschließen (keine Anbindung an Freiham)
- Zusätzliche Versiegelung durch notwendige Verlegung des Freihamer Weges
- Potentielle Friedhofserweiterung im Süden durch die notwendige Verlegung des Freihamer Wegs ist eingeschränkt

Fazit:

Sowohl aus städtebaulichen Gründen (notwendiger Flächeneingriff Festplatz, Parallelerschließung Kleingartenanlage und Bahnwärterhaus) als auch aus verkehrlichen Gründen (Überlastung Altostraße südlich Ubostraße, fehlende Entlastungswirkung Ortskern Aubing) ist Variante 2 nicht positiv zu bewerten und sollte daher in den weiteren Planungen nicht berücksichtigt werden.

4.6 VARIANTE 3: ANBINDUNG FREIHAM AN GEORG-BÖHMER-STRAßE DURCH BAHNHOF

Variante 3 sieht wie Variante 2 die höhenfreie Anbindung von Freiham direkt an die 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. In einer S-Kurve werden die Gleise in einem schleifenden Schnitt 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 Fuß- und Radquerung am Westende des Bahnsteigs (s. Kap. 4.3) 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 potenziellen Erweiterungsflächen des Aubinger Friedhofes.

Aus verkehrsmitteltechnischer 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 Aubing geführt. Das führt zu erheblichen Verkehrszunahmen im Bereich Georg-Böhmer-Straße und Altostraße – bei gleichzeitiger Entlastung des Germeringer Wegs im Norden. Das Verkehrsmodell prognostiziert für Variante 3 im Querschnitt Altostraße zwischen den Einmündungen Georg-Böhmer-Straße und Ubostraße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von ca. 24.500 Kfz/24h und damit eine Überschreitung der Kapazitätsgrenze der zweispurigen Altostraße. Eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung in den Hauptverkehrszeiten ist deshalb mit dem bestehenden Straßenquerschnitt vsl. nicht möglich. Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind in der folgenden 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 Wende) und ein Anschluss der Potentialflächen im Westen von Aubing ist im Süden nur an den Germeringer Weg möglich. Eine direkte Anbindung an Freiham bzw. an die Georg-Böhmer-Straße ist in Variante 3 nicht möglich. Die Haupterschließung der Flächen erfolgt deshalb wie in Variante 2 vorrangig über eine Anbindung an der Eichenauer Straße. Damit wird auch in Variante 3 der Ortskern Aubing zusätzlich durch den gesamten Neuverkehr der Potentialflächen belastet.

In der folgenden Abbildung ist eine Darstellung von Variante 3 abgebildet.

In der folgenden Auflistung sind die Vor- und Nachteile der Variante 3 in Kurzform aus verkehrlicher, städtebaulicher und grünplanerischer Sicht zusammengefasst:

Vorteile:

- ÖPNV-Konzept /Linienführung Buslinie 143 ist realisierbar (Umsteigeknoten Bus – S-Bahn möglich)
- Straßenquerung mit begleitendem Geh- und Radweg ersetzt zweite Fuß- und Radunterführung am westlichen Bahnsteigende (Kostensparnis)
- Entlastung des nördlichen Germeringer Wegs durch Abhängung
- Querungsbauwerk kann auf verfügbaren Bahngrundstücken erfolgen (kein Eingriff in Privatgrundstücke erforderlich)
- Verkehrsabnahme im Bereich der Bahnquerung auf 7.000 Kfz/24h (-3.000 Kfz/24h gegenüber Prognose-Nullfall)
- Fläche Festplatz kann bei Bedarf erweitert werden
- Abwasserkanal im Bereich BÜ Germeringer Weg wird nicht angegriffen

Nachteile:

- einseitige Anbindung Aubing an Freiham: gesamter Verkehr wird über Georg-Böhmer-Straße auf die Altostraße geleitet
- geringe Entlastung des Ortskernes Aubing (im Bereich Ubostraße) möglich
- Westlicher Ortsbereich von Aubing (westlich Ubostraße) wird nicht direkt an Freiham angebunden
- die Kapazitätsgrenze im Querschnitt Altostraße südlich der Ubostraße wird mit prognostizierten 24.500 Kfz/24h überschritten (Verkehrszunahme gegenüber Prognose-Nullfall: +5.000 Kfz/24h)
- Verdoppelung des Verkehrsaufkommens auf der Georg-Böhmer-Straße auf 7.000 Kfz/24h Verkehrszunahme gegenüber Prognose-Nullfall: +3.500 Kfz/24h) -> erhöhtes Lärmaufkommen
- Schleifender Schnitt des Überführungsbauwerkes ist kostenintensiv
- S-Bahnhof im Norden kann mit dem MIV von Aubing nur von Osten erreicht werden, von Westen kann der Bahnhof nur von Süden über die Bahnquerung erreicht werden
- Geplante Buslinie mit Endhaltestelle Bahnhof Aubing wegen fehlender Wendemöglichkeit nicht realisierbar
- Potentialflächen Aubing-West voraussichtlich nicht optimal von zwei Seiten zu erschließen (keine Anbindung an Freiham)
- Potentielle Friedhofserweiterung im Süden durch die notwendige Verlegung des Freihamer Wegs ist eingeschränkt
- Große Eingriffe in die Kleingartenanlage nördlich der Gleise erforderlich, zusätzliche Versiegelung durch notwendige Verlegung des Freihamer Weges südlich der Gleise

Fazit:

Vor allem aus verkehrlichen Gründen (Überlastung Altostraße südlich Ubostraße, fehlende Entlastungswirkung Ortskern Aubing) ist Variante 3 negativ zu bewerten und sollte daher in den weiteren Planungen nicht berücksichtigt werden.

4.7 VARIANTE 4: ANBINDUNG FREIHAM ÜBER PRETZFELDER STRAÙE

Variante 4 wird explizit auf Bürgerwunsch aus dem 1. Bürgerworkshop untersucht. Variante 4 sieht eine direkte höhenfreie Anbindung von Freiam an Aubing im Bereich des Bahnhofs nur für den Fuß- und Radverkehr vor. Die Georg-Böhmer-StraÙe bleibt wie im Bestand bestehen, der Bahnübergang Germeringer Weg wird aufgelassen und nicht durch eine höhenfreie Straßenquerung ersetzt. Der MIV zwischen Aubing und Freiam soll über die Pretzfelder Straße und die Altostraße geleitet werden. Dazu wäre erforderlich die aufgrund der Planungen des 1. RA Freiam geschlossene Verbindung zwischen Pretzfelder Straße und 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 bestehen bleiben. Ein Eingriff in die potenziellen Erweiterungsflächen des Friedhofs ist nicht erforderlich.

In Variante 4 wird der gesamte prognostizierte Verkehr zwischen Aubing und Freiam über die Pretzfelder Straße in Richtung Altostraße und Aubing geführt. Das führt zu erheblichen Verkehrszunahmen von zusätzlich ca. 7.000 Kfz/24h auf 11.000 Kfz/24h in der Pretzfelder Straße. Vor allem im östlichen Bereich der Pretzfelderstraße mit den geringen Straßenquerschnittsbreiten und einem hohen Anteil an Längsparkern im Straßenbereich sind diese prognostizierten Verkehrsbelastungen kaum abzuwickeln. Aufgrund der hohen Verkehrszunahmen ist von einer erheblichen Erhöhung der Lärmbelastung auszugehen.

Die prognostizierten Querschnittsbelastungen von ca. 24.000 Kfz/24h im Bereich der Bahnquerung Limesstraße übersteigen ebenfalls die Kapazitätsgrenzen des bestehenden Straßenquerschnitts. Nach den verkehrsmodelltechnischen Berechnungen sind in Variante 4 im Bereich des Ortskerns Aubing nur sehr geringe Entlastungswirkungen gegenüber den Verkehrsbelastungen des Prognose-Nullfalls zu erwarten.

Vor allem im Bereich der Georg-Böhmer-StraÙe und des Germeringer Weges sind hohe Verkehrsentlastungen durch den Entfall der Bahnquerung zu verzeichnen.

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

Durch die fehlende Straßenverbindung zwischen Georg-Böhmer-StraÙe und Aubinger Allee ist die geplante Linienführung der Buslinie 143 über die Georg-Böhmer-StraÙe nach Freiam 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 Aubing an die Georg-Böhmer-StraÙe ist möglich. Durch die fehlende direkte Anbindung an Freiam wird in Variante 4 der Ortskern Aubing zusätzlich durch den gesamten Neuverkehr der Potentialflächen im Westen belastet.

In der folgenden Abbildung ist eine Darstellung von Variante 4 abgebildet.

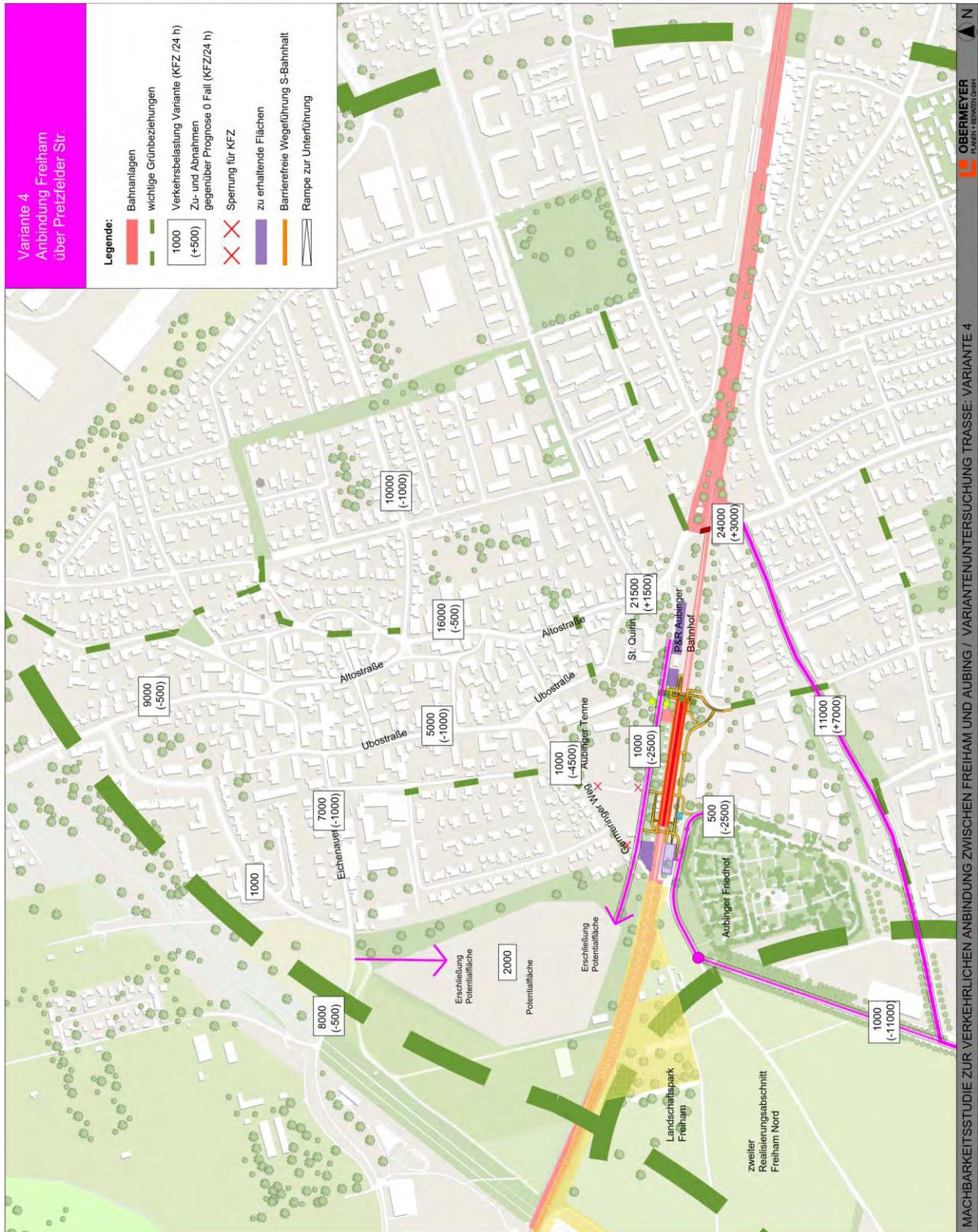


Abbildung 11: Variante 4, Anbindung Freilham über Pretzfelder Straße

In der folgenden Auflistung sind die Vor- und Nachteile der Variante 4 in Kurzform aus verkehrlicher, städtebaulicher und grünplanerischer Sicht zusammengefasst:

Vorteile:

- Geplante Buslinie mit Endhaltestelle Bahnhof Aubing und anschließendem Wendemanöver ist realisierbar
- Geringe Investitionskosten durch Entfall der Höhenfreimachung BÜ Germeringer Weg
- Entlastung des nördlichen Germeringer Wegs durch Abhängung
- Kein Eingriff in Privatgrundstücke und Festplatz erforderlich
- Vsl. keine erheblichen Auswirkungen auf Flora und Fauna zu erwarten

Nachteile:

- Überlastung der Pretzfelder Straße und der Limesstraße im Bereich der Bahnquerung durch erhebliche Verkehrszunahmen -> leistungsfähiger Ausbau aufgrund von Randbebauung nicht möglich
- Verbindung Pretzfelder Straße – Aubinger Allee muss entgegen dem verkehrlichen Konzept und aktuellem Beschluss des B-Plans für den 1. RA Freiham wieder geöffnet werden
- Zusätzliche Lärmbelastung für die dichte Wohnbebauung entlang der Pretzfelder Straße
- keine direkte Erreichbarkeit von Freiham aus Aubing
- Geplante Linienführung der Buslinie 143 mit Umsteigeknoten Bus – S-Bahn am Bahnhof Aubing ist nicht realisierbar
- Erschließung der Potentialflächen Aubing West über Eichenauer Straße und Georg-Böhmer-Straße, keine direkte Anbindung an Freiham -> gesamter Neuverkehr belastet Aubing
- Bahnhof Aubing erfährt keine städtebauliche Aufwertung

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.

4.8 VARIANTE 5: DOPPELTE ANBINDUNG MIT HAUPTERSCHLISSUNG ÜBER 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 (s. folgende Abbildung), die auch der Erschließung der Potentialflächen im Westen Aubings dient. Somit wird der Verkehr zwischen Aubing und Freiham über zwei Anbindungen in Aubing verteilt. Für die Haupterschließung mit Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße ist der Eingriff in bebaute Privatgrundstücke (z.B. Grundstück Steinmetz westlich BÜ Germeringer Weg) 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.

Direkt südlich der Gleisanlagen befindet sich zusätzlich eine planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB, in die bei dieser Trassenführung eingegriffen werden muss. Entlang der Bahngleise wurden Eidechsenvorkommen festgestellt.

Aus verkehrlicher Sicht führt Variante 5 dazu, dass der Verkehr zwischen Freiham und Aubing über zwei Anbindungen (Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße über eine Erschließung der Potentialfläche) 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 Eichenauer Straße 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 (1.000 Fahrten im Querschnitt werden dabei durch die Ansätze einer dortigen Wohnbebauung erzeugt). Die resultierenden Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Vergleich zum Prognose-Nullfall sind für die maßgebenden Querschnitte in der folgenden Abbildung 12 dargestellt.

Variante 5 ermöglicht, durch die Anbindung an die Eichenauer Straße, bestehenden Durchgangsverkehr, der heute von Westen über die Eichenauer Straße und 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 geplante 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 möglich.

Die Erschließung der Potentialflächen im Westen von 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 Ortskerns 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 (potenzielle Wohnbauflächen) erzeugt.

In der folgenden Abbildung ist eine Darstellung von Variante 5 abgebildet.

In der folgenden Auflistung sind die Vor- und Nachteile der Variante 5 in Kurzform aus verkehrlicher, städtebaulicher und grünplanerischer Sicht zusammengefasst:

Vorteile:

- Verkehr wird über Georg-Böhmer-Straße und „kleine Umgehung“ in Richtung Altostraße und Eichenauer Straße verteilt
- Durchgangsverkehr aus und in Richtung Westen über Eichenauer Straße (Puchheim) wird nicht mehr durch Aubing geführt, sondern über die „kleine Umgehung“ abgeleitet (Entlastung des Ortskerns)
- Erschließung der Potentialflächen Aubing West optimal möglich
- ÖPNV-Konzept ist vollständig umsetzbar
- Gute Entlastungswirkung für die Ubostraße und die Eichenauer Straße Ost in Aubing
- Kein Eingriff im Bereich Bahnwärterhäuschen und Festplatz notwendig
- Entlastung des nördlichen Germeringer Wegs durch Abhängung

Nachteile:

- Vorfahrtsrichtung Freiham -> Georg-Böhmer-Straße: führt zu mehr Verkehr in Georg-Böhmer-Straße (+3.000 Kfz/24h)
- Verkehrsbelastung in der Altostraße bleiben vergleichbar zum Prognose-Nullfall (-> keine Verkehrsentslastung auf der Hauptverkehrsachse)
- Auswirkung auf Flora und Fauna, Verbundachsen entlang der Bahn sind zu berücksichtigen (Vorkommen von Eidechsen)
- Eingriff in Privatgrundstücke (z.B. Grundstück Steinmetz westlich BÜ Germeringer Weg) erforderlich
- Eingriff in planfestgestellte Ausgleichsfläche
- Wildenrother Straße/ Gilchinger Straße wird geringfügig stärker belastet (+1000 Kfz/24h), insgesamt jedoch geringes Verkehrsaufkommen
- Überführungsbauwerk durch Kurvenlage kostenintensiver
- Gleisquerung mit Rampenbauwerken in Kurvenlage aus Gründen der Verkehrssicherheit evtl. kritisch
- Relativ hohe Verkehrsbelastungen im Bereich der Potentialflächen (potenzielle Wohnbauflächen) mit sehr hohem Anteil an Durchgangsverkehr (7.000 Kfz/24h, davon 6.000 Kfz/24h Durchgangsverkehr)

Fazit:

Variante 5 stellt gegenüber den vorherigen Varianten durch die Verteilung des Verkehrs zwischen Aubing und Freiham 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.

4.9 VARIANTE 6: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER-STRASSE UND EICHENAUER STRASSE („NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)

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 die Eichenauer Straße angebinden 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 Eichenauer Straße verteilt. Für die Nebenerschließung, der Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße, ist der Eingriff in bebauten Privatgrundstücke (z.B. Grundstück Steinmetz westlich BÜ Germeringer Weg) erforderlich. Die Lage der Trasse der Anbindung durch die Potentialflächen in Richtung Eichenauer Straße ist im Bereich des in der folgenden Abbildung 11 dargestellten Trassenkorridors variabel und in Abhängigkeit der Planungen der Potentialflächen zu wählen.

Südlich der Gleise ist weiterhin der Anschluss des Freihamer Wegs an Aubinger Allee vorgesehen. Der Freihamer Weg kann wie im Bestand bestehen bleiben. Ein Eingriff in die potentiellen Erweiterungsflächen des Friedhofs ist nicht erforderlich.

Direkt südlich der Gleisanlagen befindet sich zusätzlich eine planfestgestellte Ausgleichsfläche der DB, in die bei dieser Trassenführung eingegriffen werden muss. Entlang der Bahngleise wurden Eidechsenvorkommen festgestellt.

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 Eichenauer Straße zusätzlich eine geringe 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 (1.000 Fahrten im Querschnitt werden dabei durch die Ansätze einer dortigen Wohnbebauung erzeugt) 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 folgenden Abbildung 13 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 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 als verträglich einzustufen.

Das geplante 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 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 Ortskerns 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 (potenzielle Wohnbauflächen), die in den Planungen der Potentialflächen entsprechend berücksichtigt werden müssen.

In der folgenden Abbildung ist eine Darstellung von Variante 6 abgebildet.

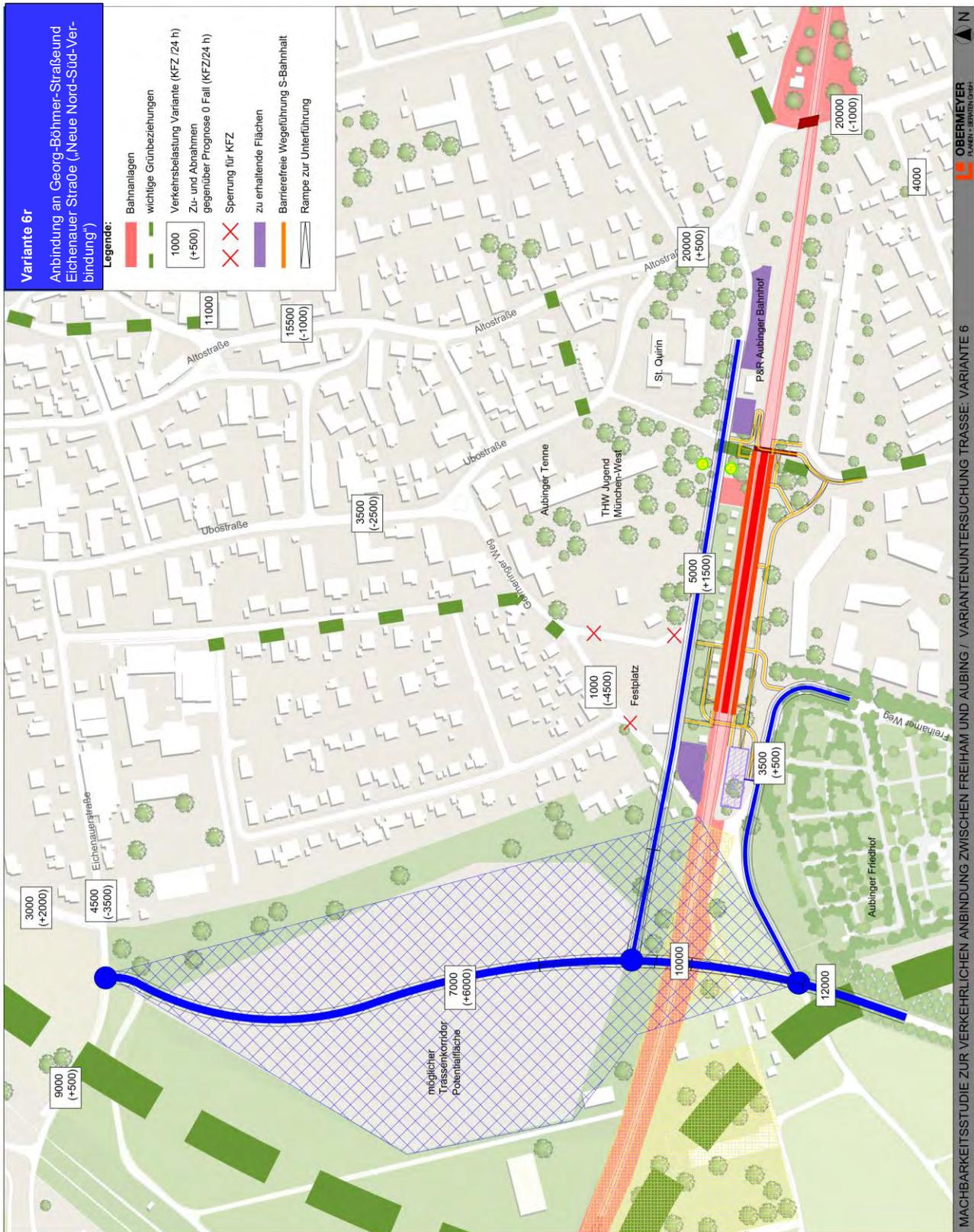


Abbildung 13: Variante 6, Anbindung an Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße („Neue Nord-Süd-Verbindung“)

In der folgenden Auflistung sind die Vor- und Nachteile der Variante 6 in Kurzform aus verkehrlicher, städtebaulicher und grünplanerischer Sicht zusammengefasst:

Vorteile:

- Verkehr wird über Georg-Böhmer-Straße und „Neue Nord-Süd-Verbindung“ verteilt
- Durchgangsverkehr aus und in Richtung Westen über Eichenauer Straße (Puchheim) wird nicht mehr durch Aubing geführt, sondern über die „Neue Nord-Süd-Verbindung“ abgeleitet (Entlastung des Ortskerns)
- Erschließung der Potentialflächen Aubing West optimal möglich
- ÖPNV-Konzept ist vollständig umsetzbar
- Gute Entlastungswirkung für die Ubostraße und die Eichenauer Straße Ost in Aubing
- Verkehrsbelastung in der Altostraße nimmt gegenüber Prognose-Nullfall geringfügig ab (Bereich Altostraße südlich Bergsonstraße)
- Überführungsbauwerk durch senkrechte Gleisquerung kostengünstig
- Kein Eingriff im Bereich Bahnwärterhäuschen und Festplatz notwendig
- Entlastung des nördlichen Germeringer Wegs durch Abhängung

Nachteile:

- Anschluss an Georg-Böhmer-Straße führt zu höheren Verkehrsbelastungen in der Georg-Böhmer-Straße (+1.500 Kfz/24h) als im Prognose-Nullfall
- Auswirkung auf Flora und Fauna, Verbundachsen entlang der Bahn sind zu berücksichtigen (Vorkommen von Eidechsen)
- Eingriff in Privatgrundstücke (z.B. Grundstück Steinmetz westlich BÜ Germeringer Weg) erforderlich
- Eingriff in planfestgestellte Ausgleichsfläche
- Wildenrother Straße/ Gilchinger Straße wird stärker belastet (+2.000 Kfz/24h), insgesamt jedoch geringes und verträgliches Verkehrsaufkommen
- Relativ hohe Verkehrsbelastungen im Bereich der Potentialflächen (potenzielle Wohnbauflächen) mit sehr hohem Anteil an Durchgangsverkehr (7.000 Kfz/24h, davon 6.000 Kfz/24h Durchgangsverkehr)
- Einmündung Georg-Böhmer-Straße / „Neue Nord-Süd-Verbindung“ in Tieflage erfordert entsprechende Geländegestaltung zur Einhaltung der vorgeschriebenen straßenbautechnischen Parameter (z.B. Sichtdreiecke)

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 Verkehrsentslastungen im Ortskern von Aubing. Durch die senkrechte Querung der Bahngleise ist Variante 6 gegenüber Variante 5 als kostengünstiger einzuschätzen.

4.10 VARIANTE 7: ANBINDUNG AN GEORG-BÖHMER STRAÙE, EICHENAUER STRAÙE UND ALTOSTRAÙE („ERWEITERTE NORD-SÜD-VERBINDUNG“)

Variante 7 stellt eine Weiterentwicklung 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 Überführung des Autobahndeckels des Aubinger Tunnels (A99) zur Altostraße mit dem verkehrlichen Ziel fortgeführt, den Ortskern von Aubing durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die „Erweiterte Nord-Süd-Verbindung“ 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 (z.B. Grundstück Steinmetz westlich BÜ Germeringer Weg) erforderlich.

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 potenziellen 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 (1.000 Fahrten im Querschnitt werden dabei durch die Ansätze einer dortigen Wohnbebauung erzeugt) 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 Nebenstraßen (Ubostraße, Eichenauer Straße, Germeringer Weg) - durch die „Erweiterte Nord-Süd-Verbindung“ vor allem im Bereich der Altostraße, zusätzliche Verkehrsentlastungen von 2.000 -3.000 Kfz/24h erzielen lassen.

Der nördliche Abschnitt der „Umgehungsstraße“ zwischen Eichenauer Straße und Altostraße weist mit lediglich 2.500 Kfz/24h eine geringe Verkehrsbelastung auf. Deshalb ist diese geringe prognostizierte Verkehrsbelastung den massiven Eingriffen in die hochwertigen Grün- und Naherholungsflächen (planfestgestellte Ausgleichsflächen) im Bereich des Autobahndeckels und den Investitionskosten gegenüberzustellen.

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

In der folgenden Abbildung ist eine Darstellung von Variante 7 abgebildet.

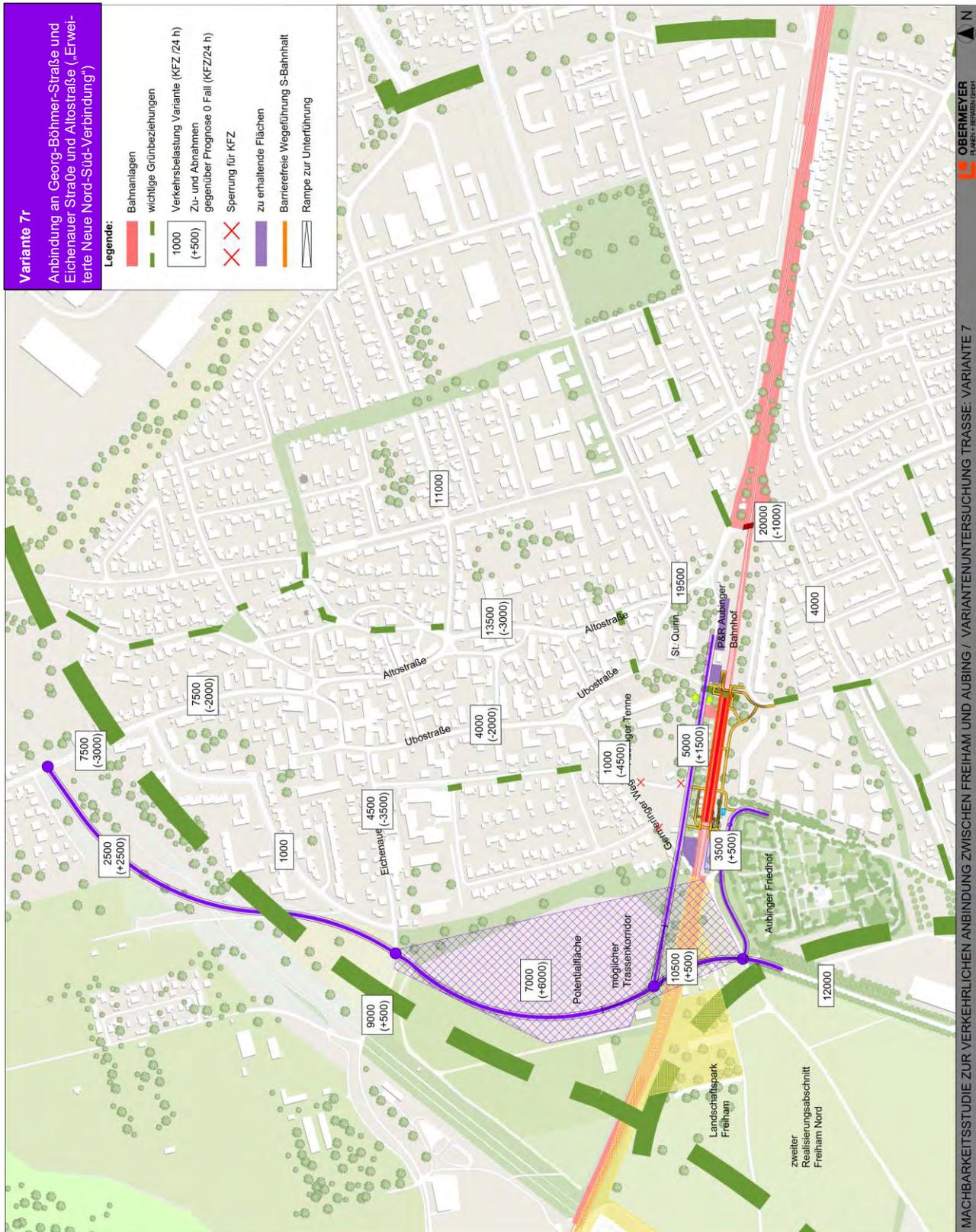


Abbildung 14: Variante 7 Anbindung an Georg-Böhmer-Straße, Eichenauer Straße und Altostraße („Erweiterte Nord-Süd-Verbindung“)

In der folgenden Auflistung sind die Vor- und Nachteile der Variante 7 in Kurzform aus verkehrlicher, städtebaulicher und grünplanerischer Sicht zusammengefasst:

Vorteile:

- Verkehr wird über Umfahrung Aubing in Richtung Norden (Eichenauer Straße, Altostraße Nord) und über die Georg-Böhmer-Straße - Altostraße in Richtung Nord-Osten verteilt
- Durchgangsverkehr aus und in Richtung Westen über Eichenauer Straße (Puchheim) wird nicht mehr durch den Ortskern Aubing geführt, sondern über die „Neue Nord-Süd-Verbindung“ abgeleitet (Entlastung des Ortskerns)
- Entlastung der Altostraße von Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung durch Umfahrung Aubing (Entlastung des Ortskerns)
- Erschließung der Potentialflächen Aubing West optimal möglich
- ÖPNV-Konzept ist vollständig umsetzbar
- Gute Entlastungswirkung für die Ubostraße und die Eichenauer Straße Ost in Aubing
- Wildenrother Straße/Gilchinger Straße wird gegenüber Variante 6 entlastet (-2.000 Kfz/24h)
- Überführungsbauwerk durch senkrechte Gleisquerung kostengünstig
- Kein Eingriff im Bereich Bahnwärterhäuschen und Festplatz notwendig
- Entlastung des nördlichen Germeringer Wegs durch Abhängung

Nachteile:

- Massiver Eingriff durch Neuversiegelung und Durchschneidung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel und somit u.a. des Biotopverbundes, der Erholungsfunktion und Beeinträchtigungen der angrenzenden Wohngebiete und Landschaft
- Nördlicher Umfahrungsabschnitt zwischen Eichenauer Straße und Altostraße wird nur geringfügig belastet (2.500 Kfz/24h), geringe Verkehrswirksamkeit -> Gegenüberstellung Kosten-Nutzen? Wirtschaftlichkeit?
- Hohe Gefahr von Schleichverkehr bei Überlastung der Autobahn A99 im Bereich Aubinger Tunnel
- Anschluss an Georg-Böhmer-Straße führt zu höheren Verkehrsbelastungen in der Georg-Böhmer-Straße (+1.500 Kfz/24h) als im Prognose-Nullfall
- Auswirkung auf Flora und Fauna im Bereich der Bahnquerung (Verbundachsen entlang der Bahn sind zu berücksichtigen, s. Vorkommen von Eidechsen)
- Eingriff in Privatgrundstücke (z.B. Grundstück Steinmetz westlich BÜ Germeringer Weg) erforderlich
- Relativ hohe Verkehrsbelastungen im Bereich der Potentialflächen (potenzielle Wohnbauflächen) mit sehr hohem Anteil an Durchgangsverkehr (7.000 Kfz/24h, davon 6.000 Kfz/24h Durchgangsverkehr)
- Einmündung Georg-Böhmer-Straße / „Neue Nord-Süd-Verbindung“ in Tieflage erfordert entsprechende Geländegestaltung zur Einhaltung der vorgeschriebenen straßenbautechnischen Parameter (z.B. Sichtdreiecke)

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.

Die Querung des Autobahndeckels ist technisch sehr aufwändig und wäre voraussichtlich mit hohen Investitionskosten verbunden. Des Weiteren stellt die aufgezeigte Variante 7 massive Eingriffe in den Natur-, Landschafts- und Erholungsraum dar (Durchschneidung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel). Der verkehrliche Nutzen ist gegenüber dem massiven Eingriff in die Grün- und Erholungsflächen kritisch zu hinterfragen.

4.11 FAZIT/ZUSAMMENFASSUNG

Die Variantenbetrachtung hat gezeigt, dass die Varianten mit nur einer Anbindung Aubing an Freiam über einen Straßenquerschnitt (Varianten 1-4) v.a. aus verkehrlicher Sicht kein zielführendes Verkehrskonzept darstellt, da damit eines der vorrangig definierten verkehrlichen Ziele der Landeshauptstadt München nach Entlastung des Ortskernes Aubing vom Durchgangsverkehr nicht erreicht werden kann. Aus verkehrstechnischer Sicht ist in diesen Varianten zusätzlich die Überlastung der Altostraße durch die prognostizierten Verkehrsbelastungen in einigen Bereichen kritisch zu sehen.

Aus Sicht der strukturellen Entwicklungen ist die Erschließung der Potentialflächen für Wohnungsbau im Westen von Aubing mit den Varianten 1-4 nicht optimal zu gewährleisten, da eine direkte Anbindung der Flächen nach Freiam nicht möglich ist.

Deshalb sollten im Rahmen der weiteren Bearbeitung und Vertiefung die Varianten mit doppelter Anbindung Aubings an Freiam mit der Verteilung des Verkehrs in Aubing auf zwei Äste weiterverfolgt werden (Variante 5-7). Hier weist aus verkehrlicher Sicht vor allem die Variante 7 (Erweiterte Nord-Süd-Verbindung) die größten Entlastungspotentiale für den Ortskern Aubing auf. Massive Nachteile weist diese Variante aber aus grünplanerischen Gesichtspunkten durch die kritischen Eingriffe in die hochwertigen Grün- und Freiflächen auf dem Autobahndeckel des Aubinger Tunnels A99 auf. Diese Flächen sind planfestgestellte Ausgleichsflächen der A99, die wichtige Funktionen für Flora- und Fauna und als Naherholungsgebiet erfüllen. Ein Eingriff ist daher sehr kritisch zu sehen und neben den erheblichen Investitionskosten dem verkehrlichen Nutzen gegenüberzustellen. Aus planerischer Sicht ist deshalb Variante 7 nur im Hinblick auf eine überregionale Betrachtung und strukturellen Weiterentwicklung in der Zukunft aufbauend auf Variante 6 zu sehen.

Deshalb wird aus verkehrlicher, städtebaulicher und grünplanerischer Sicht Variante 6 als Vorzugsvariante für die weiteren Planungen gesehen. Gleichzeitig sollte im Rahmen vertiefender Untersuchungen geprüft werden, ob eine Optimierung der Trassenlage von Variante 7 vor allem im Bereich zwischen Eichenauer Straße und Altostraße Nord mit Ziel eines verträglicheren und evtl. günstigeren Eingriffs möglich ist, sodass vor allem die grünplanerische Bewertung für diesen Bereich positiver ausfällt.

In der folgenden Tabelle sind alle Varianten in einer Bewertungsmatrix bezogen auf eine verkehrliche, städtebauliche und grünplanerische Betrachtungsweise zusammengefasst.

Variante	Verkehrliche Bewertung	Städtebauliche Bewertung	Grünplanerische Bewertung
1	--	-	o
2	-	-	o
3	-	-	-
4	-	-	o
5	+	+	-
6	++	+	-
7	++	+	--

--	Sehr negativ
-	negativ
o	neutral
+	positiv
++	Sehr positiv

Tabelle 3: Zusammenfassung Bewertungsmatrix Variante 1-7

5. AUSARBEITUNG VON ZWEI VORZUGSVARIANTEN

5.1 GRUNDLAGEN

5.1.1 STADTRATSENTSCHEIDUNG

Basierend auf der Variantenuntersuchung (Kapitel 4) und gemäß dem Entscheid des Stadtrats vom 16.01.2019 (Untersuchung und Machbarkeitsstudie zur Anbindung von Aubing und Freiam - Ergebnisse der Variantenuntersuchung, Entscheidungsvorschlag zum weiteren Vorgehen“ (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 /V 11927, 16.01.2019) sind „die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage“ zu verfolgen.

5.1.2 ÄNDERUNG DATENGRUNDLAGEN

Aufgrund der langen Laufzeit des Projekts – verursacht durch die dynamischen Planungsentwicklungen im Untersuchungsbereich ergeben sich für die Ausarbeitung der beiden Vorzugsvarianten gegenüber der Variantenuntersuchung die folgenden maßgebenden Anpassungen:

- Entscheidung für Verlängerung U-Bahn Pasing-Freiam
- Anpassung 2.RA Freiam (Ergebnis des zweiphasigen Wettbewerbs)
- Zusammenführung MIV-Verkehrsmodell (LHM) mit ÖV-Modell (MVG)
- Fortschreibung Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München auf das Jahr 2035
- Zusammenführung der Verkehrsmodelle basierend auf den detaillierteren Verkehrsuntersuchungen:
 - Aktualisiertes Verkehrsgutachten Freiam (Fa. Rapp)
 - Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk (Fa. INOVAPLAN)
 - Verkehrsuntersuchung Ausbau A99 West (Autobahn GmbH)

Aufgrund dieser Anpassungen sind für die beiden gewählten Vorzugsvarianten die Verkehrsmodellrechnungen hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirksamkeit erneut durchzuführen und zu betrachten. Durch die Vielzahl an verkehrlichen Untersuchungen (Aktualisiertes Verkehrsgutachten Freiam, Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk, Verkehrsuntersuchung Ausbau A99 West) und der Berücksichtigung der Ergebnisse in der Fortschreibung des Verkehrsmodells der Stadt München auf das Jahr 2035 steht nun ein aktuelleres und wesentlich detaillierteres Verkehrsmodell für die Betrachtungen der beiden Vorzugsvarianten zur Verfügung. Das Verkehrsmodell umfasst neben dem gesamten Stadtgebiet auch die angrenzenden Gemeinden sowie die umgebenden Autobahnen.

5.2 ANALYSE 2018

Im Rahmen der Fortschreibung des Verkehrsmodells der LHM wurde auch das Analysemodell als Basis für das Prognosemodell 2035 auf den Stand 2018 aktualisiert. Eingeflossen sind dazu aktuelle Verkehrszählungen bis ins Jahr 2018/2019.

In der folgenden Abbildung ist die Analyse 2018 aus dem Verkehrsmodell für den betrachteten Untersuchungsraum dargestellt.



Abbildung 15: DTVw-Belastungsplan Analyse 2018 Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500 Kfz/24h)

5.3 PROGNOSE-NULLFALL 2035

Der Prognose-Nullfall 2035 dient als Vergleichsfall zu den Planfallvarianten ohne die geplanten Maßnahmen der Planfälle zur Darstellung und Beurteilung der verkehrlichen Wirksamkeit der zu vertiefenden Varianten 6 und 7.

Der Prognose-Nullfall 2035 berücksichtigt die strukturellen Entwicklungen und der damit verbundenen Verkehrsentwicklung im Großraum München u.a. mit:

- Allgemeiner Verkehrszunahme
- Ausbau A99 West
- 1. und 2. Realisierungsabschnitt Freiam
- Dreigleisiger Ausbau Bahnstrecke Pasing Buchenau (+aufwärtskompatibel viergleisig) mit höhenfreier Querung der Bahn mit Anbindung Freiam an Aubing im Bereich heutiger Bahnübergang (Germeringer Weg offen)
- Entwicklung der Potentialfläche in Aubing-West (Wohnbebauung)
- Verlängerung U-Bahn nach Freiam

Die Straßeninfrastruktur wird dabei wie im Bestand angenommen, d.h. die Querung der Bahn im Bereich Germeringer Weg wird für den Prognose-Nullfall 2035 in der heutigen Lage aber höhenfrei aufgrund des Ausbaus der Bahn angenommen.

In der folgenden Abbildung sind die maßgebenden DTWv-Belastungen (Kfz/24h) für den Prognose-Nullfall 2035 aus dem Verkehrsmodell der LH München dargestellt.

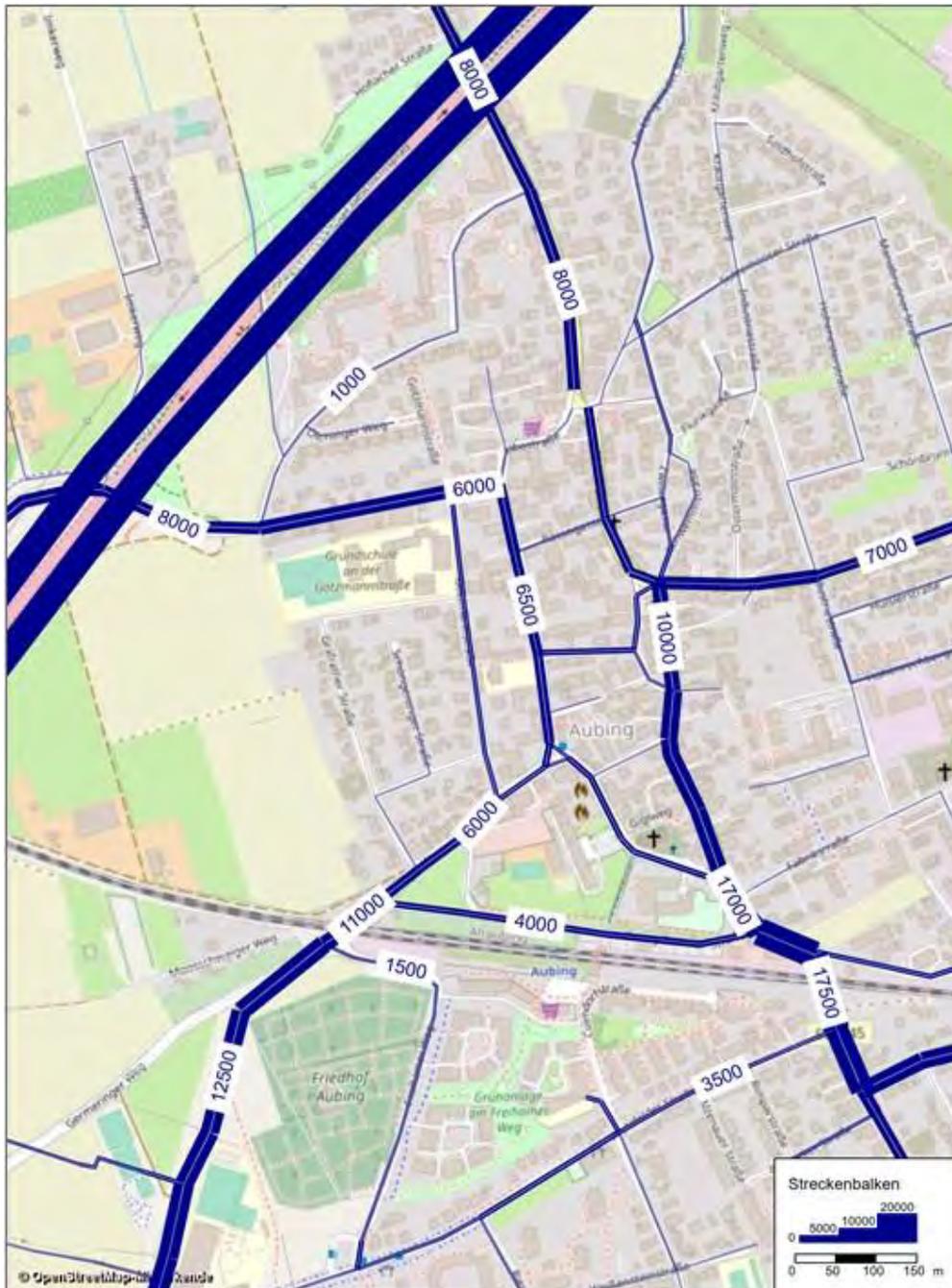


Abbildung 16: DTWv-Belastungsplan Prognose-Nullfall 2035 Verkehrsmodell LHM (gerundet auf 500 Kfz/24h)

5.4 PLANFALL VARIANTE 6

Wie schon in der Variantenuntersuchung festgelegt ist in Variante 6 eine neue Trasse „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 eine Sperrung des Germeringer Weges und des Belandwiesenwegs nördlich der Georg-Böhmer-Straße geplant. In der folgenden Abbildung ist zur Verständlichkeit nochmals das geplante Wegenetz der Variante 6 dargestellt.

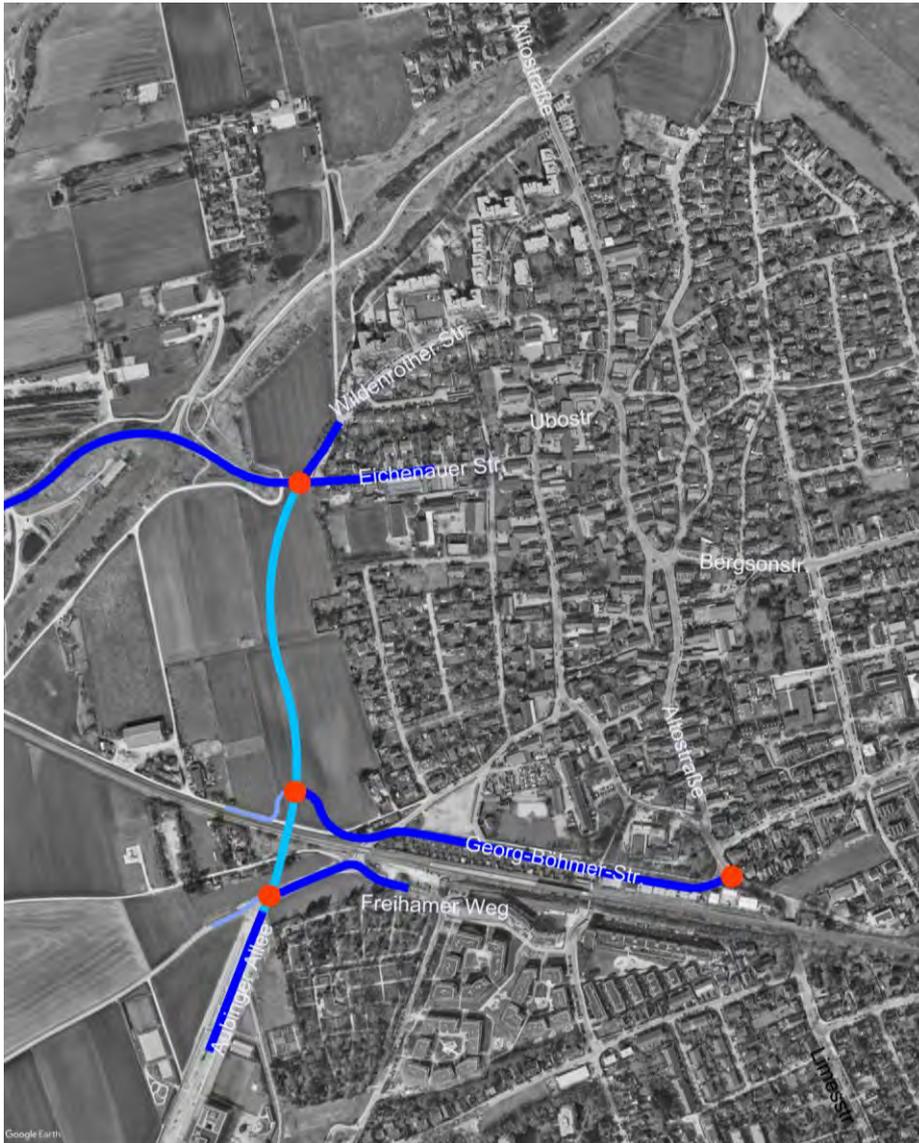


Abbildung 17: Wegenetz Variante 6 (Quelle: Luftbild Google Earth Pro)

Im Verkehrsmodell der LH München wurde das Wegenetz der Variante 6 nachgebildet und die Fahrtenmatrix entsprechend neu im Verkehrsmodell umgelegt. In der folgenden Abbildung sind die maßgebenden DTVw-Belastungen (Kfz/24h) für den Planfall Variante 6 aus dem Verkehrsmodell der LH München dargestellt.



Abbildung 18 DTVw-Belastungsplan Planfall Variante 6 in Kfz/24h (gerundet auf 500) (Quelle: Verkehrsmodell LHM)

Für die neue Nord-Süd-Verbindung wird nach dem Verkehrsmodell eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 12.000-14.000 Kfz/24h prognostiziert. Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der Georg-Böhmer-Straße beträgt ca. 6.500 Kfz/24h.

Der Vergleich mit dem Prognose-Nullfall 2035 zeigt dabei insgesamt eine gute Entlastungswirkung für den Ortskern Aubing (Altostraße, Ubostraße, Eichenauer Straße West). In dem folgenden Differenzplan sind dabei die Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Untersuchungsraum dargestellt.

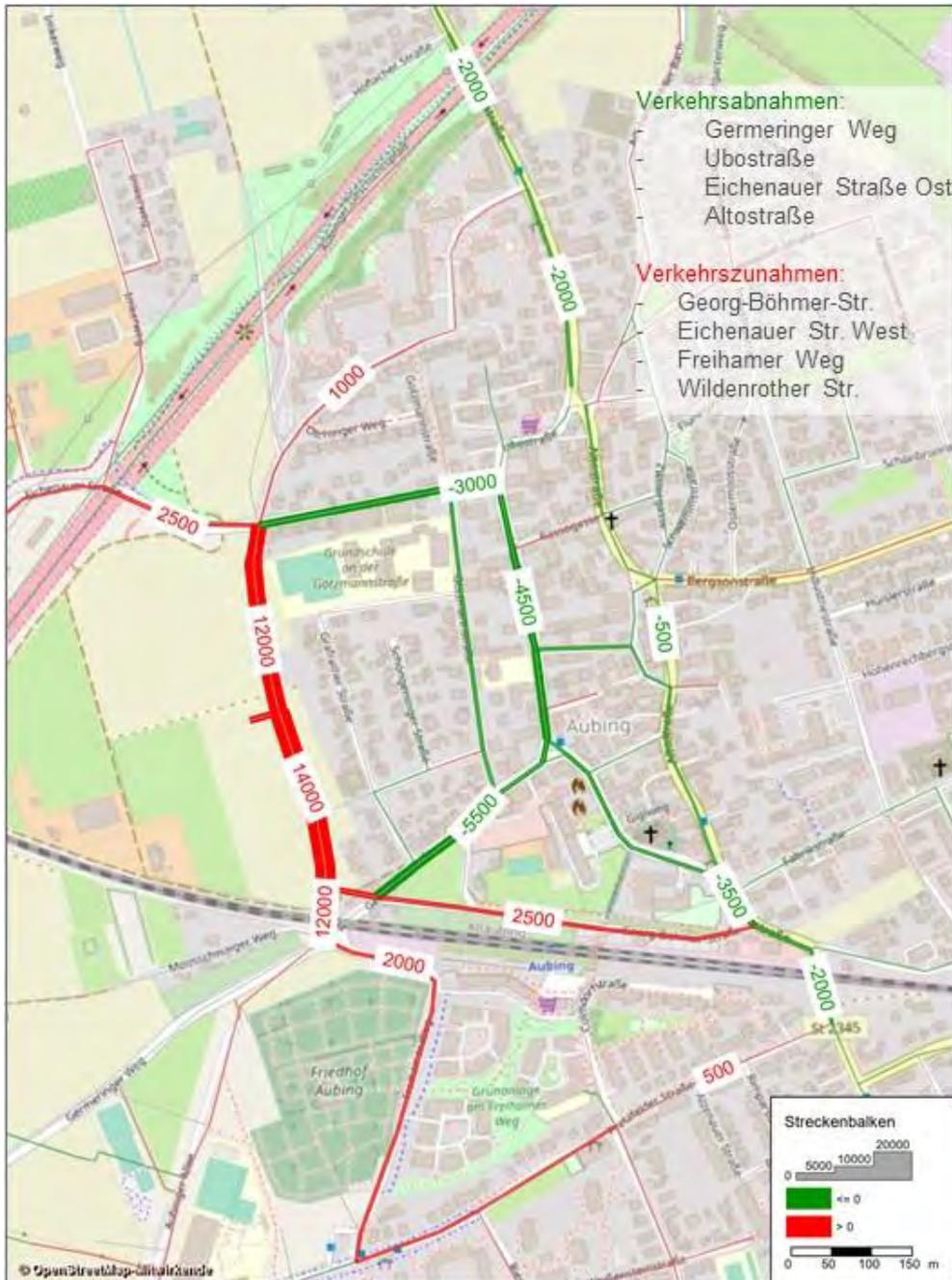


Abbildung 19: Differenzbelastungsplan Prognose Variante 6 – Prognose-Nullfall in Kfz/24h gerundet auf 500 (Quelle: Verkehrsmodell LHM)

Der Differenzplan weist für die Straßenzüge Georg-Böhmer-Straße, Freihamer Weg, Pretzfelder Straße, Eichenauer Straße West und die Wildenrotherstraße Verkehrszunahmen gegenüber dem Prognose-Nullfall von 1.000-2.500 Kfz/24h aus. Gleichzeitig erfährt der Ortskern von Aubing (Altostraße, Ubostraße, Eichenauer Straße, Limesstraße Nord) Verkehrsabnahmen gegenüber dem Prognose-Nullfall von 2.000-4.500 Kfz/24h, die einerseits durch die Sperrung des Germeringer Wegs und andererseits durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die neue Nord-Süd-Anbindung zustande kommt. 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. 1.000 Kfz/24h in der Wildenrother Straße sind dagegen nur z.T. auf Durchgangsverkehr (ca. 500 Kfz/24h aus und in Richtung Norden) zurückzuführen. Der restliche Anteil entsteht dagegen durch eine Umorientierung der Anwohner Wildenrother Straße/Gilchinger Straße, die zukünftig, statt über die Altostraße an- und abzufahren, die leistungsfähige und schnellere neue Nord-Süd-Verbindung nach z.B. Freiham und zur Autobahn nutzen. Der bestehende Querschnitt der Wildenrother Straße hat mit einer Fahrbahnbreite von ca. 7m (+ beidseitigen Gehwegen mit ca. 2m Breite) und einer zulässigen Geschwindigkeit von 30km/h (Zone 30) gemäß Richtlinien (RASt 06) ausreichende Breiten für eine leistungsfähige Abwicklung der prognostizierten Verkehrsbelastungen.

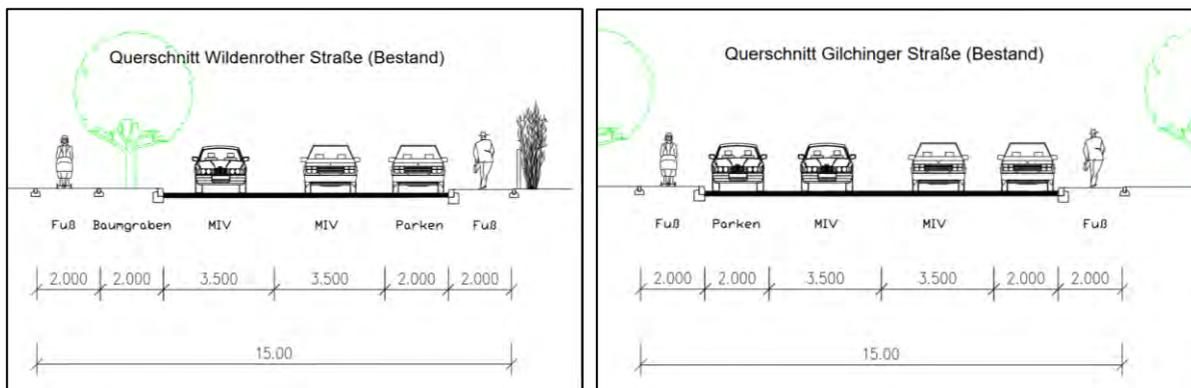


Abbildung 20: Bestandsquerschnitte Wildenrother Straße, Gilchinger Straße

Für eine bessere Verständlichkeit der Verkehrsströme wurden im Verkehrsmodell der LHM sog. Verkehrsspinnen an maßgebenden Querschnitten erzeugt, die darstellen, in welche Richtung und zu welchen Anteilen sich die Verkehrsbelastungen eines bestimmten Querschnitts auf das Straßennetz in beide Richtungen verteilen. Betrachtet werden dabei die Querschnitte

- neue Bahnquerung Aubinger Allee
- Neue Nord-Süd-Verbindung
- Georg-Böhmer-Straße

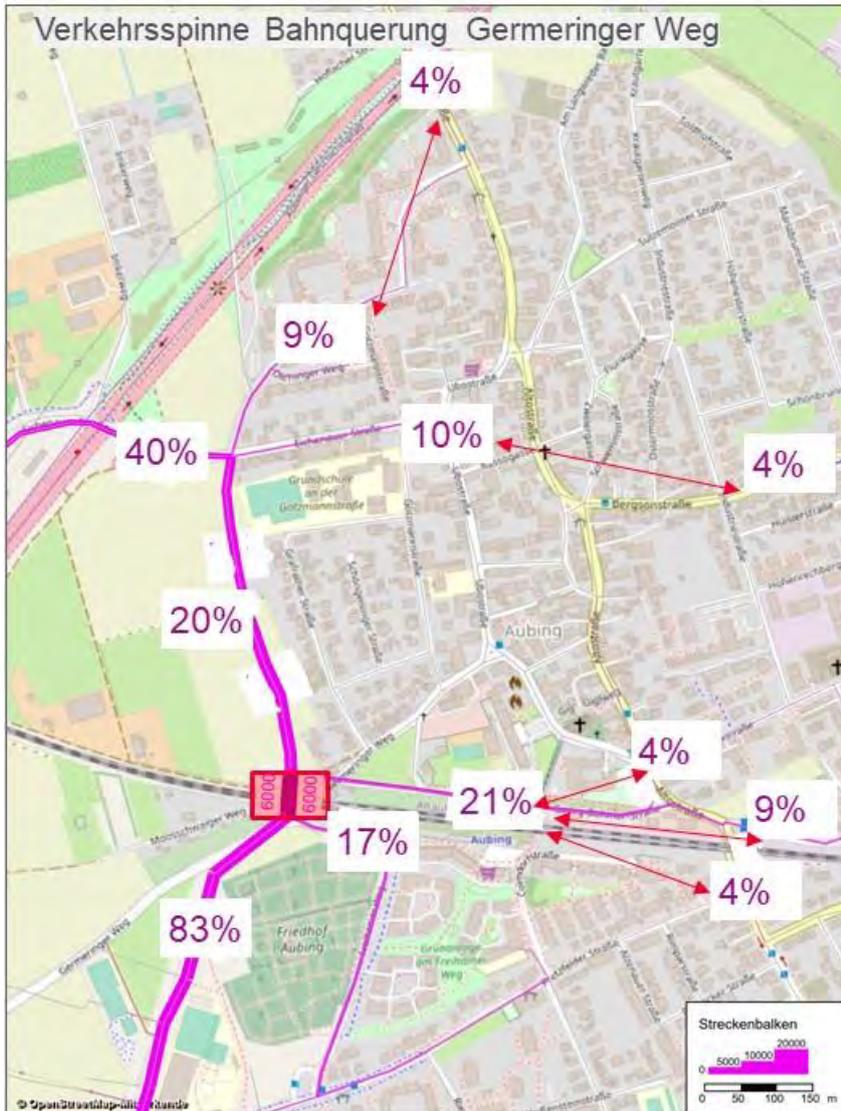


Abbildung 21: Verkehrsspinne neue Bahnquerung Variante 6

Die Verkehrsspinne Bahnquerung Bereich Germeringer Weg zeigt, dass südlich der Bahn 83% des Verkehrs am Querschnitt in und aus Richtung Freiham, A99 kommen, während 17% ihre Quelle und ihr Ziel in Neu-aubing haben, da lt. Verkehrsmodell durch die neue Trasse und die höhenfreie Querung der Bahn eine gewisse Umorientierung/Verlagerung der Neu-Aubinger Bürger*innen in diesem Bereich entsteht. Betrachtet man die Quell-Ziel-Beziehungen nördlich des Querschnitts, so verteilt sich der prognostizierte Verkehr aus und in Richtung:

- Westen (Puchheim) Eichenauer Straße West: ca. 40%
- Georg-Böhmer-Straße: ca. 21%, davon ca. 9% mit Quell-Ziel Bereich Aubing-Ost-Straße, 4% mit Quell-Ziel Bereich Neuaubing, 4% Bereich Alt-Aubing (Fabrikstraße, Altostraße etc.), Rest Quell-Ziel-Verkehr Bahnhof
- Potentialfläche Aubing West (Neuverkehr der geplanten Bebauung): 20%
- Eichenauer Straße Ost: ca. 10%, davon 4% mit Richtung Bergsonstraße, Rest mit Quell-Ziel Aubing
- Wildenrother Straße: ca. 9%, davon ca. 4% weiter Richtung Altostraße

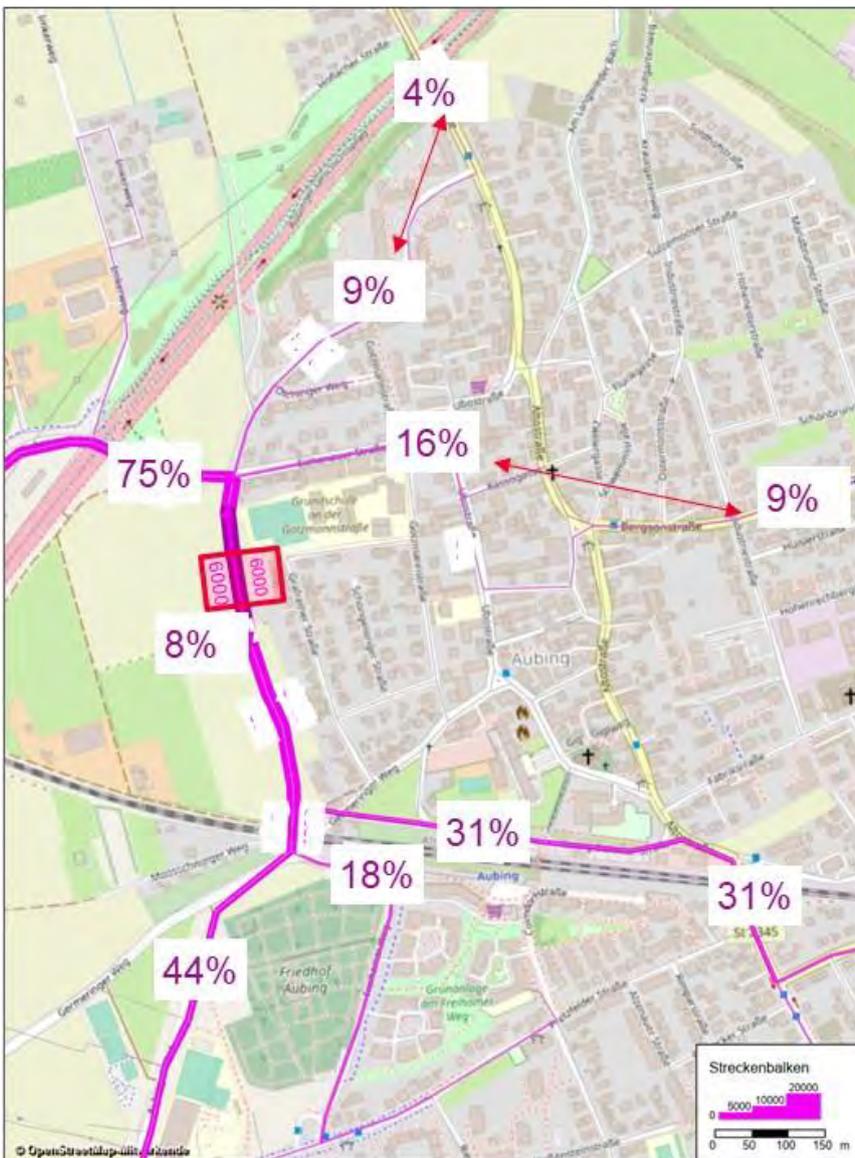


Abbildung 22: Verkehrsspinne neue Nord-Süd-Verbindung Variante 6

Betrachtet man den Querschnitt der neuen Nord-Süd-Verbindung so zeigt sich ein ähnliches Bild der Quell-Ziel-Beziehungen wie am Querschnitt Bahnquerung allerdings mit einer deutlichen Verstärkung der Verkehrsbeziehung Eichenauer Straße West (Ri. Puchheim) - Aubinger-Straße-Limesstraße. Anhand dieser Spinne zeigen sich klar die vorher beschriebenen Verlagerungen der Verkehre aus und in Richtung Westen (Puchheim) auf die Georg-Böhmer-Straße und die neue Nord-Süd-Verbindung von der Ortsdurchfahrt Ubostraße, Eichenauer Straße Ost.

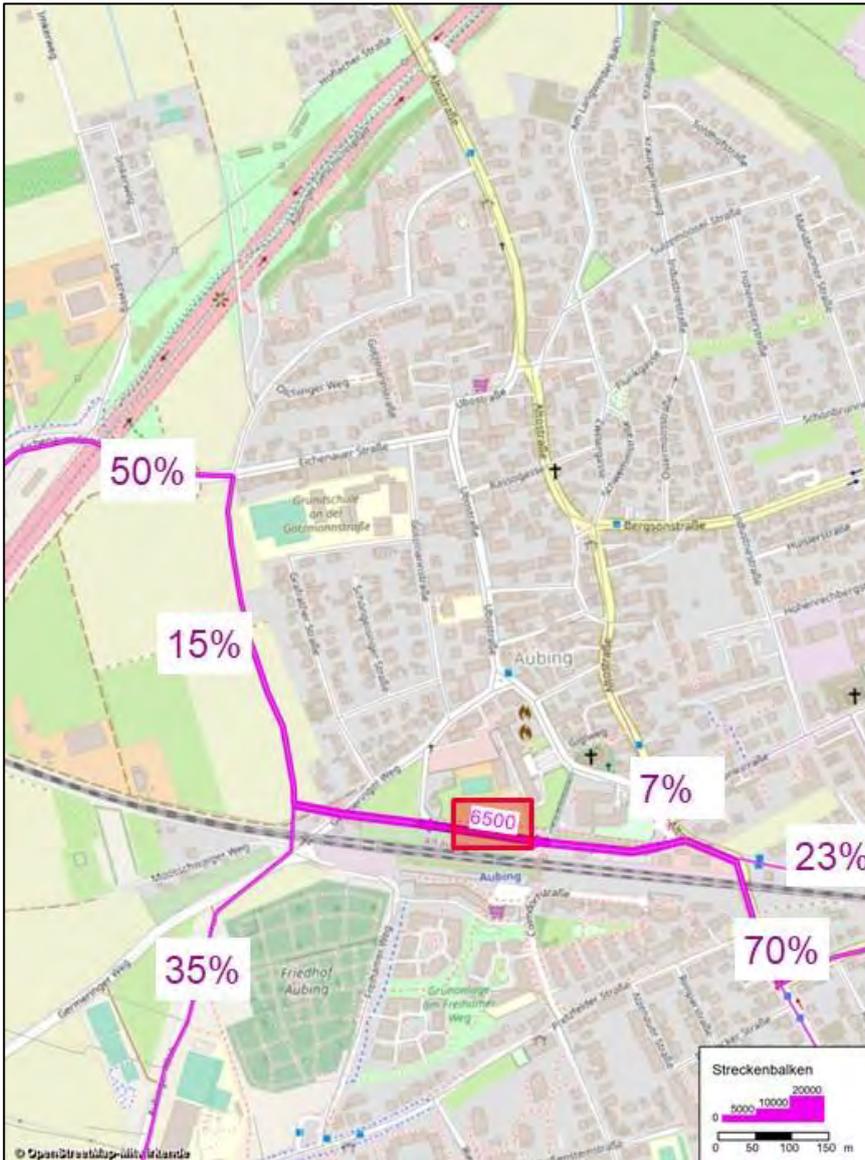


Abbildung 23: Verkehrsspinne Georg-Böhmer-Straße Variante 6

Betrachtet man als dritten Querschnitt die Georg-Böhmer-Straße so zeigt sich neben den vorher bereits beschriebenen Verkehrsverlagerung auf der Beziehung Aubinger Straße - Eichenauer-Straße West zusätzlich, dass auch Quell-Ziel-Fahrten aus dem Bereich der Aubing-Ost-Straße die neue Bahnquerung und Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße mit Quell-Ziel Freiham oder Autobahn A99 nutzen.

5.5 PLANFALL VARIANTE 7A/7B

In Variante 7 wird für den Verkehr zusätzlich zur Nord-Süd-Verbindung aus Variante 6 eine zusätzliche Trasse zwischen Eichenauer Straße bis zur Altostraße vorgesehen, um den Verkehr weiträumiger zu verteilen und Verkehrszunahmen im Bereich des Ortskerns Aubing zu vermeiden. V.a. aufgrund der kritischen Grünbilanz der bisherigen Variante 7 sollten im Rahmen der Vertiefung alternative Trassen zu dem ursprünglichen Trassenverlauf gesucht werden, die v.a. hinsichtlich der Eingriffe in schützenswerte und wertvolle Grünflächen eine bessere Bilanz aufweisen. Auf Basis dieser Vorgaben wurden zwei Varianten entwickelt die vorrangig bereits bestehende Straßeninfrastruktur nutzen.

5.5.1 VARIANTE 7A

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. In der folgenden Abbildung sind die beiden Variante skizziert.

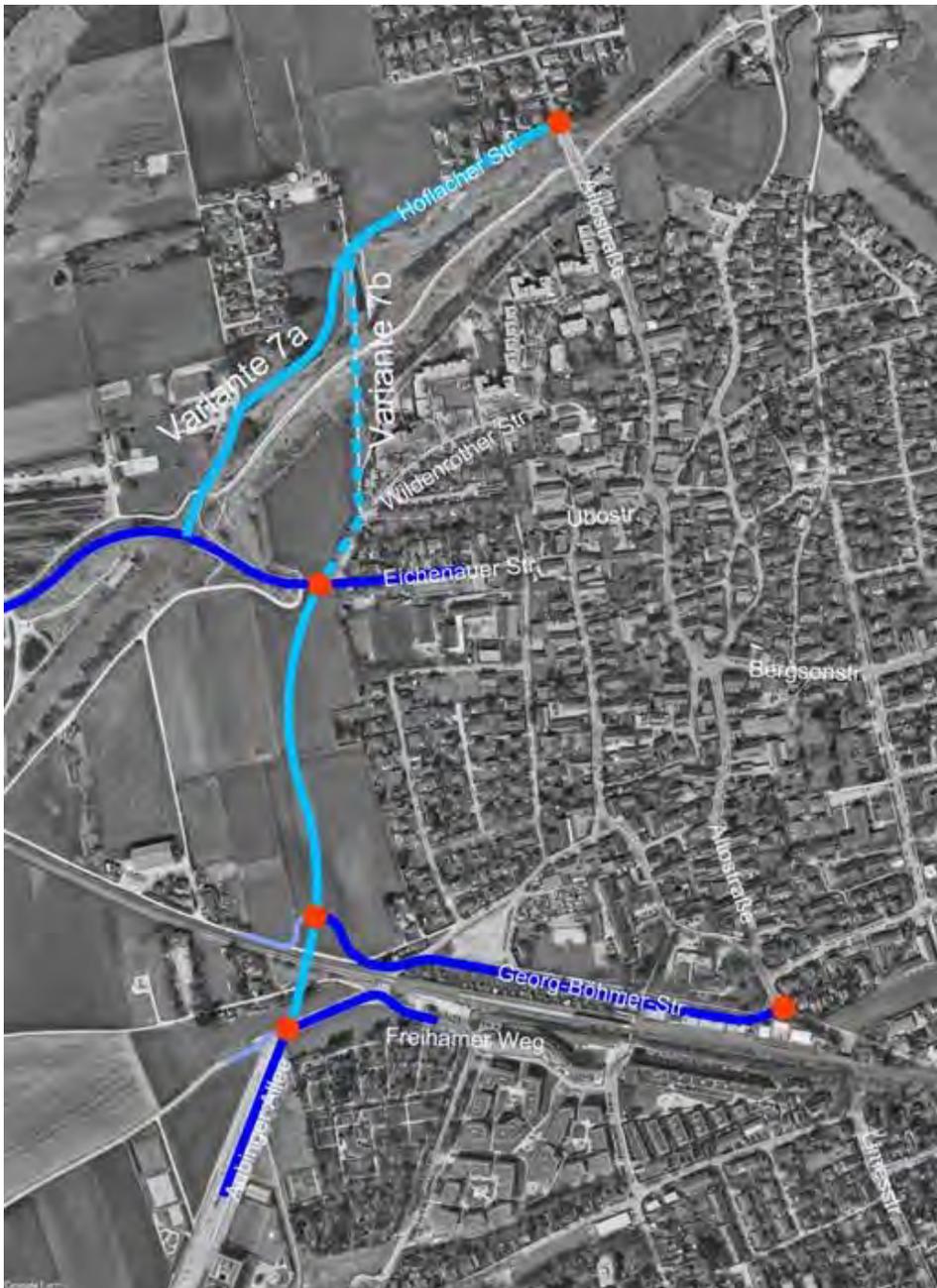


Abbildung 24: Wegenetz Variante 7A, 7B (Quelle Luftbild Google Earth Pro)

Das geplante Straßennetz südlich der Eichenauer Straße ist in den Varianten 7A und 7B identisch zur Variante 6.

Die zusätzlichen Straßenverbindungen wurden ins Verkehrsmodell der LHM implementiert und die Fahrtenmatrix entsprechend im Verkehrsmodell umgelegt. In der folgenden Abbildung sind die maßgebenden DTVw-Belastungen (Kfz/24h) für den Planfall Variante 7A aus dem Verkehrsmodell der LH München dargestellt.



Abbildung 25 DTVw-Belastungsplan Planfall Variante 7A in Kfz/24h (gerundet auf 500) (Quelle: Verkehrsmodell LHM)

Für die neue Nord-Süd-Verbindung wird nach dem Verkehrsmodell eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 12.000-14.500 Kfz/24h prognostiziert. Für die Trassenverlängerung zwischen Eichenauer Straße und Altostraße wird eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 2.500 Kfz/24h erwartet. Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der Georg-Böhmer-Straße beträgt wie in Variante 6 ca. 6.500 Kfz/24h.

Der Vergleich mit dem Prognose-Nullfall 2035 zeigt dabei wie in Variante 6 eine insgesamt gute Entlastungswirkung für den Ortskern Aubing (Altostraße, Ubostraße, Eichenauer Straße West). In dem folgenden Differenzplan sind dabei die Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Untersuchungsraum dargestellt.

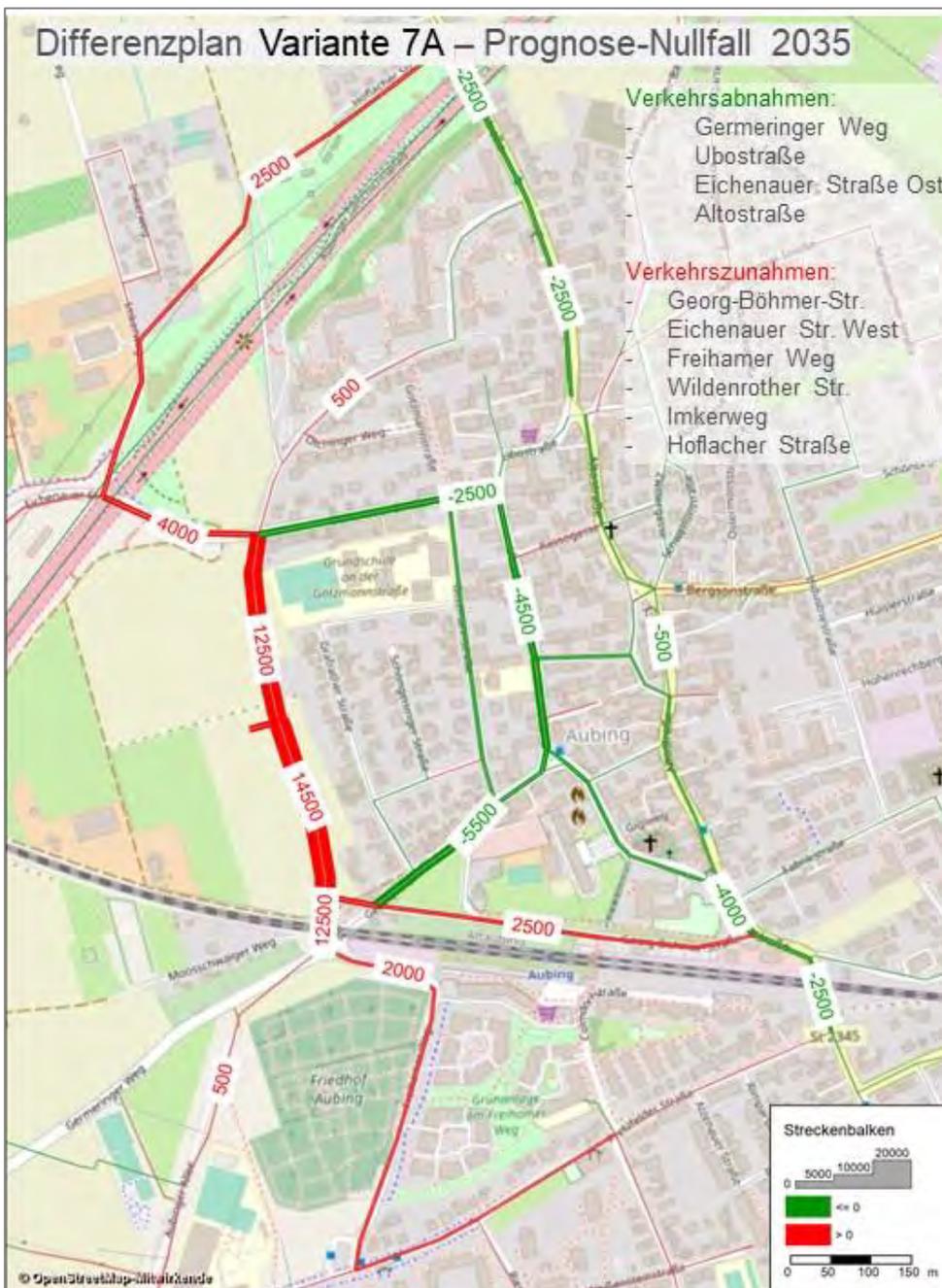


Abbildung 26: Differenzbelastungsplan Prognose Variante 7A – Prognose-Nullfall in Kfz/24h gerundet auf 500 (Quelle: Verkehrsmodell LHM)

Der Differenzplan weist wie für die Variante 7A für die Straßenzüge Georg-Böhmer-Straße, Freihamer Weg, Pretzfelder Straße, Eichenauer Straße West und die Wildenrotherstraße Verkehrszunahmen gegenüber dem Prognose-Nullfall von 500-2.500 Kfz/24h voraus. Für den Ortskern von Aubing (Altostraße, Ubostraße, Eichenauer Straße, Limesstraße Nord) sind Verkehrsabnahmen gegenüber dem Prognose-Nullfall von 2.500-4.500 Kfz/24h prognostiziert, die neben der Sperrung des Germeringer Wegs auch durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die neue Nord-Süd-Anbindung zustande kommt. So werden wie in Variante 7A

vor allem 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 neue Trasse zwischen Eichenauer Straße und Altostraße wird mit ca. 2.500 Kfz/24h belastet, die u.a. von der Altostraße verlagert werden. Die zusätzlich prognostizierten ca. 500 Kfz/24h in der Wildenrother Straße entstehen durch eine Neuorientierung der dortigen Anwohner. Durchgangsverkehr in der Wildenrother Straße/Gilchinger Straße durch die neue Anbindung ist dagegen nicht mehr zu erwarten. Der bestehende Querschnitt des Imkerwegs ist mit einer Fahrbahnbreite von ca. 5,5-6 m mit einem einseitigen Gehweg grundsätzlich ausreichend leistungsfähig für die prognostizierten Verkehrsmengen, während die Hoflacher Straße mit einer Fahrbahnbreite von 4-4,5 m (kein Gehweg vorhanden) ausgebaut werden müsste. Für die Trasse ist eine max. zulässige Geschwindigkeit von 30km/h angesetzt. Die folgenden Abbildungen zeigen den Bestandsquerschnitt (Imkerweg) bzw. nötigen Ausbauzustand (Hoflacher Straße).

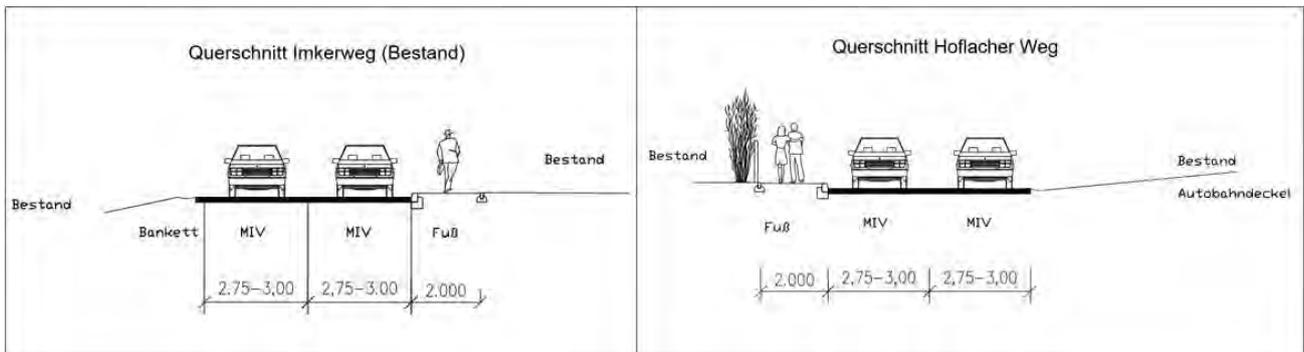


Abbildung 27: Bestandsquerschnitt Imkerweg, notwendiger Querschnitt Hoflacher Straße

5.5.2 VARIANTE 7B

In Variante 7B wird eine neue Verbindung von der Eichenauer Straße über die südliche Wildenrother Straße weiter über die Anliegerstraße zum Pferdehof und dann über die Hoflacher Straße über die Altostraße geführt. Ein entsprechender Ausbauquerschnitt der Trasse wird vorausgesetzt. Die maximal zulässige Geschwindigkeit wird in diesem Abschnitt mit 30km/h festgelegt festgelegt. Das Straßennetz wird im Verkehrsmodell der LHM entsprechend angepasst und die Fahrtenmatrix im Verkehrsmodell umgelegt.

In der folgenden Abbildung sind die maßgebenden DTVw-Belastungen (Kfz/24h) für den Planfall Variante 7B aus dem Verkehrsmodell der LH München dargestellt.



Abbildung 28 DTVw-Belastungsplan Planfall Variante 7B in Kfz/24h (gerundet auf 500) (Quelle: Verkehrsmodell LHM)

Für die neue Nord-Süd-Verbindung wird nach dem Verkehrsmodell eine werktägliche Verkehrsbelastung von ca. 13.000-14.500 Kfz/24h prognostiziert. Für die Trassenverlängerung zwischen Eichenauer Straße und Altostraße wird mit ca. 3.000 Kfz/24h eine geringfügig höhere werktägliche Verkehrsbelastung erwartet als in Variante 7A. Die prognostizierte Verkehrsbelastung auf der Georg-Böhmer-Straße weist mit ca. 7.000 Kfz/24h eine geringfügig höhere Verkehrsbelastung auf als in Variante 6 und 7A.

Der Vergleich mit dem Prognose-Nullfall 2035 zeigt dabei – aufgrund der etwas direkteren Trassenführung – eine insgesamt noch etwas bessere Entlastungswirkung für den Ortskern Aubing (Altostraße, Ubostraße, Eichenauer Straße West) als in den Varianten 6 und 7A. In dem folgenden Differenzplan sind dabei die Verkehrszu- bzw. -abnahmen im Untersuchungsraum dargestellt.

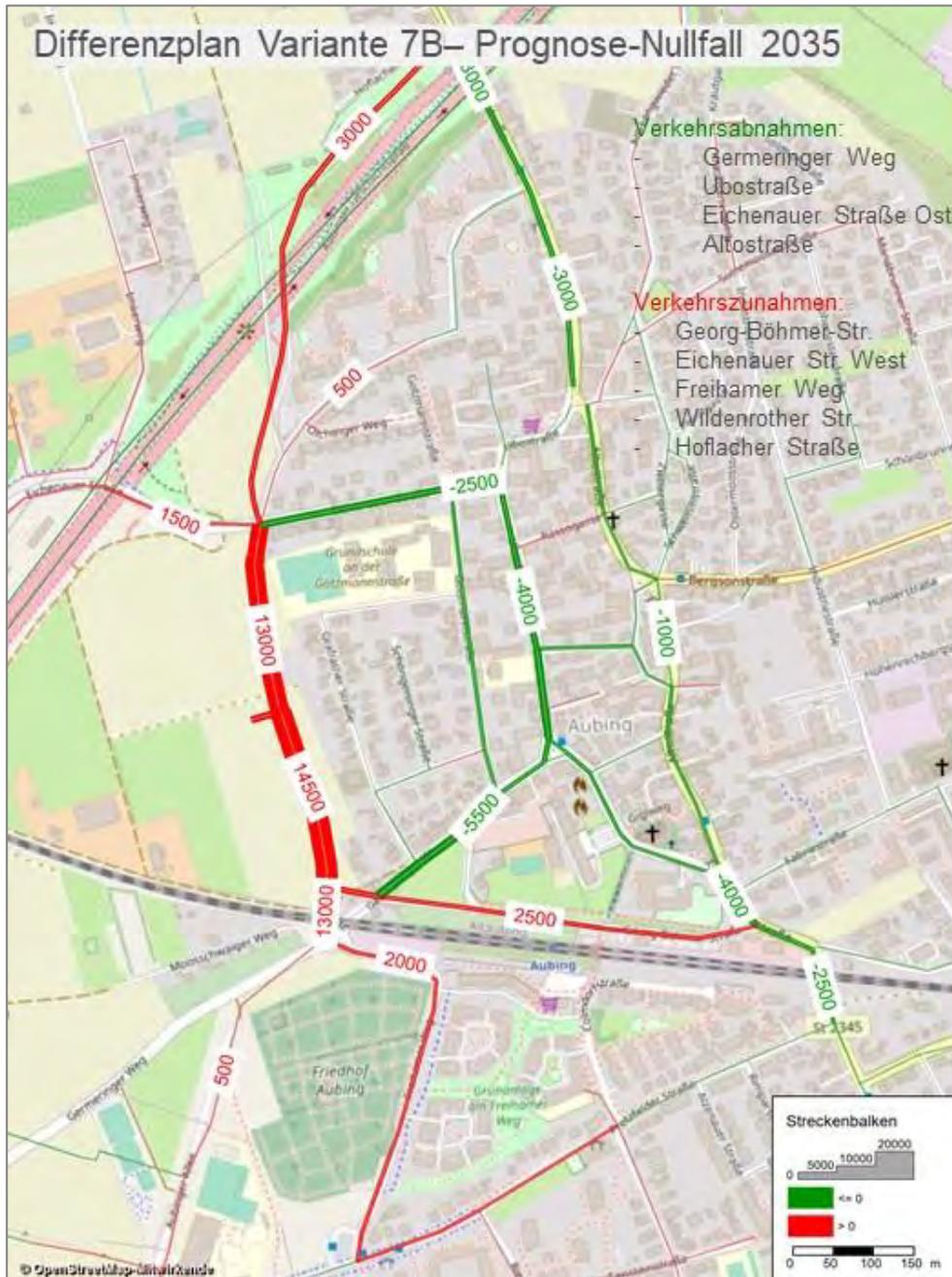


Abbildung 29: Differenzbelastungsplan Prognose Variante 7B – Prognose-Nullfall in Kfz/24h gerundet auf 500 (Quelle: Verkehrsmodell LHM)

Der Differenzplan weist wie für die Variante 6 für die Straßenzüge Georg-Böhmer-Straße, Freihamer Weg, Pretzfelder Straße, Eichenauer Straße West und die Wildenrotherstraße Verkehrszunahmen gegenüber dem Prognose-Nullfall von 500-2.500 Kfz/24h auf. Für den Ortskern von Aubing (Altostraße, Ubostraße, Eichenauer Straße, Limesstraße Nord) sind Verkehrsabnahmen gegenüber dem Prognose-Nullfall von 2.500-4.000 Kfz/24h prognostiziert, die neben der Sperrung des Germeringer Wegs auch durch die Verlagerung von Durchgangsverkehr auf die neue Nord-Süd-Anbindung zustande kommt. So werden wie in Variante 6 und 7A 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 neue Trasse zwischen Eichenauer Straße und Altostraße wird mit ca. 3.000 Kfz/24h belastet, die u.a. von der Altostraße verlagert werden. Die zusätzlich

prognostizierten ca. 500 Kfz/24h in der Wildenrother Straße entstehen wie in Variante 7A durch eine Neuorientierung der dortigen Anwohner. Durchgangsverkehr in der Wildenrother Straße/Gilchinger Straße durch die neue Anbindung ist dagegen nicht mehr zu erwarten.

Für eine bessere Verständlichkeit der Verkehrsströme wurde auch für die Variante 7B im Verkehrsmodell der LHM sog. Verkehrsspinnen an maßgebenden Querschnitten erzeugt, die darstellen, in welche Richtung und zu welchen Anteilen sich die Verkehrsbelastungen eines bestimmten Querschnitts auf das Straßennetz in beide Richtungen verteilen. Betrachtet werden dabei die Querschnitte

- neue Bahnquerung Aubinger Allee
- Neue Nord-Süd-Verbindung
- Georg-Böhmer-Straße

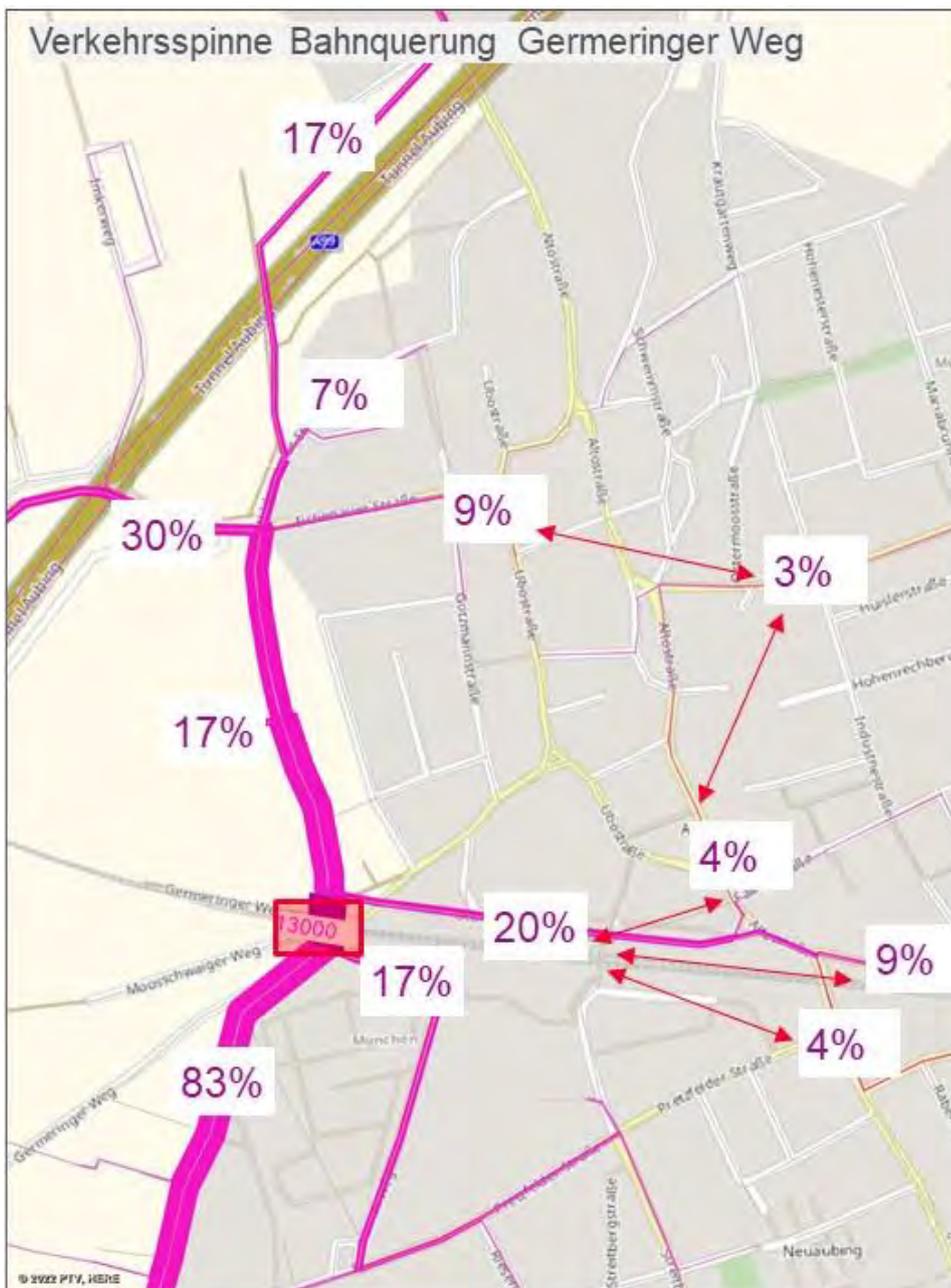


Abbildung 30: Verkehrsspinne neue Bahnquerung Variante 7B

Die Verkehrsspinne Bahnquerung Bereich Germeringer Weg zeigt, dass südlich der Bahn 83% des Verkehrs am Querschnitt in und aus Richtung Freiam, A99 kommen, während 17% ihre Quelle und ihr Ziel in Neuaubing haben, da laut Verkehrsmodell durch die neue Trasse und die höhenfreie Querung der Bahn eine gewisse Umorientierung/Verlagerung der Neu-Aubinger Bürger in diesem Bereich entsteht. Betrachtet man die Quell-Ziel-Beziehungen nördlich des Querschnitts, so verteilt sich der prognostizierte Verkehr aus und in Richtung:

- Westen (Puchheim) Eichenauer Straße West: ca. 30%
- Georg-Böhmer-Straße: ca. 20%, davon ca. 9% mit Quell-Ziel Bereich Aubing-Ost-Straße, 4% mit Quell-Ziel Bereich Neuaubing, 4% Bereich Ortskern Aubing (Fabrikstraße, Altostraße etc.), Rest Quell-Ziel-Verkehr Bahnhof
- Potentialfläche Aubing West (Neuverkehr der geplanten Bebauung): 17%
- Eichenauer Straße Ost: ca. 9%, davon 3% mit Richtung Bergsonstraße, Rest mit Quell-Ziel Alt-Aubing
- Wildenrother Straße/ Gilchinger Straße: ca. 7%,
- Neue Trasse Hoflacher Straße, Altostraße Nord: 17%

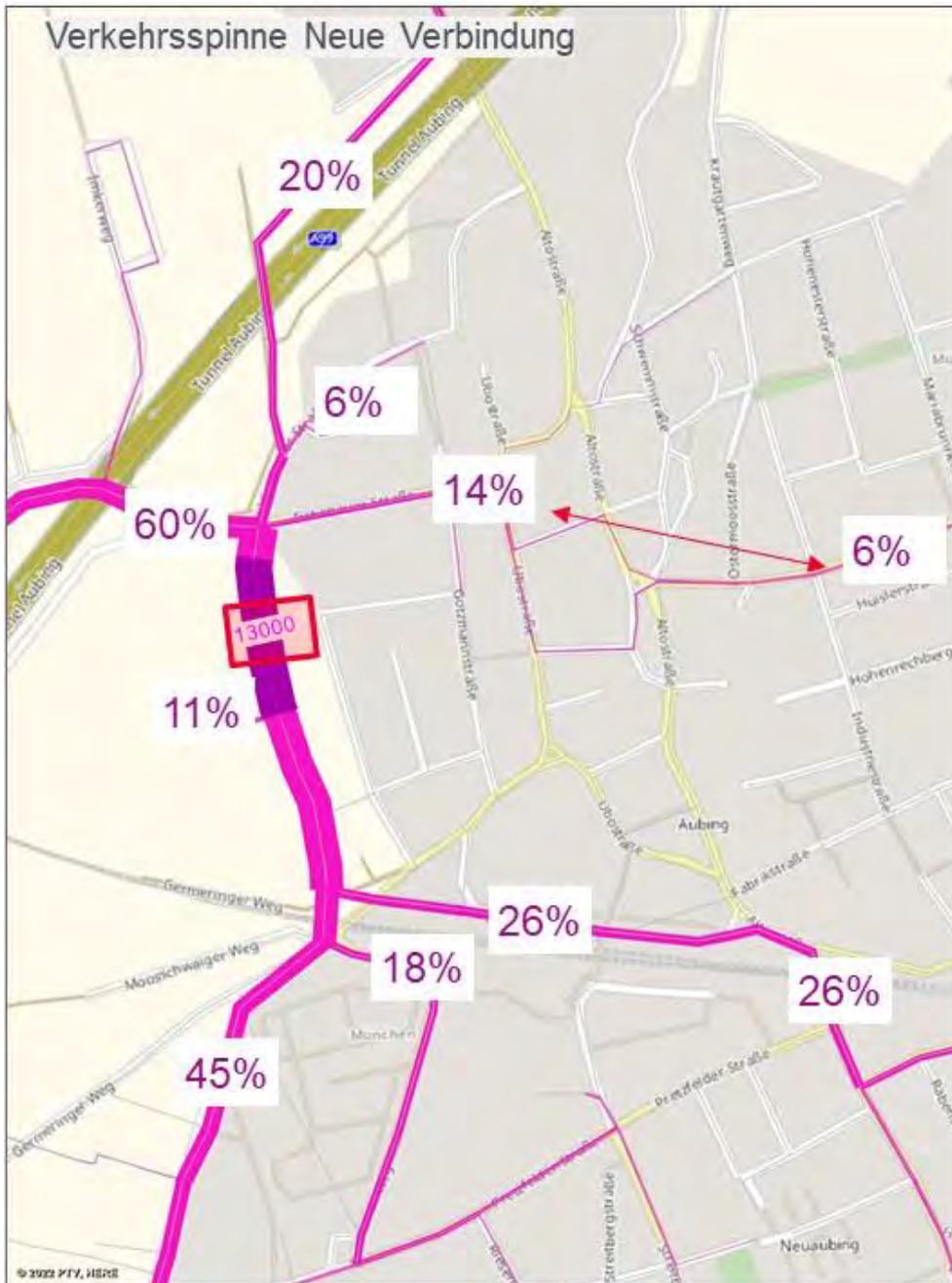


Abbildung 31: Verkehrsspinne neue Nord-Süd-Verbindung Variante 7B

Betrachtet man den Querschnitt der neuen Nord-Süd-Verbindung so zeigt sich ein ähnliches Bild der Quell-Ziel-Beziehungen wie am Querschnitt Bahnquerung allerdings mit einer deutlichen Verstärkung der Verkehrsbeziehung Eichenauer Straße West (Ri. Puchheim) - Aubinger-Straße- Limesstraße. Diese Spinne zeigt klar die beschriebene Verlagerung der Verkehre aus und in Richtung Westen (Puchheim) auf die Georg-Böhmer-Straße und die neue Nord-Süd-Verbindung von der Ortsdurchfahrt Ubostraße, Eichenauer Straße Ost.

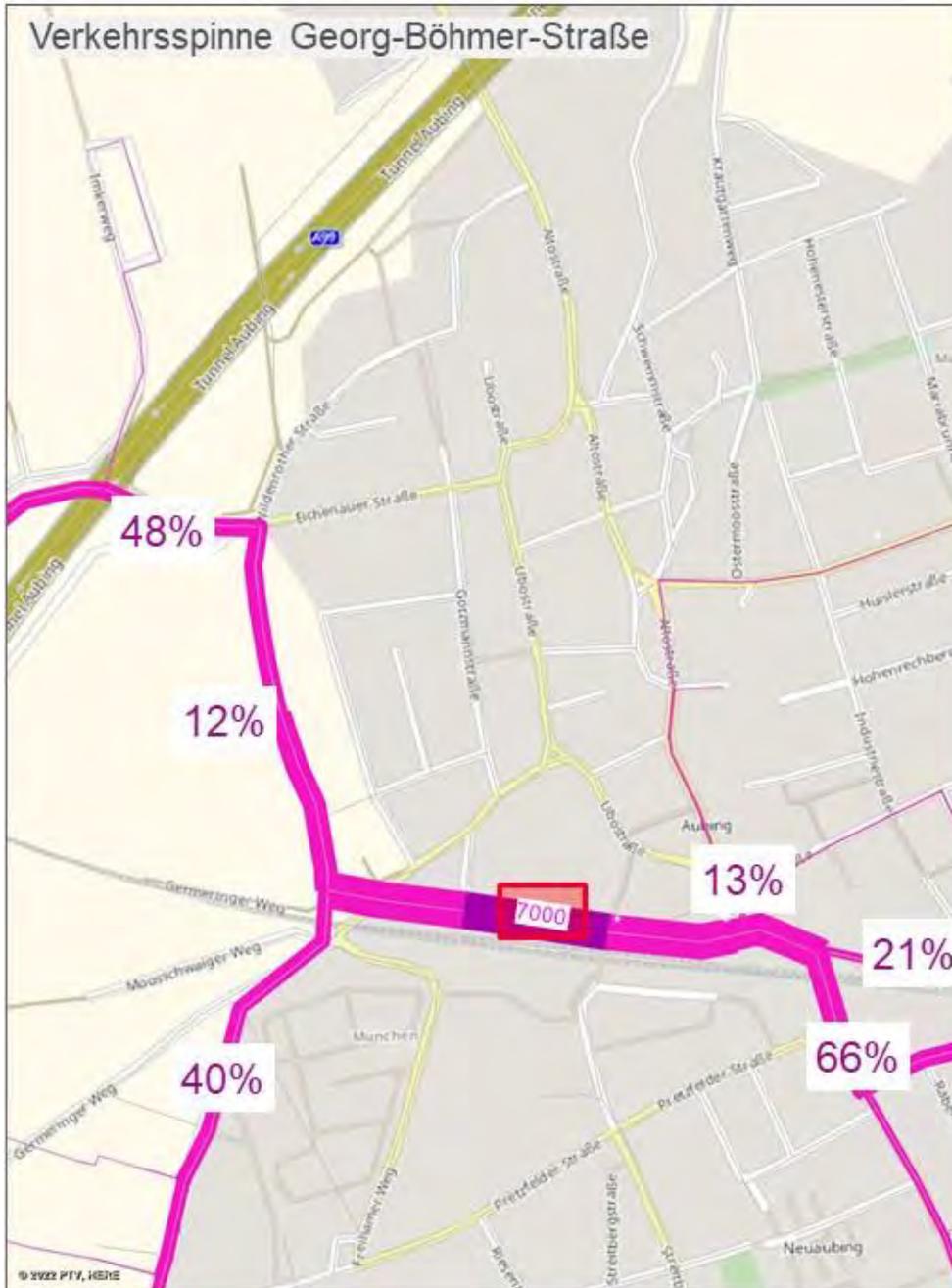


Abbildung 32: Verkehrsspinne Georg-Böhmer-Straße

Die Verkehrsspinne am dritten Querschnitt die Georg-Böhmer-Straße zeigt zusätzlich, dass auch ein erheblicher Anteil an Quell-Ziel-Fahrten aus dem Bereich der Aubing-Ost-Straße (21%) und Alt-Aubing (13%) die neue Bahnquerung und Anbindung an die Georg-Böhmer-Straße mit Quell-Ziel Freiham oder Autobahn A99 nutzen.

5.6 KAPAZITÄTSBETRACHTUNGEN

5.6.1 ALLGEMEINES

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit / Verkehrsqualität / Dimensionierung der Erschließung erfolgt gemäß den Vorgaben des HBS 2015 (Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, FGSV, 2015) der maßgebenden Spitzenstunden. Die nachfolgende Tabelle dokumentiert die Definitionen der Verkehrsqualitätsstufen.

Verkehrs- Qualitätsstufe (QSV)	Zulässige mittlere Wartezeit [s] für den KFZ-Verkehr	
	Vorfahrtsgeregelter Knotenpunkt	Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
A	≤ 10	≤ 20
B	≤ 20	≤ 35
C	≤ 30	≤ 50
D	≤ 45	≤ 70
E	> 45	≤ 100
F	wenn die nachgefragte Verkehrsstärke q_i über der Kapazität C_i liegt	

Abbildung 33: Verkehrsqualitäten (Quelle: HBS 2015)

Gemäß den Vorgaben des HBS 2015 wird die Verkehrsqualität von vorfahrtsgeregelten Knotenpunkten bei Wartezeiten von bis zu 45 Sekunden ohne LSA bzw. 70 Sekunden mit LSA für den maßgebenden wartepflichtigen Verkehrsstrom (Verkehrsstrom mit der höchsten mittleren Wartezeit) als noch ausreichend leistungsfähig angesehen.

Die einzelnen Verkehrsqualitätsstufen A bis F werden gemäß des HBS 2015 wie folgt definiert:

QSV	Definition
	<i>Für Knotenpunkte mit/ohne Lichtsignalanlage und Kreisverkehre</i>
A	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer kann nahezu ungehindert den Knotenpunkt passieren. <u>Die Wartezeiten sind sehr gering.</u>
B	Die Abflussmöglichkeiten der wartepflichtigen Verkehrsströme werden vom bevorrechtigten Verkehr beeinflusst. <u>Die dabei entstehenden Wartezeiten sind gering.</u>
C	Die Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen müssen auf eine merkbare Anzahl von bevorrechtigten Verkehrsteilnehmern achten. Die Wartezeiten sind spürbar. <u>Es kommt zur Bildung von Stau, der jedoch weder hinsichtlich seiner räumlichen Ausdehnung noch bezüglich der zeitlichen Dauer eine starke Beeinträchtigung darstellt.</u>
D	Die Mehrzahl der Verkehrsteilnehmer in den Nebenströmen muss Haltevorgänge, verbunden mit deutlichen Zeitverlusten, hinnehmen. Für einzelne Verkehrsteilnehmer können die Wartezeiten hohe Werte annehmen. Auch wenn sich vorübergehend ein merklicher Stau in einem Nebenstrom ergeben hat, bildet sich dieser wieder zurück. <u>Der Verkehrszustand ist noch stabil.</u>
E	Es bilden sich Staus, die sich bei der vorhandenen Belastung nicht mehr abbauen. Die Wartezeiten nehmen sehr große und dabei stark streuende Werte an. Geringfügige Verschlechterungen der Einflussgrößen können zum Verkehrszusammenbruch (d. h. ständig zunehmende Staulänge) führen. <u>Die Kapazität wird erreicht.</u>
F	Die Anzahl der Verkehrsteilnehmer, die in einem Verkehrsstrom dem Knotenpunkt je Zeiteinheit zufließen, ist über eine Stunde größer als die Kapazität für diesen Verkehrsstrom. Es bilden sich lange, ständig wachsende Staus mit besonders hohen Wartezeiten. Diese Situation löst sich erst nach einer deutlichen Abnahme der Verkehrsstärken im zufließenden Verkehr wieder auf. <u>Der Knotenpunkt ist überlastet.</u>

Abbildung 34: Definition der Verkehrsqualitätsstufen gemäß der HBS 2015

5.6.2 UNTERSUCHUNGSUMGRIFF

In Abstimmung mit der Auftraggeber*in werden die folgenden maßgeblich zu untersuchenden Knotenpunkte definiert:

- KP Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung (neu)
- KP Freihamer Weg/Neue Nord-Süd-Verbindung (neu)
- KP Altostraße/Georg-Böhmer-Straße
- LSA- KP Altostraße/Bergsonstraße
- LSA-KP Altostraße/Ubostraße
- KP Altostraße/Gilchinger Straße
- KP Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung (neu)
- LSA-KP Limesstraße/Aubinger Straße

Die Lage der Knotenpunkte ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

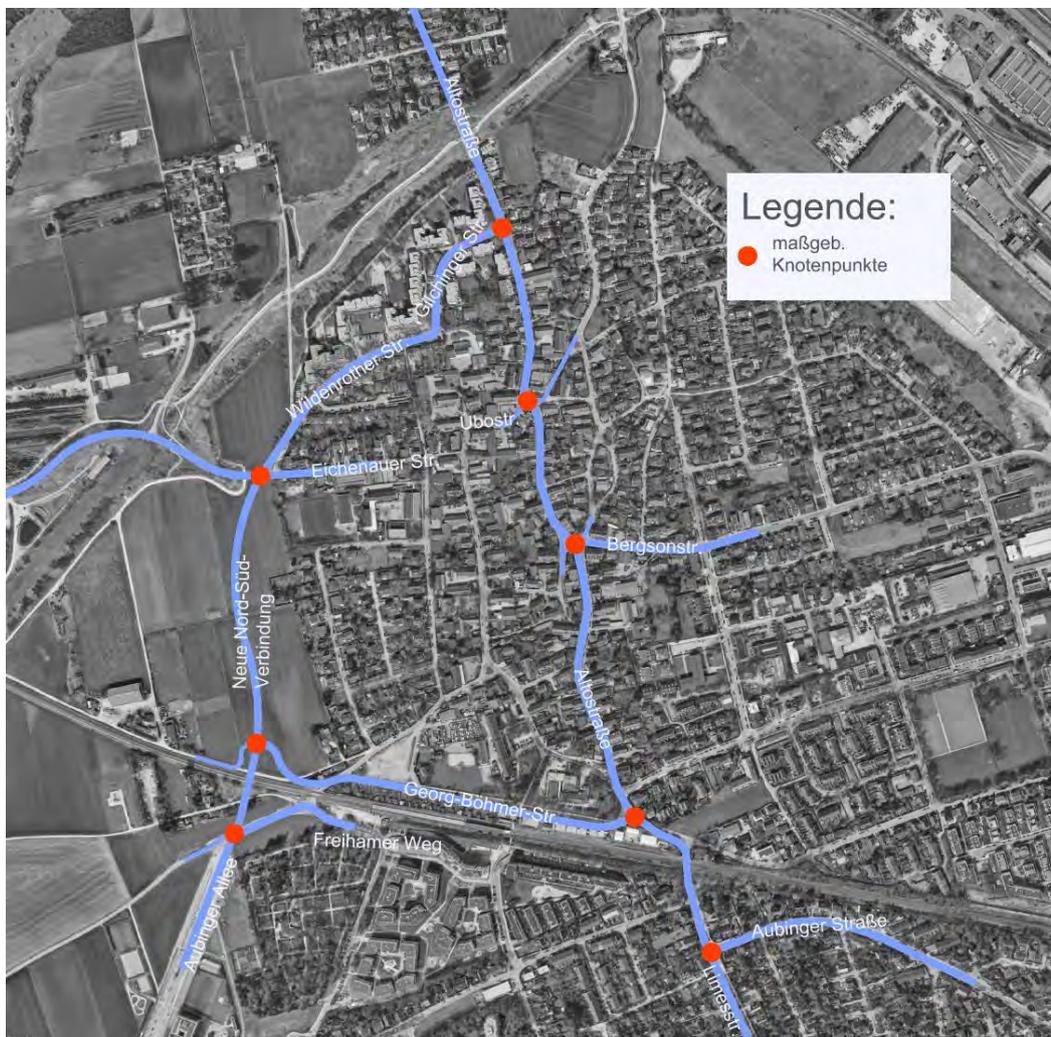


Abbildung 35: Lage maßgebende Knotenpunkte

5.6.3 VARIANTE 6

5.6.3.1 ERMITTLUNG DER MAßGEBENDEN SPITZENSTUNDENBELASTUNGEN

Die Kapazitätsbetrachtungen erfolgen auf Basis der Spitzenstundenbelastungen in der maßgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde. Die Ermittlung der maßgebenden Spitzenstunden werden unter Ansatz der Spitzenstundenanteile aktueller Zählungen auf die prognostizierten Tagesverkehrsbelastungen aus dem Verkehrsmodell der LHM ermittelt.

In den folgenden Abbildungen sind die maßgebenden Verkehrsbelastungen für die Morgen- und Abendspitzenstunde dargestellt.

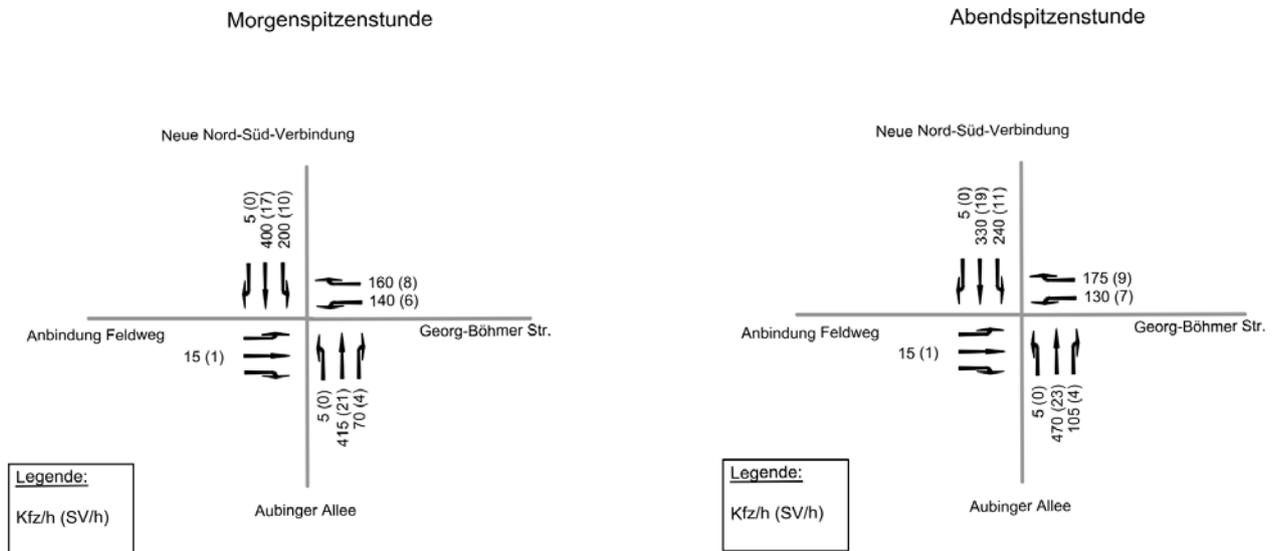


Abbildung 36: Spitzenstundenbelastungen Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 6

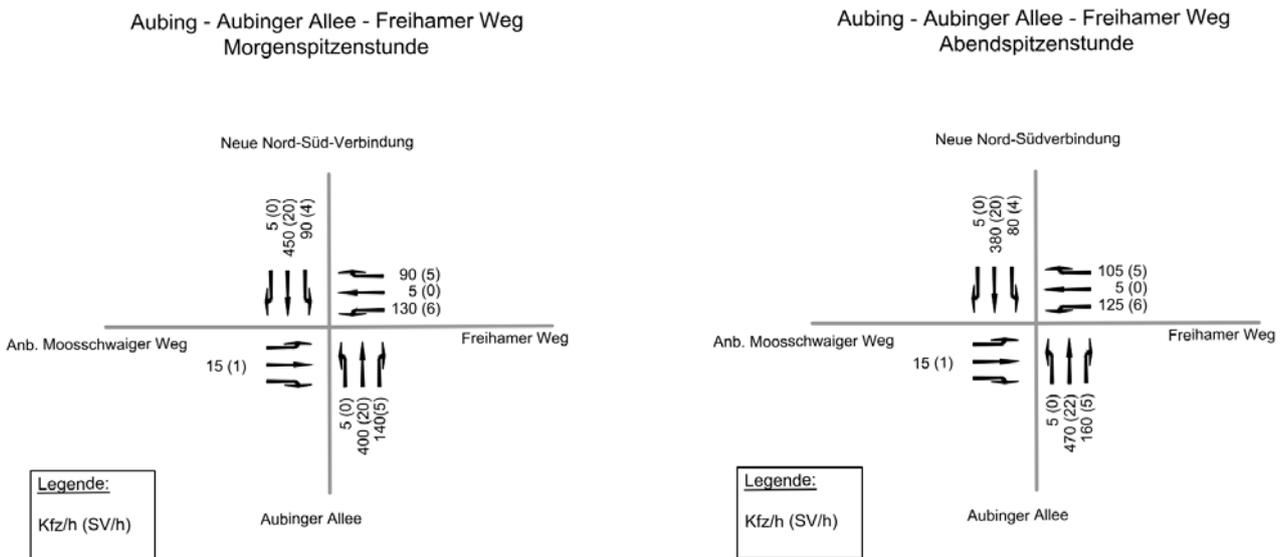


Abbildung 37: Spitzenstundenbelastungen Freihamer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 6

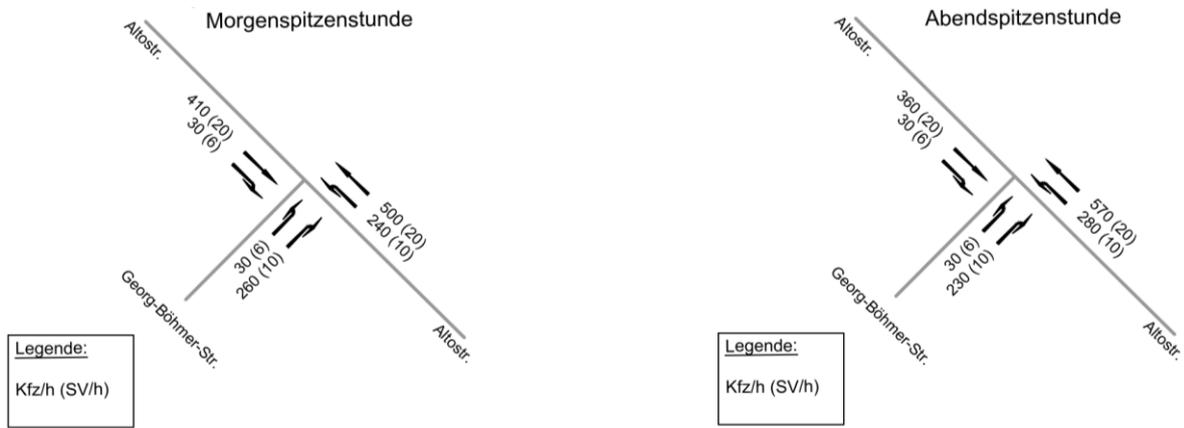


Abbildung 38: Spitzenstundenbelastungen Goerg-Böhmer-Straße/Altostraße Variante 6

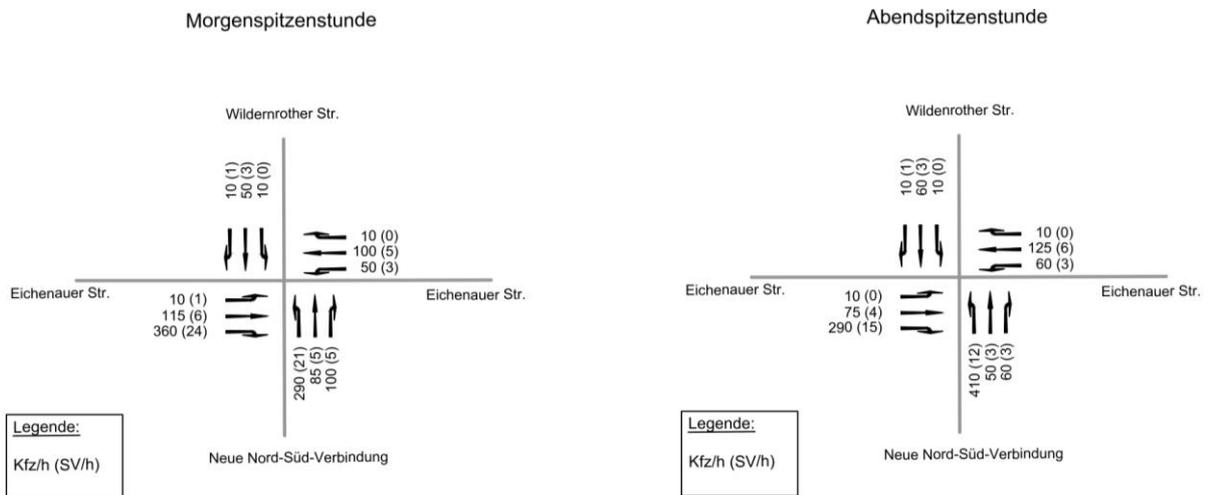


Abbildung 39: Spitzenstundenbelastungen Eichenauer Straße/Wildenrother Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 6

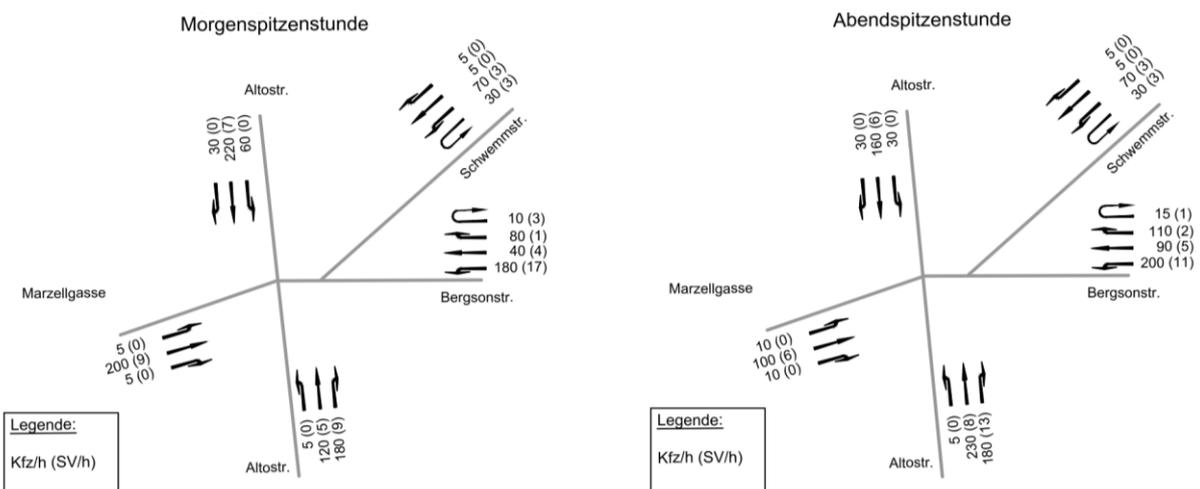
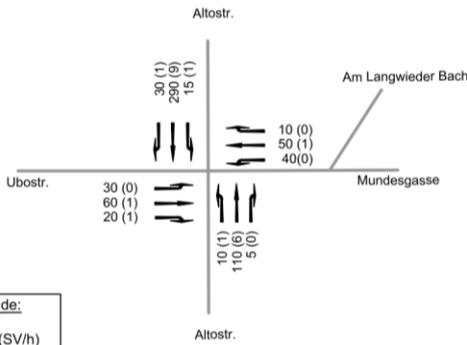


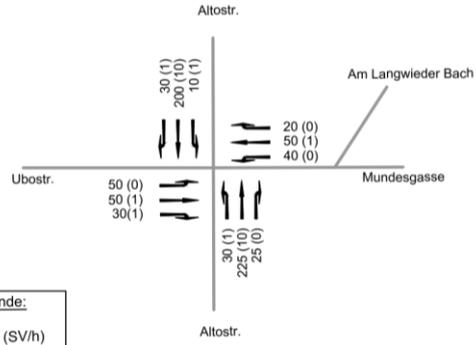
Abbildung 40: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Bergsonstraße Variante 6

Morgenspitzenstunde



Legende:
Kfz/h (SV/h)

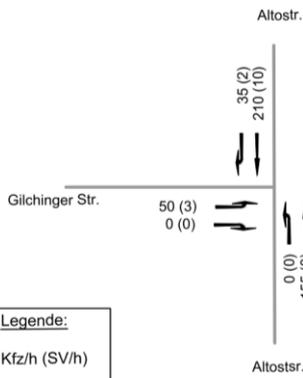
Abendspitzenstunde



Legende:
Kfz/h (SV/h)

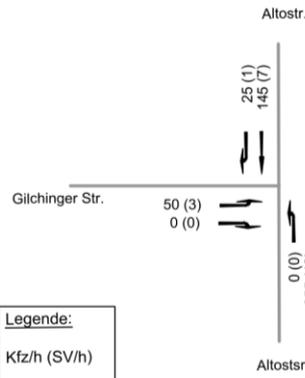
Abbildung 41: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Ubostraße/Mundesgasse Variante 6

Morgenspitzenstunde



Legende:
Kfz/h (SV/h)

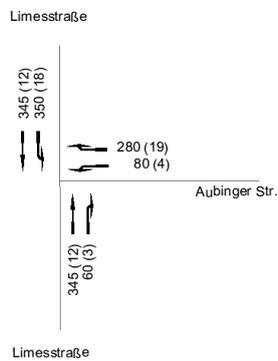
Abendspitzenstunde



Legende:
Kfz/h (SV/h)

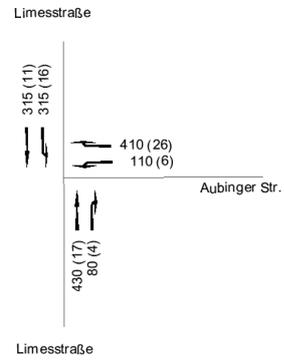
Abbildung 42: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Gilchinger Straße Variante 6

Aubing - Limesstr.-Aubingerstr.
Morgenspitzenstunde



Legende:
Kfz/h (SV/h)

Aubing - Limesstr.-Aubingerstr.
Abendspitzenstunde



Legende:
Kfz/h (SV/h)

Abbildung 43: Spitzenstundenbelastungen Limesstraße/Aubinger Straße Variante 6

5.6.3.2 KNOTENPUNKT GEORG-BÖHMER-STRASSE/NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG

Gemäß Planung Variante 6 wird die Georg-Böhmer-Straße in Richtung Westen verlängert und mündet dann in die geplante neue Nord-Süd-Verbindung ein. Dazu wird die Georg-Böhmer-Straße in Richtung Norden verschwenkt damit der Knotenpunkt nicht im Einschnitt zu liegen kommt. Von Westen wird noch ein bestehender Wirtschaftsweg/Anliegerweg angeschlossen.

In einem ersten Schritt wird der Knotenpunkt als unsignalisierte Kreuzung betrachtet. Die Kapazitätsberechnungen nach HBS 2015 zeigen dabei, dass auch mit Einrichtung getrennter Abbiegespuren in allen Knotenpunktszufahrten eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehrsströme in der maßgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde mit Verlustzeiten für den maßgebenden Linkseinbieger von mehr als 100s (Verkehrsstufe E) nicht möglich ist und eine Signalisierung des Knotenpunktes erforderlich wird.

Für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung der prognostizierten Verkehrsströme in der maßgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde ist der folgende Knotenpunktausbau erforderlich:

- Separate Linksabbiegespur im nördlichen Zufluss der Neuen Nord-Süd-Verbindung (ca. 60 m)
- Separate Linksabbiegespur im südlichen Zufluss der Neuen Nord-Süd-Verbindung ca. 15 m (zur Vermeidung von Störungen im Längsverkehr durch wartende Linksabbieger)
- Separate Linksabbiegespur in der Georg-Böhmer-Straße (ca. 40 m)

Eine Darstellung der erforderlichen Knotenpunktdimensionierung ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

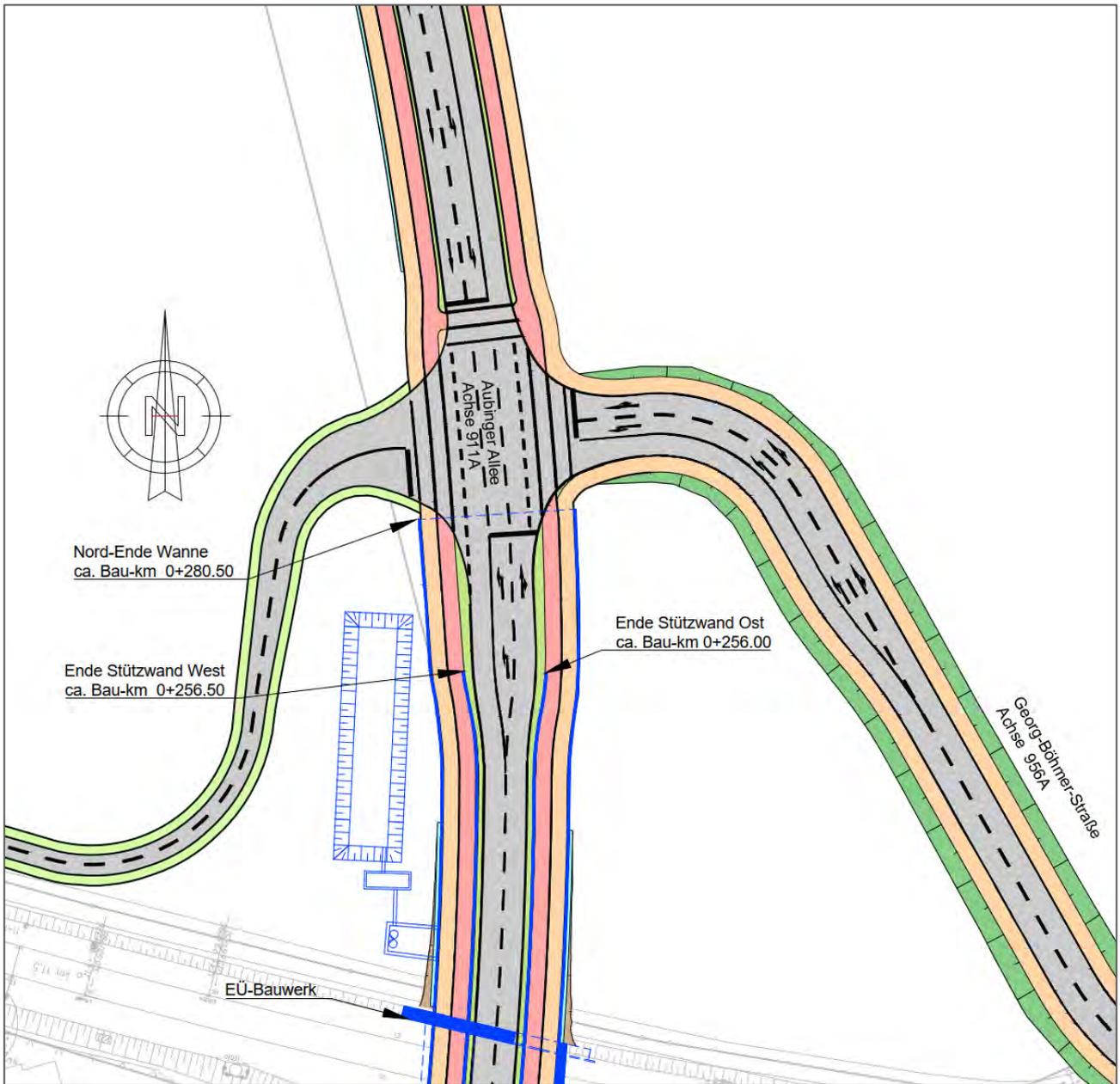


Abbildung 44: Knotenpunktausbau Aubinger-Allee/Nord-Südverbindung/Georg-Böhmer-Straße

Mit diesem Ausbau erreicht der Knotenpunkt gemäß den Berechnungen nach HBS mit einer max. mittleren Verlustzeit von ca. 41 s in der Morgenspitze und ca. 45 s in der Abendspitzenstunde (maßgebend wird jeweils der Geradeaus-Rechtsstrom aus der Georg-Böhmer-Straße) mit einer Verkehrsqualitätsstufe C eine befriedigende Leistungsfähigkeit (s. Anlage 1-1).

5.6.3.3 KNOTENPUNKT FREIHAMER WEG /AUBINGER ALLEE/NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG

Entsprechend der Planung von Variante 6 wird der Freihamer Weg in Richtung Westen verlängert und mündet dann in die geplante neue Nord-Süd-Verbindung/Aubinger Allee südlich der Bahntrasse ein. Dazu wird der Freihamer Weg in Richtung Süden auf der Trasse des heutigen Germeringer Wegs geführt und an die Trasse Aubinger Allee – Neue Nord-Süd-Verbindung angeschlossen. Der Anschluss erfolgt auf verfügbaren, städtischen Flächen möglichst weit im Süden, damit der Knotenpunkt nicht im Einschnitt zu liegen kommt. Von Westen wird optional noch ein Anschluss vorgesehen, der zur Erschließung des abgehängten Mooschwaiger Wegs dient.

In einem ersten Schritt wird der Knotenpunkt als unsignalisierte Kreuzung betrachtet. Die Kapazitätsberechnungen weisen dabei auch mit Einrichtung getrennter Abbiegespuren in den Knotenpunktzufahrten Nord, Süd und Ost mit max. mittleren Verlustzeiten von ca. 52s (Morgenspitze) und 48s (Abendspitze) für den maßgebenden Linkseinbieger aus dem Freihamer Weg mit einer Verkehrsqualitätsstufe E keine ausreichende Leistungsfähigkeit auf. Eine Signalisierung des Knotenpunktes wird deshalb empfohlen.

Für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung der prognostizierten Verkehrsströme in der maßgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde ist neben der Signalisierung der folgende Knotenpunktausbau erforderlich:

- Separate Linksabbiegespur im nördlichen Zufluss der Neuen Nord-Süd-Verbindung (ca. 25 m)
- Separate Linksabbiegespur im südlichen Zufluss der Aubinger Allee ca. 15 m (zur Vermeidung von Störungen im Längsverkehr durch wartende Linksabbieger)
- Separate Linksabbiegespur im Freihamer Weg (ca. 35 m)

Eine Darstellung der erforderlichen Knotenpunktdimensionierung ist in der folgenden Abbildung dargestellt.

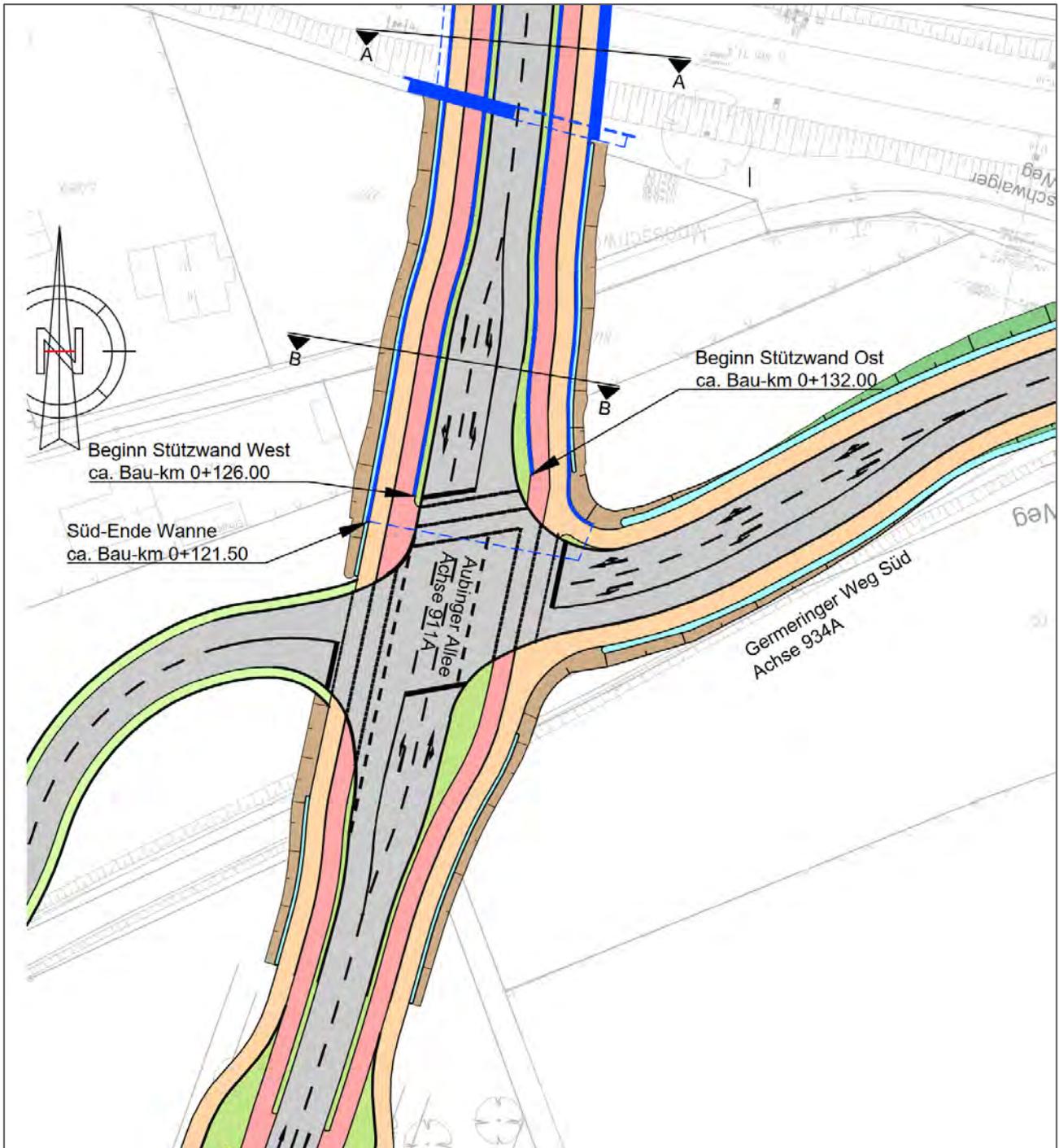


Abbildung 45: Knotenpunktausbau Aubinger-Allee/Nord-Südverbindung/Freihamer Weg

Mit diesem Ausbau weist der Knotenpunkt gemäß den Berechnungen nach HBS mit einer maximalen Verlustzeit von ca. 36 s in der Morgen- und Abendspitzenstunde (maßgebend wird jeweils der Linkseinbieger aus dem Freihamer Weg) mit einer Verkehrsqualitätsstufe C eine gute bis befriedigende Leistungsfähigkeit aus (s. Anlage 1-2).

Hinweis: Für den Fall, dass der westliche Ast (Erschließung Mooschwaiger Weg) entfallen kann, ist die Einmündung auch ohne Signalisierung mit einer Verkehrsqualitätsstufe von mindestens D voraussichtlich ausreichend leistungsfähig. Eine gesicherte Querung der Aubinger Allee für Fußgänger und Radfahrer ist dann nicht vorhanden.

5.6.3.4 KNOTENPUNKT EICHENAUER STRASSE/NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG/WILDENROTHER STRASSE

Der Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung/Wildenrother Straße ist im Bestand noch nicht vorhanden. Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte die Geometrie des Knotenpunktes so gewählt werden, dass kein Verkehr direkt in die Ortsmitte von Aubing gelenkt wird, das heißt, dass vor allem die Eichenauer Straße und der Wildenrother Straße untergeordnet angebunden sind. Aus diesem Grund werden die 3 Knotenpunktformen untersucht:

- Kreisverkehr
- Kreisverkehr (Eichenauer Straße untergeordnet angebunden)
- Abknickende Vorfahrt (Wildenrother Straße und Eichenauer Straße untergeordnet angebunden)

Die drei Varianten sind in der folgenden Abbildung skizziert.

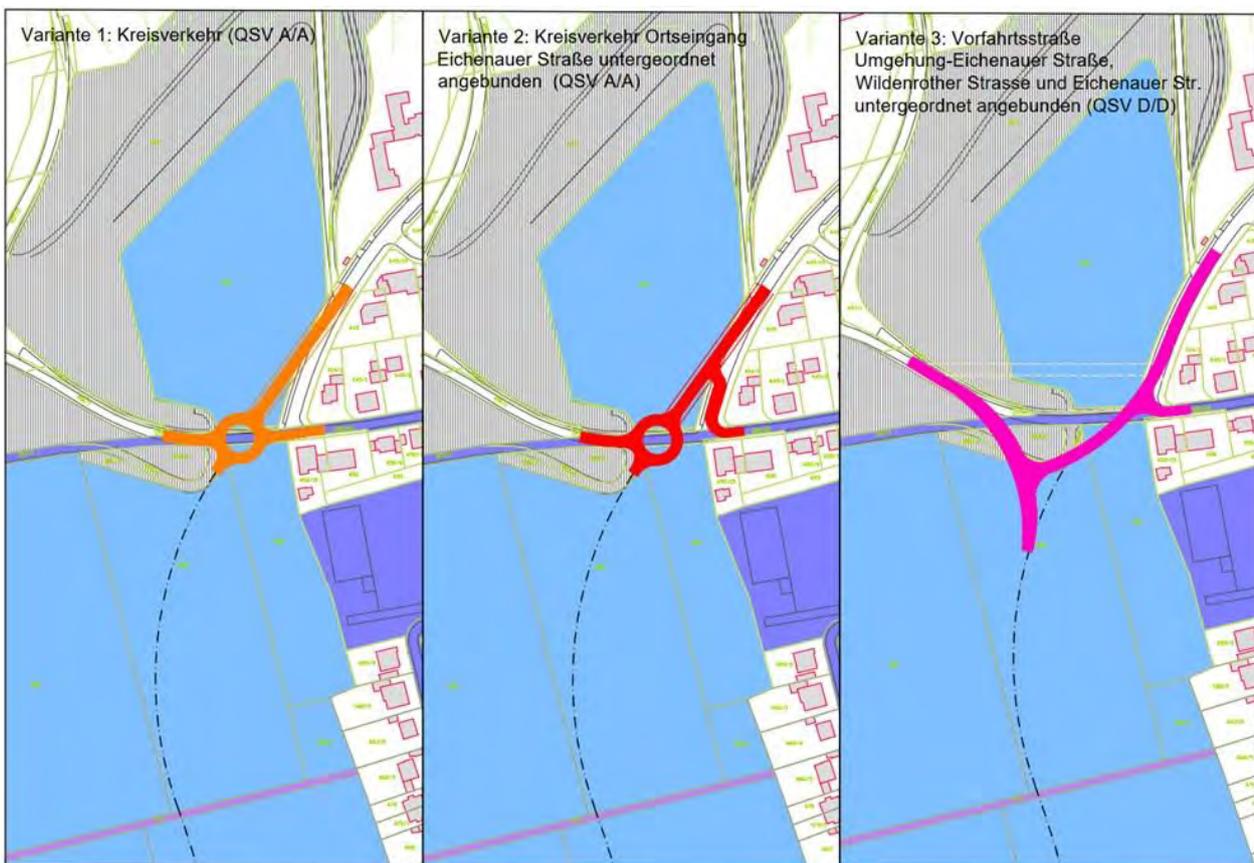


Abbildung 46: Skizze Knotenpunktvarianten KP Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Anbindung

Die Berechnungen nach HBS 2015 weisen für die Variante 1 und 2 mit Kreisverkehr für beide maßgebenden Spitzenstunden mit maximalen Verlustzeiten von <math><10\text{ s}</math> eine Verkehrsqualitätsstufe A auf. Variante 3 als unsignalisierte Einmündung mit Vorfahrtsrichtung neue Nord-Süd-Verbindung / Eichenauer Straße West (ohne Abbiegespuren) weist mit mittleren Verlustzeiten von max. 24s (MS) bzw. 21s (AS) eine Verkehrsqualitätsstufe C und damit eine befriedigende Leistungsfähigkeit auf (s. Anlagen 1-3-1/4).

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Knotenpunktgestaltung und die Trasse der neuen Nord-Süd-Verbindung auch maßgeblich von der geplanten Bebauung auf der Potentialfläche Aubing-West abhängig ist und zum gegenwärtigen Zeitpunkt deshalb noch nicht in Lage und Art fixiert werden kann.

5.6.3.5 KNOTENPUNKT ALTOSTRAÙE/GEORG-BÖHMER-STRASSE

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-StraÙe erfolgt für die Bestandsgeometrie. Im Bestand ist die Einmündung der Georg-Böhmer-StraÙe durch eine große Dreiecksinsel in 3 Teilknotenpunkte aufgeteilt, die zu einer Entzerrung der Konfliktströme führt. Abbiegespuren sind im Bestand nicht vorhanden. Gemäß HBS 2015 erfolgen die Teilknoten-Berechnungen als Einzelknoten. In der folgenden Abbildung ist die Bestandssituation dargestellt.

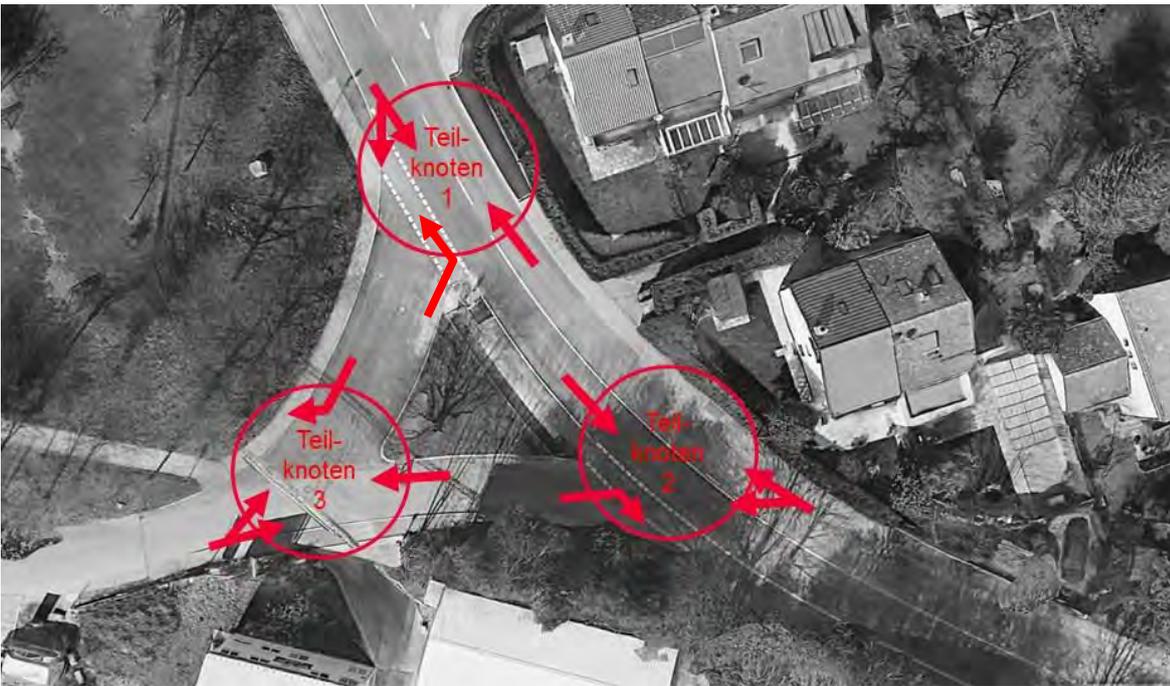


Abbildung 47: Bestandssituation Einmündung Altostraße/Georg-Böhmer-StraÙe

Die Kapazitätsberechnungen zeigen für die prognostizierten Verkehrsbelastungen für den Teilknoten 1 in der mit maximal mittleren Wartezeiten von circa 15 s in der Morgen- und Abendspitzenstunde mit einer Verkehrsqualitätsstufe B eine gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 1-4-1/2).

Für Teilknoten 2 weisen die Kapazitätsberechnungen mit maximal mittleren Verlustzeiten <10 s und einer Verkehrsqualitätsstufe A eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 1-4-3/4).

Für die Einmündung des westlichen Teilknoten 3 gilt die Regelung „rechts vor links“. Gemäß der HBS-Berechnung weist der Teilknoten für die Morgen- & Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von unter 10 s mit einer Verkehrsqualitätsstufen A/B eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 1-4-5/6).

Gemäß den Berechnungen kann damit der bestehende Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-StraÙe die prognostizierten Verkehrsbelastungen von Variante 6 leistungsfähig abwickeln.

Für eine Verbesserung der Fußgänger- und Radfahrerinfrastruktur sehen die Planungen für die EÜ Limesstraße eine Verbreiterung des Querschnitts Limesstraße und die Anlage von breiteren Gehwegen und Radwegen sowie eine zusätzliche Querung für Radfahrer und Fußgänger über die Altostraße in Höhe der Georg-Böhmer-StraÙe vor.

Basierend auf dieser Variante wird als zweite Variante der notwendige Ausbau der Einmündung Altostraße/Georg-Böhmer-StraÙe untersucht. Dabei zeigen die HBS-Berechnung, dass bei einer Auflösung der

heutigen Knotenpunktsituation mit drei Teilknoten eine Signalisierung der Einmündung und die Einrichtung einer Linksabbiegespur (ca. 55 m) in der Altostraße von Süden sowie eine Aufweitung der Georg-Böhmer-Straße (ca. 10 m) für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung erforderlich wird. In der folgenden Abbildung ist die gemäß HBS-Berechnung notwendige Knotenpunktgeometrie skizziert.



Abbildung 48: Skizze Knotenpunktgeometrie signalisierte Altostraße/Georg-Böhmer-Straße auf Basis Bahnplanung S4

Auf Basis des skizzierten Knotenpunktausbaus errechnet sich nach dem HBS 2015 für die Morgenspitzenstunde mit maximal mittleren Wartezeiten von ca. 48 s (Geradeaus-Rechtsstrom Altostraße Nord) eine Verkehrsqualitätsstufe C und für die Abendspitzenstunde mit maximal mittleren Wartezeiten von ca. 67 s (Rechtseinbieger aus der Georg-Böhmer-Straße) eine Verkehrsqualitätsstufe D (s. Anlage 1-4-7). Insgesamt weist der signalisierte Knotenpunkt damit eine schlechtere Leistungsfähigkeit auf als die Bestandslösung bei gleichzeitig verbessertem Angebot und Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer (gesicherte Queerungsmöglichkeiten).

Grundsätzlich wird aber darauf hingewiesen, dass angesichts der engen Abfolge von mehreren LSA-Anlagen und Knotenpunkten auf „kurzer Strecke“ (LSA Aubinger Str., LSA Pretzfelder Straße [gepl.], KP Aubing Ost Straße, LSA Georg-Böhmer-Str., KP Fabrikstr., Ubostr.) eine detaillierte Untersuchung des Streckenzugs mittels Verkehrssimulation erforderlich ist, um das Gesamtverkehrsgeschehen in diesem Bereich hinsichtlich des Verkehrsflusses und Leistungsfähigkeit korrekt betrachten zu können.

5.6.3.6 KNOTENPUNKT ALTOSTRAßE/BERGSONSTRAßE

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Altostraße/Bergsonstraße erfolgt für die Bestandsgeometrie mit bestehender Signalisierung. Von Seiten der LHM wurden dazu die signaltechnischen Unterlagen des Bestands zur Verfügung gestellt. Die Berechnungen erfolgen für die Morgen- und Abendspitzenstunde unter Berücksichtigung der bestehenden Festzeigersatzprogramme. Der Knotenpunkt wird in den Spitzenstunden mit einer Umlaufzeit von 90 s betrieben.

Die Berechnungen nach dem HBS 2015 weisen für die prognostizierten Verkehrsbelastungen sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von ca. 61s mit einer Verkehrsqualitätsstufe D eine ausreichende Leistungsfähigkeit bei Anpassung der Freigabezeiten auf (s. Anlage 1-5). Ein

Ausbau des Knotenpunktes ist damit nicht erforderlich. Eine Anpassung der Signalisierung auf eine verkehrsabhängige Steuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird empfohlen.

5.6.3.7 KNOTENPUNKT ALTOSTRAÙE/UBOSTRAÙE

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt Altostraße/Ubostraße erfolgt für die Bestandsgeometrie mit bestehender Signalisierung. Von Seiten der LHM wurden die signaltechnischen Unterlagen des Bestands zur Verfügung gestellt. Der Knotenpunkt wird in Festzeit betrieben mit einer Umlaufzeit von 90 s in den Spitzenstunden. Die Berechnungen erfolgen für die Morgen- und Abendspitzenstunde unter Berücksichtigung der bestehenden Festzeiterersatzprogramme.

Die Berechnungen nach HBS weisen für die prognostizierten Verkehrsbelastungen sowohl in der Morgenspitzenstunde als auch in der Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von ca. 23s (MS) beziehungsweise 25s (AS) mit einer Verkehrsqualitätsstufe B eine gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 1-6). Eine Anpassung der bestehenden Festzeiterersatzprogramme (Anpassung der Freigabezeiten) ist erforderlich. Ein Ausbau des Knotenpunktes ist nicht erforderlich. Eine Anpassung der Signalisierung auf eine verkehrsabhängige Steuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird empfohlen.

5.6.3.8 KNOTENPUNKT ALTOSTRAÙE/GILCHINGER STRAÙE

Die Einmündung Altostraße/Gilchinger Straße ist im Bestand unsignalisiert. Südlich der Einmündung ist eine Fußgängerschutzanlage (FSA) auf Anforderung über die Altostraße vorhanden, die zusätzlich ein Vorsignal nördlich der Einmündung Gilchinger Straße aufweist, sodass Fahrzeuge aus der Gilchinger Straße im Anforderungsfall leichter in die Altostraße einbiegen können. Abbiegespuren sind nicht vorhanden. Maßgebend wird für die Kapazitätsberechnungen ist damit der ausgeschaltete Zustand der FSA und die Berechnung der Einmündung als unsignalisierte Einmündung. Die Berechnungen nach HBS weisen für die Planfall 6 - wie für den Bestand - mit vergleichsweise niedrigen Verkehrsbelastungen sowohl für die Morgen- als auch für die Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von <10s eine Verkehrsqualitätsstufe A eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 1-7-1/2). Ein Ausbau oder Signalisierung des Knotenpunktes ist nicht erforderlich.

5.6.3.9 KNOTENPUNKT LIMESSTRAÙE/AUBINGER STRAÙE

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt Limesstraße/Aubinger Straße erfolgt für die Bestandsgeometrie mit bestehender Signalisierung. Von Seiten der LHM wurden die signaltechnischen Unterlagen des Bestands zur Verfügung gestellt. Der Knotenpunkt wird in Festzeit betrieben mit einer Umlaufzeit von 90 s in den Spitzenstunden. Die Berechnungen erfolgen für die Morgen- und Abendspitzenstunde unter Berücksichtigung der bestehenden Festzeiterersatzprogramme

Die Berechnungen nach HBS weisen für die prognostizierten Verkehrsbelastungen in der Morgenspitzenstunde eine mittlere Wartezeit von circa 45s (Verkehrsqualitätsstufe C) und in der Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von circa 53s mit einer Verkehrsqualitätsstufe D eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit aus (s. Anlage 1-8). Eine Anpassung der bestehenden Festzeiterersatzprogramme (Anpassung der Freigabezeiten) ist erforderlich. Ein Ausbau des Knotenpunktes ist nicht erforderlich. Eine Anpassung der Signalisierung auf eine verkehrsabhängige Steuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird empfohlen.

5.6.3.10 ZUSAMMENFASSUNG VARIANTE 6

Zusammenfassend lässt sich für die untersuchten Knotenpunkte für Variante 6 festhalten:

- Alle Knotenpunkte im Bereich der Ortsdurchfahrt Aubing weisen für die Variante 6 im Bestand eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.
- Alle neu entstehenden Knotenpunkte (entlang der „Neuen Nord-Süd Verbindung“) sind entsprechend zu dimensionieren.

In der folgenden Abbildung sind die Ergebnisse der Kapazitätsberechnungen für die Variante 6 dargestellt:

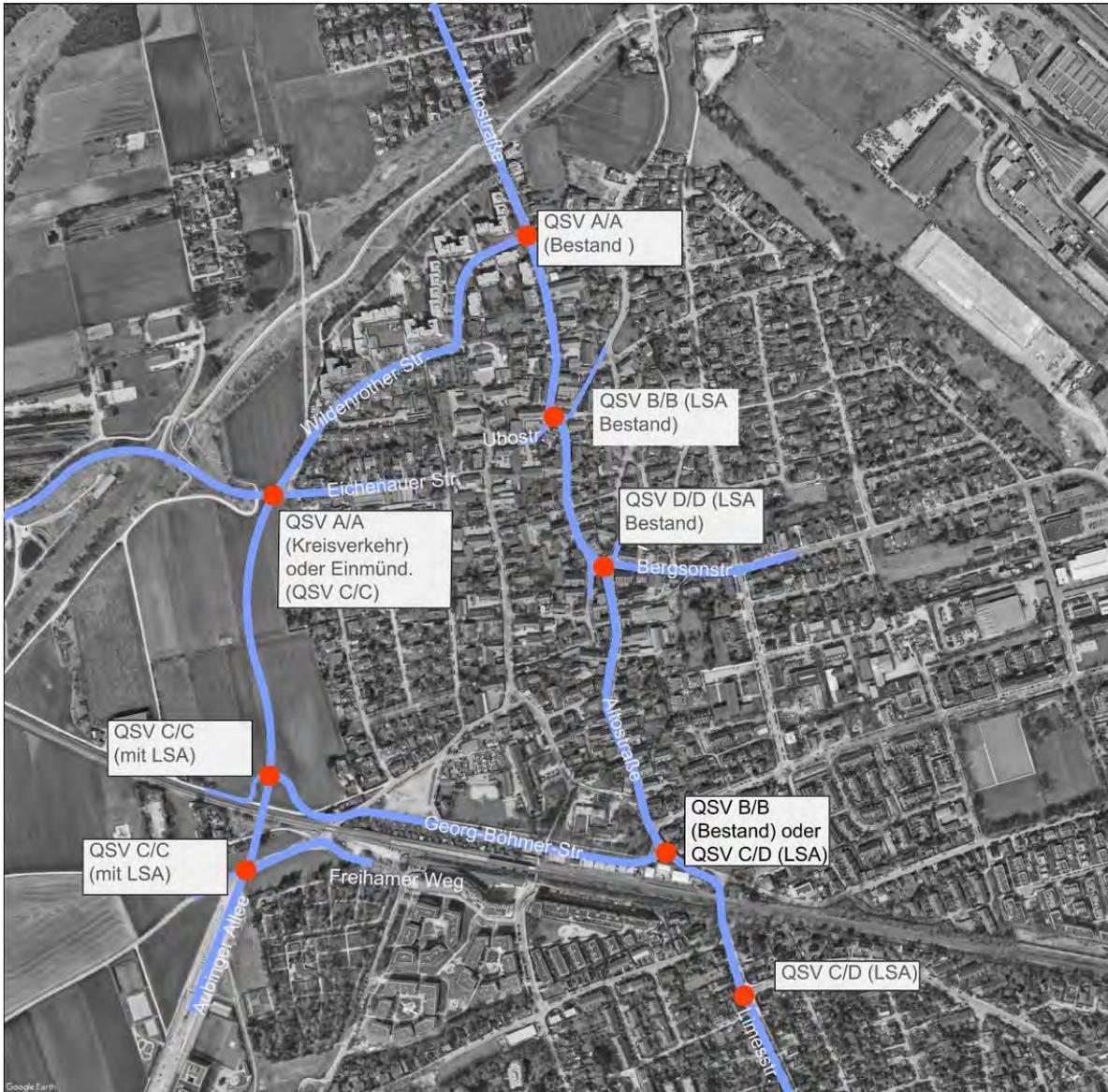


Abbildung 49: Ergebnisse HBS-Berechnungen Morgen- und Abendspitzenstunde für Variante 6 (Quelle Luftbild: Google Earth Pro)

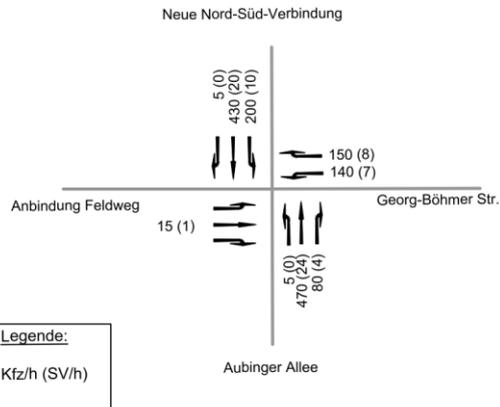
5.6.4 VARIANTE 7 A/B

5.6.4.1 ERMITTLUNG DER MAßGEBENDEN SPITZENSTUNDENBELASTUNGEN

Die Kapazitätsbetrachtungen erfolgen auf Basis der Spitzenstundenbelastungen in der maßgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde. Die Ermittlung der maßgebenden Spitzenstunden werden unter Ansatz der Spitzenstundenanteile aktueller Zählungen auf die prognostizierten Tagesverkehrsbelastungen aus dem Verkehrsmodell der LHM ermittelt. Die Verkehrsmengen der Varianten 7A/B unterscheiden sich in den maßgebenden Spitzenstunden jeweils nur marginal. Aus diesem Grund werden an den betrachteten Knotenpunkten die jeweils höheren Belastungswerte als Grundlage für die Kapazitätsberechnungen ermittelt.

In den folgenden Abbildungen sind die maßgebenden Verkehrsbelastungen für die Morgen- und Abendspitzenstunde dargestellt.

Morgenspitzenstunde



Abendspitzenstunde

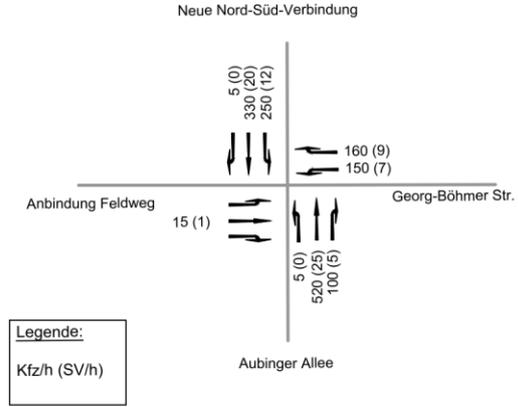
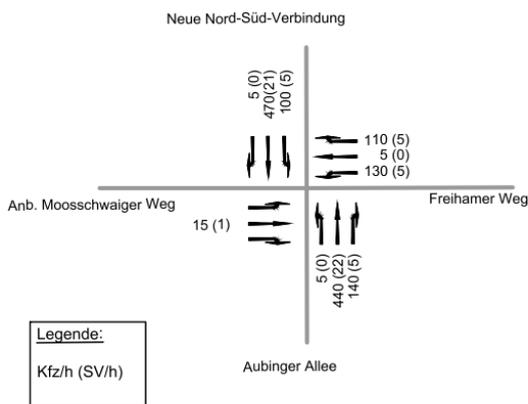


Abbildung 50: Spitzenstundenbelastungen Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 7A/B

Morgenspitzenstunde



Abendspitzenstunde

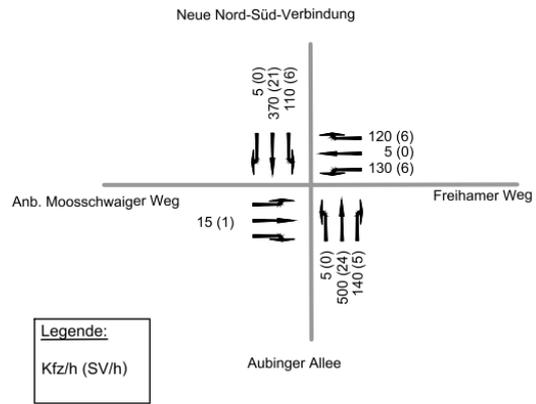
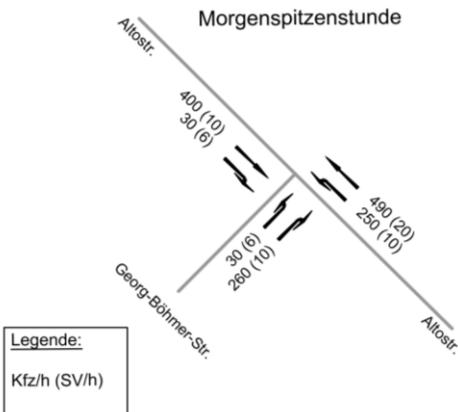


Abbildung 51: Spitzenstundenbelastungen Aubinger Allee/ Freihamer Weg Variante 7A/B

Morgenspitzenstunde



Abendspitzenstunde

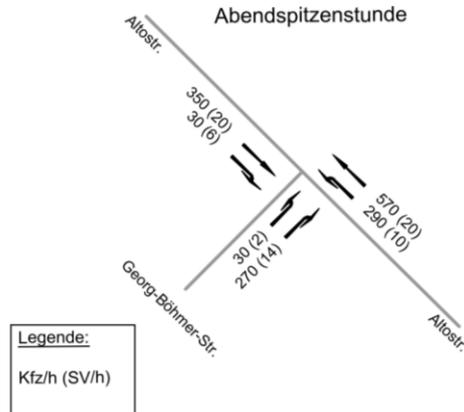
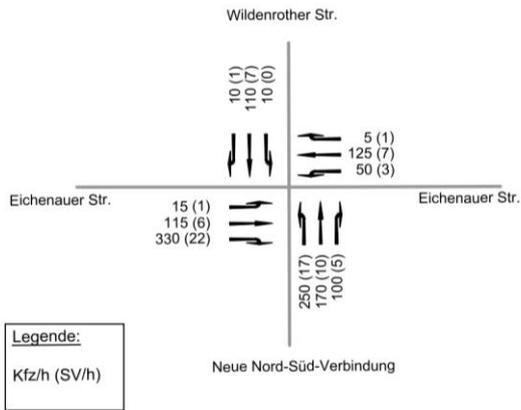


Abbildung 52: Spitzenstundenbelastungen Goerg-Böhmer-Straße/Altostraße Variante 7A/B

Morgenspitzenstunde



Abendspitzenstunde

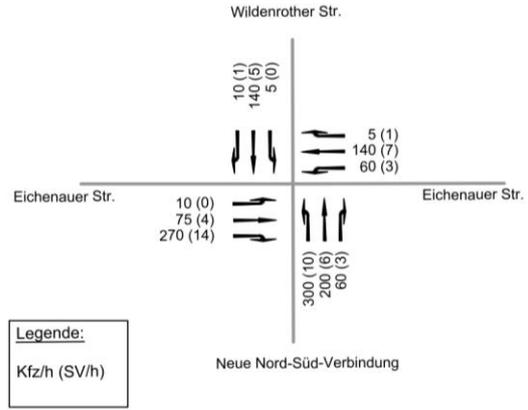
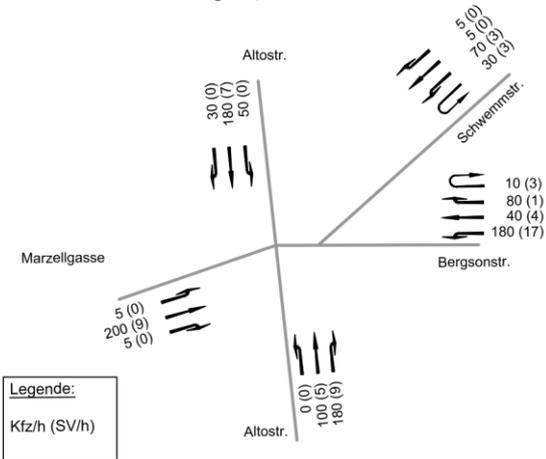


Abbildung 53: Spitzenstundenbelastungen Eichenauer Straße/Wildenrother Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 7A/B

Aubing - Bergsonstr. - Altostr.
Morgenspitzenstunde



Aubing - Bergsonstr. - Altostr.
Abendspitzenstunde

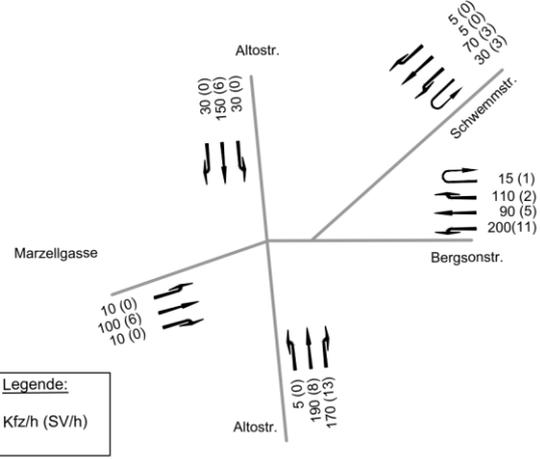
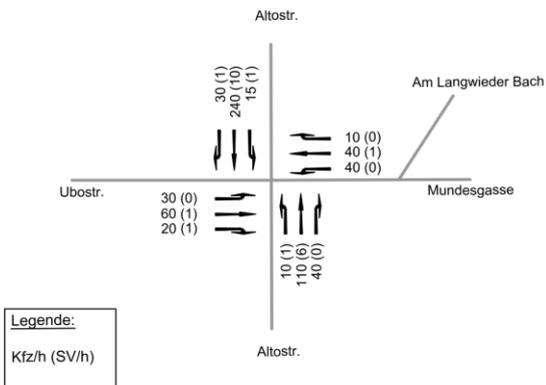


Abbildung 54: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Bergsonstraße Variante 7A/B

Aubing - Altostr. - Ubostr.
Morgenspitzenstunde



Aubing - Altostr. - Ubostr.
Abendspitzenstunde

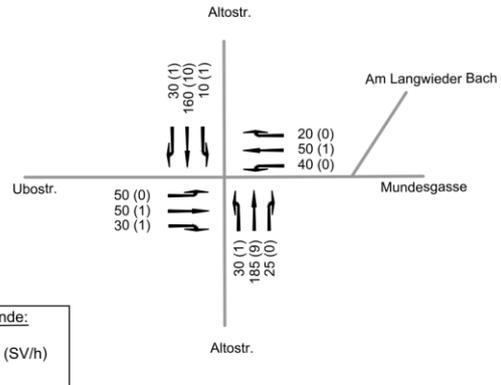


Abbildung 55: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Ubostraße/Mundesgasse Variante 7A/B

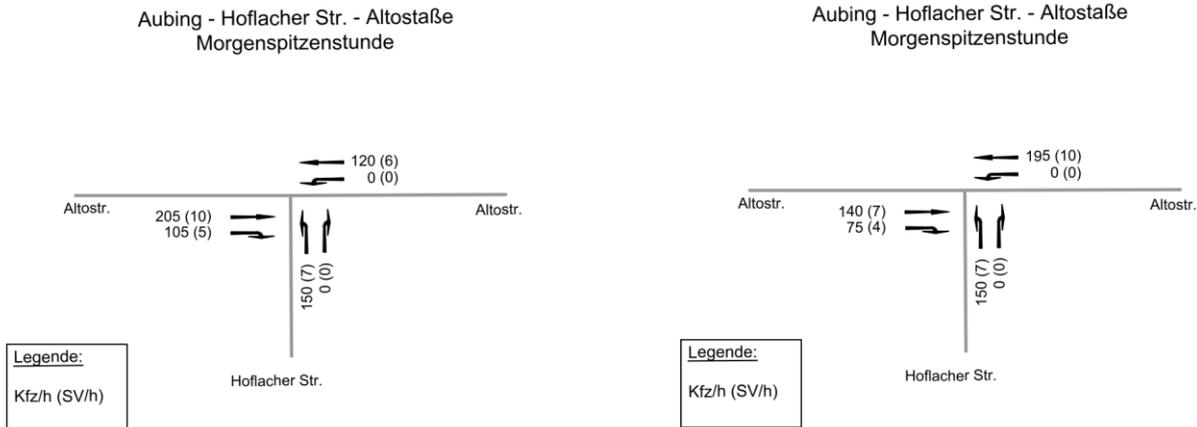


Abbildung 56: Spitzenstundenbelastungen Altostraße/Hoflacher Straße Variante 7A/B

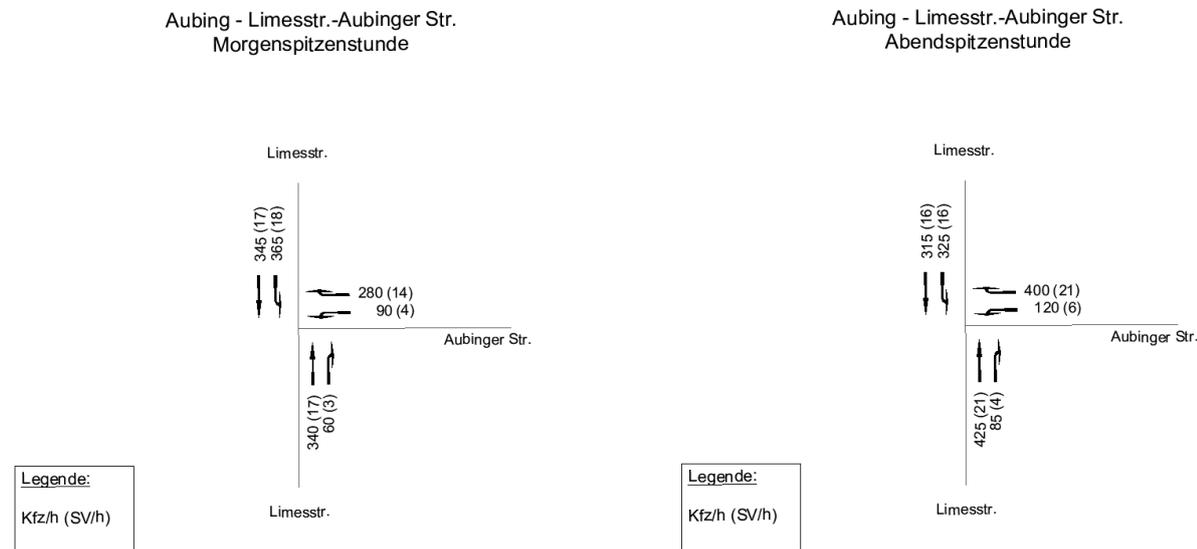


Abbildung 57: Spitzenstundenbelastungen Limesstraße/Aubinger Straße Variante 7

5.6.4.2 KNOTENPUNKT GEORG-BÖHMER-STRASSE/NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG

Wie in Variante 6 wird die Georg-Böhmer-Straße in Richtung Westen verlängert und mündet dann in die geplante neue Nord-Süd-Verbindung ein. Dazu wird die Georg-Böhmer-Straße in Richtung Norden verschwenkt damit der Knotenpunkt nicht im Einschnitt zu liegen kommt. Von Westen wird noch ein bestehender Wirtschaftsweg/Anliegerweg angeschlossen.

Da die Spitzenstundenbelastungen der Variante 7 A/B im Vergleich zu Variante 6 höher sind, ist ebenfalls eine leistungsfähige Abwicklung der Verkehre über einen unsignalisierten Knotenpunkt nicht möglich. Eine Signalisierung ist wie in Variante 6 erforderlich.

Für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung der prognostizierten Verkehrsströme in der maßgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde ist der folgende Knotenpunktausbau erforderlich:

- Separate Linksabbiegespur im nördlichen Zufluss der Neuen Nord-Süd-Verbindung (ca. 65 m)
- Separate kurze Linksabbiegespur im südlichen Zufluss der Neuen Nord-Süd-Verbindung ca. 15 m (zur Vermeidung von Störungen im Längsverkehr durch wartende Linksabbieger)
- Separate Linksabbiegespur in der Georg-Böhmer-Straße (ca. 50 m)

Eine Darstellung der erforderlichen Knotenpunktdimensionierung ist in Abbildung 44 dargestellt.

Mit diesem Ausbau erreicht der Knotenpunkt gemäß den Berechnungen nach HBS 2015 mit einer maximalen mittleren Verlustzeit von circa 40 s in der Morgenspitze und circa 45 s in der Abendspitzenstunde (maßgebend wird der Rechtseinbieger aus der Georg-Böhmer-Straße in der MS und der Linksabbieger der Neuen Nord-Süd-Verbindung) mit einer Verkehrsqualitätsstufe C eine befriedigende Leistungsfähigkeit (s. Anlage 2-1).

5.6.4.3 KNOTENPUNKT FREIHAMER WEG/AUBINGER ALLEE/ NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG

Die Trassierung und Knotenpunktform entspricht Variante 6. Da die prognostizierten Verkehrsbelastungen in Variante 7 ebenfalls höher sind als in Variante 6, ist eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung über einen unsignalisierten Knotenpunkt nicht möglich. Auch für Variante 7A/B ist eine Signalisierung des Knotenpunkts erforderlich.

Für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung der prognostizierten Verkehrsströme in der maßgebenden Morgen- und Abendspitzenstunde ist der folgende Knotenpunktausbau erforderlich:

- Separate Linksabbiegespur im nördlichen Zufluss der Neuen Nord-Süd-Verbindung (ca. 30 m)
- Separate Linksabbiegespur im südlichen Zufluss der Neuen Nord-Süd-Verbindung ca. 15 m (zur Vermeidung von Störungen im Längsverkehr durch wartende Linksabbieger)
- Separate Linksabbiegespur im Freihamer Weg (ca. 35 m)

Eine Darstellung der erforderlichen Knotenpunktdimensionierung ist in Abbildung 45 dargestellt.

Mit diesem Ausbau weist der Knotenpunkt gemäß den Berechnungen nach HBS mit einer max. mittleren Verlustzeit von ca. 36 s in der Morgen- und Abendspitzenstunde (maßgebend wird der Rechtseinbieger aus dem Freihamer Weg) mit einer Verkehrsqualitätsstufe C mittlere Wartezeitverluste auf (s. Anlage 2-2).

5.6.4.4 KNOTENPUNKT EICHENAUER STRASSE/NEUE NORD-SÜD-VERBINDUNG/WILDENROTHER STRASSE

Der Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung/Wildenrother Straße ist im Bestand noch nicht vorhanden. Wie in Variante 6 sollte die Geometrie des Knotenpunktes so gewählt werden, dass kein Verkehr direkt in die Ortsmitte von Aubing gelenkt wird, d.h. v.a. die Eichenauer Straße untergeordnet angebunden sind. Wie in Variante 6 werden die 3 Knotenpunktformen untersucht:

- Kreisverkehr
- Kreisverkehr (Eichenauer Straße untergeordnet angebunden)
- Abknickende Vorfahrt (Wildenrother Straße und Eichenauer Straße untergeordnet angebunden)

Die Berechnungen nach HBS 2015 weisen für die Variante 1 und 2 mit Kreisverkehr für beide maßgebenden Spitzenstunden mit maximalen Verlustzeiten von <10 s eine Verkehrsqualitätsstufe A auf. Variante 3 als Einmündung mit Vorfahrtsrichtung Neue Nord-Süd-Verbindung/Eichenauer Straße West (ohne Abbiegespuren) weist mit mittleren Verlustzeiten von circa 36s (MS) bzw. 42s (maßg. Linkeinbieger von der Wildenrother Straße) eine Verkehrsqualitätsstufe D und damit eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 2-3-1/4).

5.6.4.5 KNOTENPUNKT ALTOSTRAßE/GOERG-BÖHMER-STRASSE

Wie in Variante 6 erfolgt die Überprüfung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße zuerst für die Bestandsgeometrie mit den 3 Teilknotenpunkten, die zu einer Entzerrung der Konfliktströme führt. Abbiegespuren sind im Bestand nicht vorhanden. Gemäß HBS 2015 erfolgen die Teilknoten-Berechnungen als Einzelknoten.

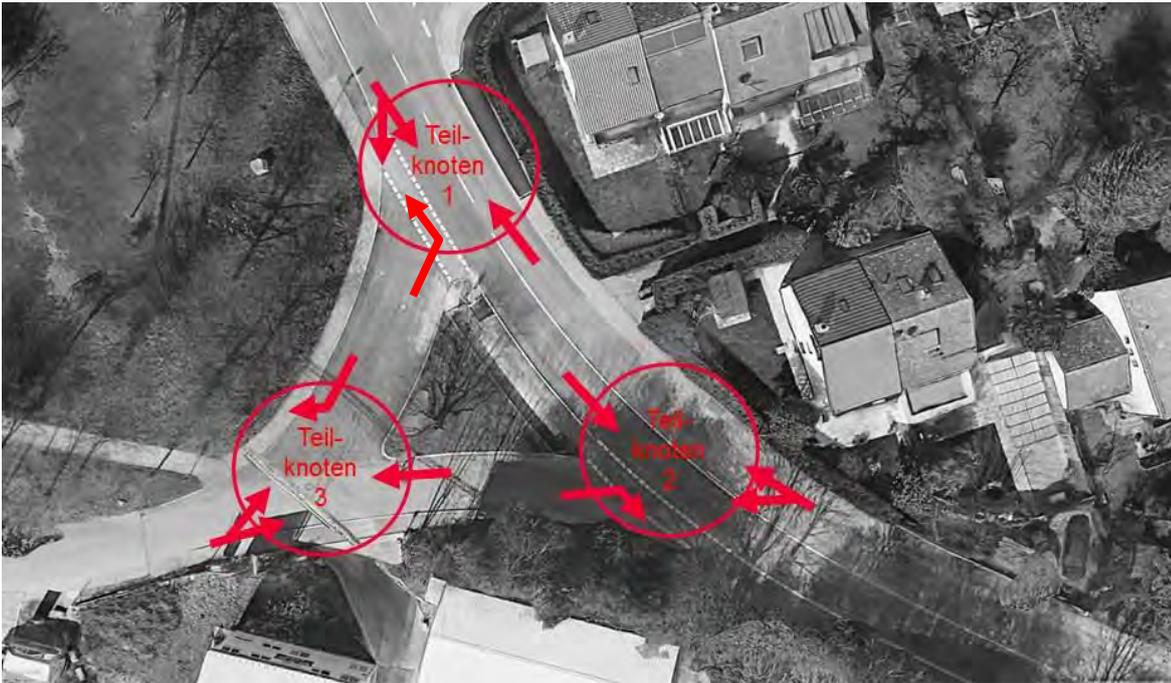


Abbildung 58: Bestandssituation Einmündung Altostraße/Georg-Böhmer-Straße

Die Kapazitätsberechnungen zeigen für die prognostizierten Verkehrsbelastungen für den nördlichen Teilknoten 1 in der mit max. mittleren Wartezeiten von circa 14 s in der Morgen- & Abendspitzenstunde mit einer Verkehrsqualitätsstufe B eine gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 2-4-1/2).

Für den südlichen Teilknoten 2 weisen die Kapazitätsberechnungen mit maximal mittleren Verlustzeiten <10 s (maßgebend ist der Linksabbieger von der Altostraße Süd) und einer Verkehrsqualitätsstufe A eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 2-4-3/4).

Für die Einmündung des westlichen Teilknoten 3 gilt die Regelung „rechts vor links“. Gemäß der HBS-Berechnung weist der Teilknoten für die Morgen- & Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von unter 10 s mit einer Verkehrsqualitätsstufen A/B eine gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 2-4-5/6).

Gemäß den Berechnungen kann damit der bestehende Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße die prognostizierten Verkehrsbelastungen von Variante 7 leistungsfähig abwickeln.

Wie in Variante 6 bereits beschrieben, sehen die Planungen für die EÜ Limesstraße für eine Verbesserung der Fuß- und Radinfrastruktur eine Verbreiterung des Querschnitts Limesstraße und die Anlage von breiteren Geh-/Radwegen sowie eine zusätzliche Querung für Radfahrer*innen und Fußgänger*innen über die Altostraße in Höhe der Georg-Böhmer-Straße vor. Basierend auf dieser Variante wird als zweite Variante der notwendige Ausbau der Einmündung Altostraße/ Georg-Böhmer-Straße untersucht. Dabei zeigen die HBS-Berechnung, dass bei einer Auflösung der heutigen Knotenpunktsituation mit drei Teilknoten eine Signalisierung der Einmündung und die Einrichtung einer Linksabbiegespur analog zu den Ausführungen der Variante 6 für eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung erforderlich wird. Die notwendige Knotenpunktgeometrie entspricht Variante 6.

Für diesen Knotenpunktausbau errechnet sich nach HBS 2015 für die Morgenspitzenstunde mit maximal mittleren Wartezeiten von circa 48 s (Rechtseinbieger aus der Georg-Böhmer-Straße) eine Verkehrsqualitätsstufe C und für die Abendspitzenstunde mit maximal mittleren Wartezeiten von ca. 52 s (Rechtseinbieger aus der Georg-Böhmer-Straße) eine Verkehrsqualitätsstufe C (MS) bzw. D (AS) (s. Anlage 2-4-7). Insgesamt weist der signalisierte Knotenpunkt damit eine schlechtere Leistungsfähigkeit auf als die Bestandslösung bei gleichzeitig verbessertem Angebot und Verkehrssicherheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen (gesicherte Quermöglichkeiten).

Wie für Variante 6 wird darauf hingewiesen, dass angesichts der engen Abfolge von mehreren LSA-Anlagen und Knotenpunkten auf „kurzer Strecke“ (LSA Aubinger Str., LSA Pretzfelder Straße [gepl.], KP Aubing Ost Straße, LSA Georg-Böhmer-Str., KP Fabrikstr., Ubostr.) eine detaillierte Untersuchung des Streckenzugs mittels Verkehrssimulation erforderlich ist, um das Gesamtverkehrsgeschehen in diesem Bereich hinsichtlich des Verkehrsflusses und der Leistungsfähigkeit korrekt betrachten zu können.

5.6.4.6 KNOTENPUNKT ALTOSTRAßE/BERGSONSTRAßE

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit am Knotenpunkt Altostraße/Bergsonstraße erfolgt für die Bestandsgeometrie mit bestehender Signalisierung. Von Seiten der LHM wurden dazu die signaltechnischen Unterlagen des Bestands zur Verfügung gestellt. Die Berechnungen erfolgen für die Morgen- und Abendspitzenstunde unter Berücksichtigung der bestehenden Festzeigersatzprogramme. Der Knotenpunkt wird in Festzeit betrieben mit einer Umlaufzeit von 90 s in den Spitzenstunden.

Die Berechnungen nach HBS 2015 weisen für die prognostizierten Verkehrsbelastungen sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von circa 66s (MS) bzw. 61s (AS) mit einer Verkehrsqualitätsstufe D eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit bei Anpassung der Freigabezeiten aus (s. Anlage 2-5). Ein Ausbau des Knotenpunktes ist damit nicht erforderlich. Eine Anpassung der Signalisierung auf eine verkehrsabhängige Steuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird empfohlen.

5.6.4.7 KNOTENPUNKT ALTOSTRAßE/UBOSTRAßE

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt Altostraße/Ubostraße erfolgt für die Bestandsgeometrie mit bestehender Signalisierung. Von Seiten der LHM wurden die signaltechnischen Unterlagen des Bestands zur Verfügung gestellt. Der Knotenpunkt wird in Festzeit betrieben mit einer Umlaufzeit von 90 s in den Spitzenstunden. Die Berechnungen erfolgen für die Morgen- und Abendspitzenstunde unter Berücksichtigung der bestehenden Festzeigersatzprogramme.

Die Berechnungen nach HBS 2015 weisen für die prognostizierten Verkehrsbelastungen sowohl in der Morgen- als auch in der Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von ca. 23-24s mit einer Verkehrsqualitätsstufe B eine gute Leistungsfähigkeit aus (s. Anlage 2-6). Eine Anpassung der bestehenden Festzeigersatzprogramme (Anpassung der Freigabezeiten ist erforderlich). Ein Ausbau des Knotenpunktes ist nicht erforderlich. Eine Anpassung der Signalisierung auf eine verkehrsabhängige Steuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird empfohlen.

5.6.4.8 KNOTENPUNKT ALTOSTRAßE/HOFLACHER STRAßE

Die Einmündung Altostraße/Hoflacher Straße ist im Bestand unsignalisiert. Abbiegespuren sind nicht vorhanden. Die Berechnungen nach HBS 2015 weisen für Planfall 7A/B - mit vergleichsweise niedrigen Verkehrsbelastungen sowohl für die Morgen- als auch für die Abendspitzenstunde mit mittleren Wartezeiten von <10s eine Verkehrsqualitätsstufe A eine sehr gute Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 2-7-1/2). Ein Ausbau oder Signalisierung des Knotenpunktes ist nicht erforderlich.

5.6.4.9 KNOTENPUNKT LIMESSTRAßE/AUBINGER STRAßE

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit für den Knotenpunkt Limesstraße/Aubinger Straße erfolgt für die Bestandsgeometrie mit bestehender Signalisierung. Von Seiten der LHM wurden die signaltechnischen Unterlagen des Bestands zur Verfügung gestellt. Der Knotenpunkt wird in Festzeit betrieben mit einer Umlaufzeit von 90 s in den Spitzenstunden. Die Berechnungen erfolgen für die Morgen- und Abendspitzenstunde unter Berücksichtigung der bestehenden Festzeigersatzprogramme.

Die Berechnungen nach HBS 2015 weisen für die prognostizierten Verkehrsbelastungen in der Morgenspitzenstunde eine mittlere Wartezeit von circa 41s (Verkehrsqualitätsstufe C) und in der Abendspitzenstunde

mit mittleren Wartezeiten von circa 56s mit einer Verkehrsqualitätsstufe D eine noch ausreichende Leistungsfähigkeit auf (s. Anlage 2-8). Eine Anpassung der bestehende Festzeigersatzprogramme (Anpassung der Freigabezeiten) ist erforderlich. Ein Ausbau des Knotenpunktes ist nicht erforderlich. Eine Anpassung der Signalisierung auf eine verkehrsabhängige Steuerung zur Verbesserung des Verkehrsflusses wird empfohlen.

5.6.4.10 ZUSAMMENFASSUNG VARIANTE 7

Zusammenfassend lässt sich wie in Variante 6 auch für Variante 7 festhalten:

- Alle Knotenpunkte im Bereich der Ortsdurchfahrt Aubing weisen für die Variante 7 im Bestand eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.
- Alle neu entstehenden Knotenpunkte (entlang der „Neuen Nord-Süd Verbindung“) sind entsprechend zu dimensionieren.

In der folgenden Abbildung sind die Ergebnisse der Kapazitätsberechnungen für die Variante 7 dargestellt:

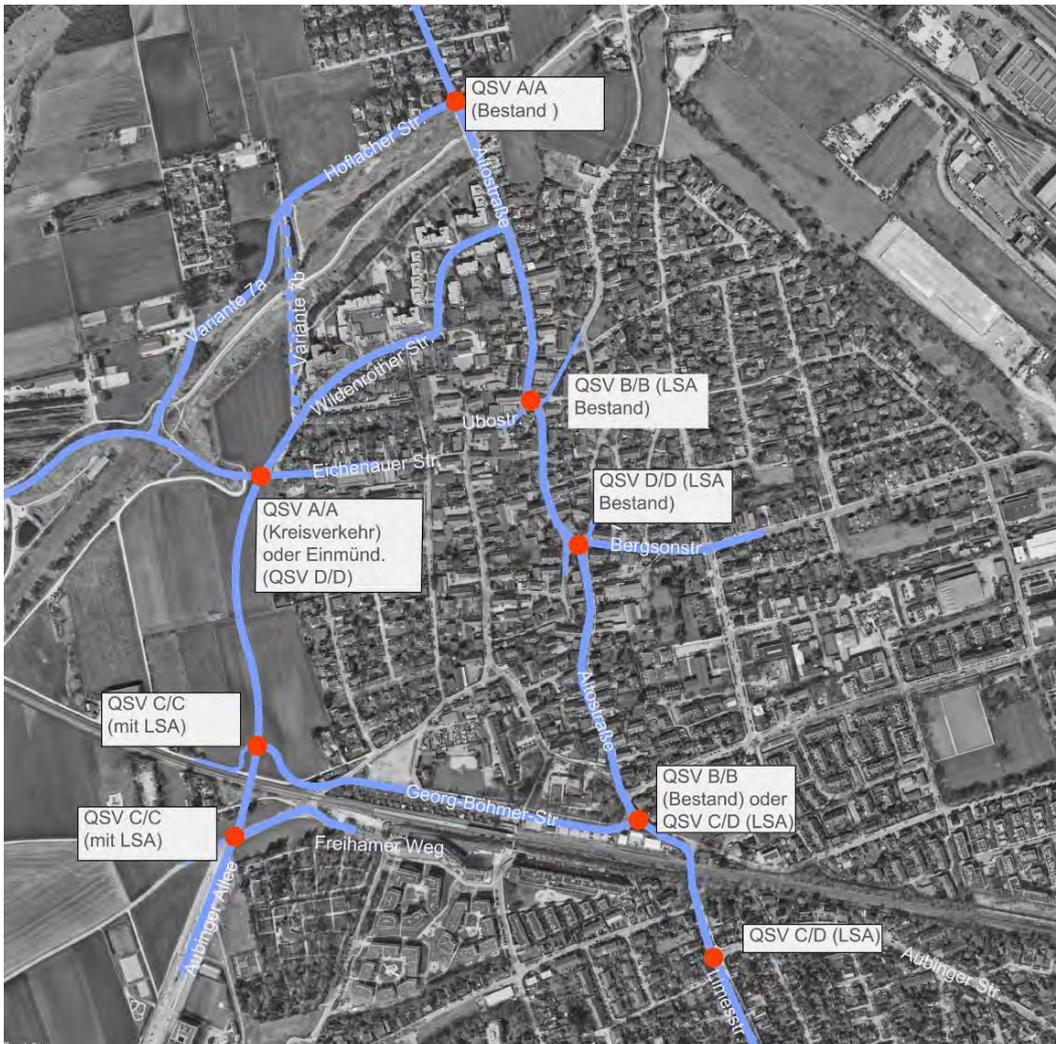


Abbildung 59: Ergebnisse HBS-Berechnungen Morgen- und Abendspitzenstunde für Variante 7 A/B (Quelle Luftbild: Google Earth Pro)

5.7 SCHALLTECHNISCHE BETRACHTUNGEN

5.7.1 SCHALLTECHNISCHE GRUNDLAGEN

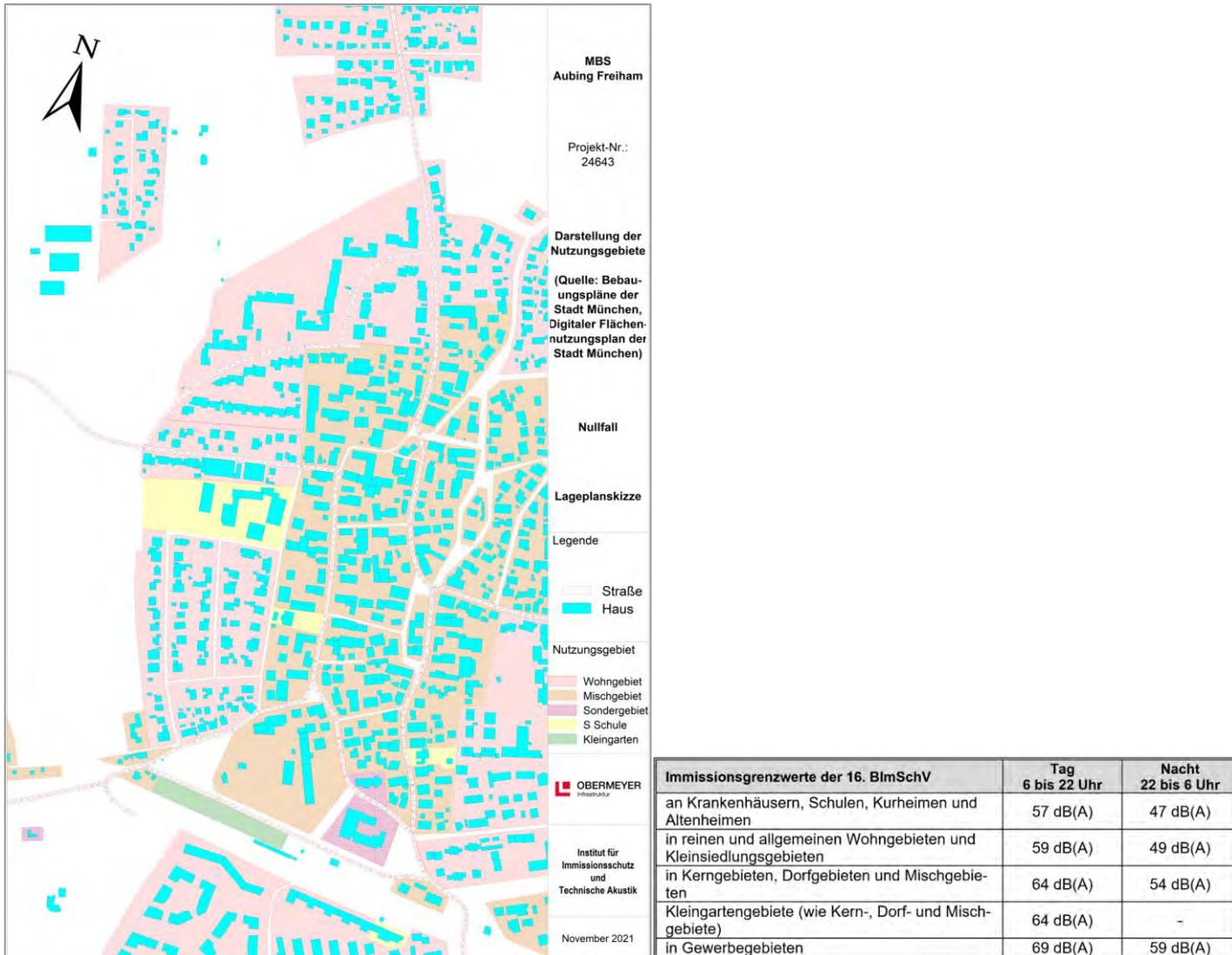


Abbildung 60: Übersicht über das Berechnungsmodell und die jeweilige Gebietseinstufung. Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV.

Um die schalltechnischen Auswirkungen der einzelnen Varianten zu untersuchen, wurden vereinfachte Berechnungsmodelle für Pegelberechnungen nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) erstellt. Für alle Varianten – Nullfall, Variante 6, Variante 7 A und B – wurden die Beurteilungspegel in Form von Isophonenkarten berechnet. Die Verkehrsbelastung wurde der Verkehrsprognose entnommen, inklusive der Schwerverkehrsanteilen in %. Die Tag-/Nacht-Verteilung der konzipierten Straßen wurde in Anlehnung an die Tabelle 2 der RLS-19 für die Kategorie Landes-, Kreis- und Gemeindeverbindungsstraßen vorgenommen. Die Geschwindigkeiten wurden entsprechend den derzeit geltenden zulässigen Höchstgeschwindigkeiten angesetzt. Die jeweilige Gebietseinstufung erfolgte durch die Online zugänglichen Bebauungsplänen sowie dem Flächennutzungsplan der Landeshauptstadt München. Die Immissionshöhe beträgt 6,30 m, was der Höhe des 1. Obergeschosses entspricht. Die Farbabstufung des Lärmpegels in den Lärmkarten orientiert sich an den Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV.

5.7.2 PROGNOSE NULLFALL 2035

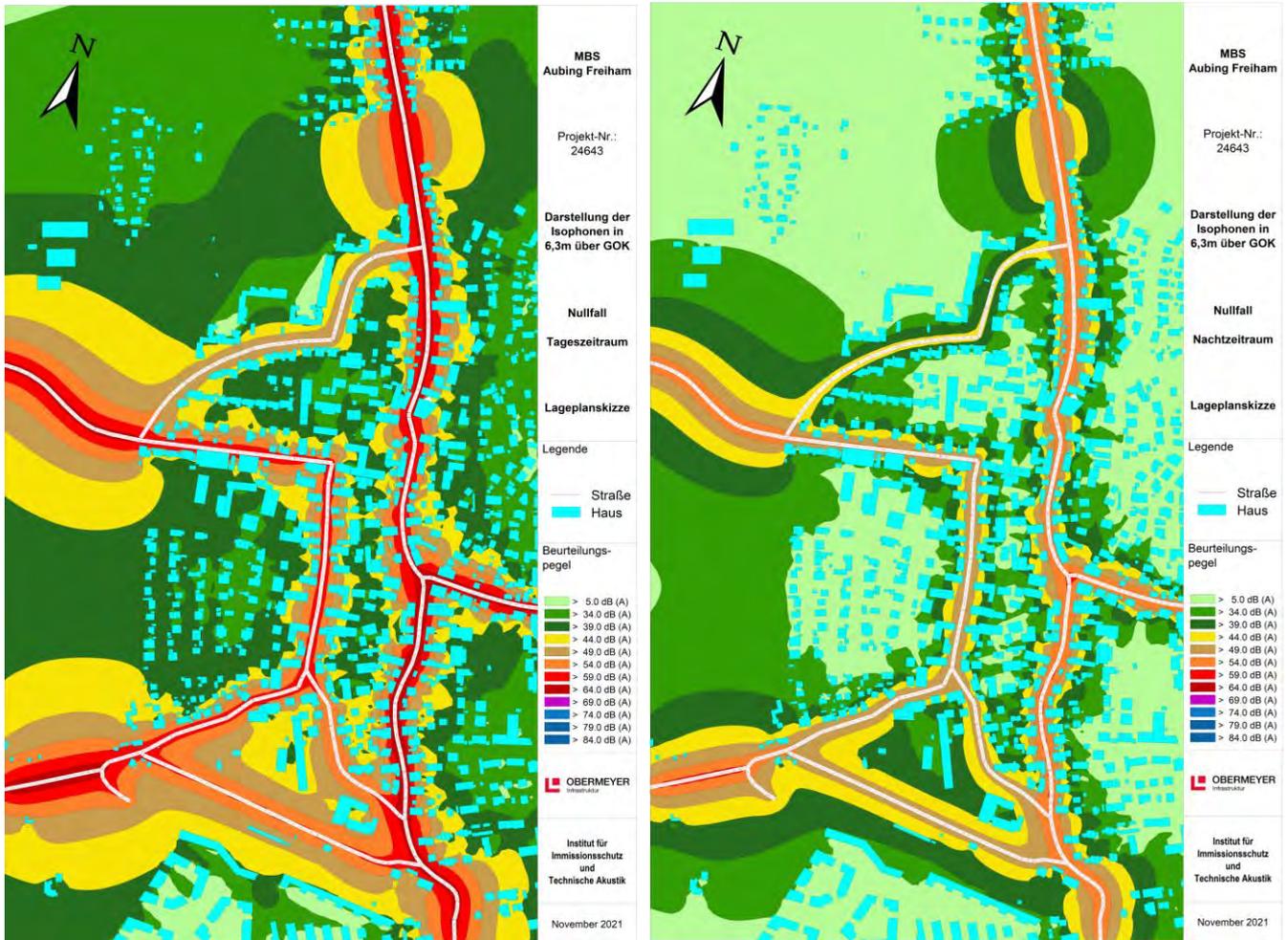


Abbildung 61: Isophonenkarte für den Tages- und Nachtzeitraum für den Prognose Nullfall 2035

Im Prognose Nullfall 2035 werden im Tageszeitraum die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohn- und Mischgebiete in der Altostraße und für Wohngebiete in der Eichenauer Straße überschritten. Im Nachtzeitraum werden die Grenzwerte entlang der gesamten Altostraße überschritten. Die Überschreitungen in der Eichenauer Straße verbleiben.

Die Variante des Prognose Nullfalls 2035 dient ausschließlich zum Vergleich mit den untersuchten Varianten, um eine mögliche Lärminderung zu visualisieren. Aus dem derzeitigen beziehungsweise zukünftigen Verkehrsaufkommen resultiert, bei einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte, kein Anspruch auf schallmindernde Maßnahmen.

5.7.3 VARIANTE 6

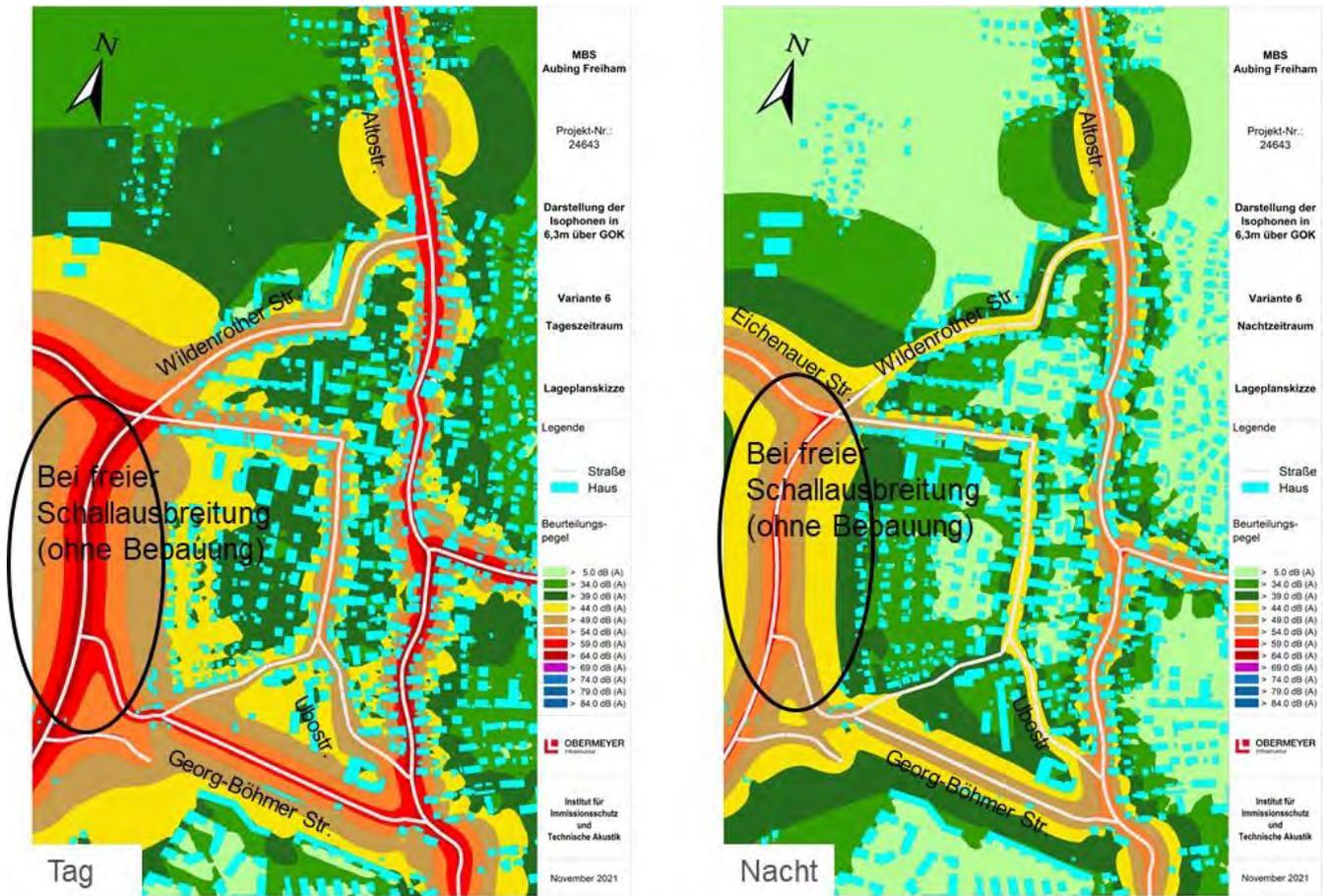


Abbildung 62: Isophonenkarte für den Tages- und Nachtzeitraum für die Variante 6

Im Tageszeitraum werden die Immissionsgrenzwerte für Wohn- und Mischgebiete entlang der Altostraße überschritten. Im Nachtzeitraum werden zudem die Grenzwerte in der Eichenauer Straße überschritten. Die Lärmbelastung im innerörtlichen Bereich unterscheidet sich nur in geringem Maße gegenüber des Prognose Nullfalls 2035.

Insbesondere im Bereich des Germeringer Wegs, Ubostraße und Eichenauer Straße ist jedoch eine deutliche Abnahme der Schallimmissionen erkennbar.

In der folgenden Tabelle sind die Abstände von der Straßenmittellachse der neuen Nord-Süd-Verbindung zwischen Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße in Metern angegeben, bis zu denen die Grenzwerte für Wohn- beziehungsweise Mischgebiete überschritten werden.

	Wohngebiet		Mischgebiet	
	Tag	Nacht	Tag	Nacht
Erforderlicher Abstand von Straßenmittellachse Nord-Süd-Verbindung [m]	35	48	15	24

Tabelle 4: Tabelle erforderlicher Abstand von Straßenmittellachse zur Einhaltung der Grenzwerte nach Gebietsart

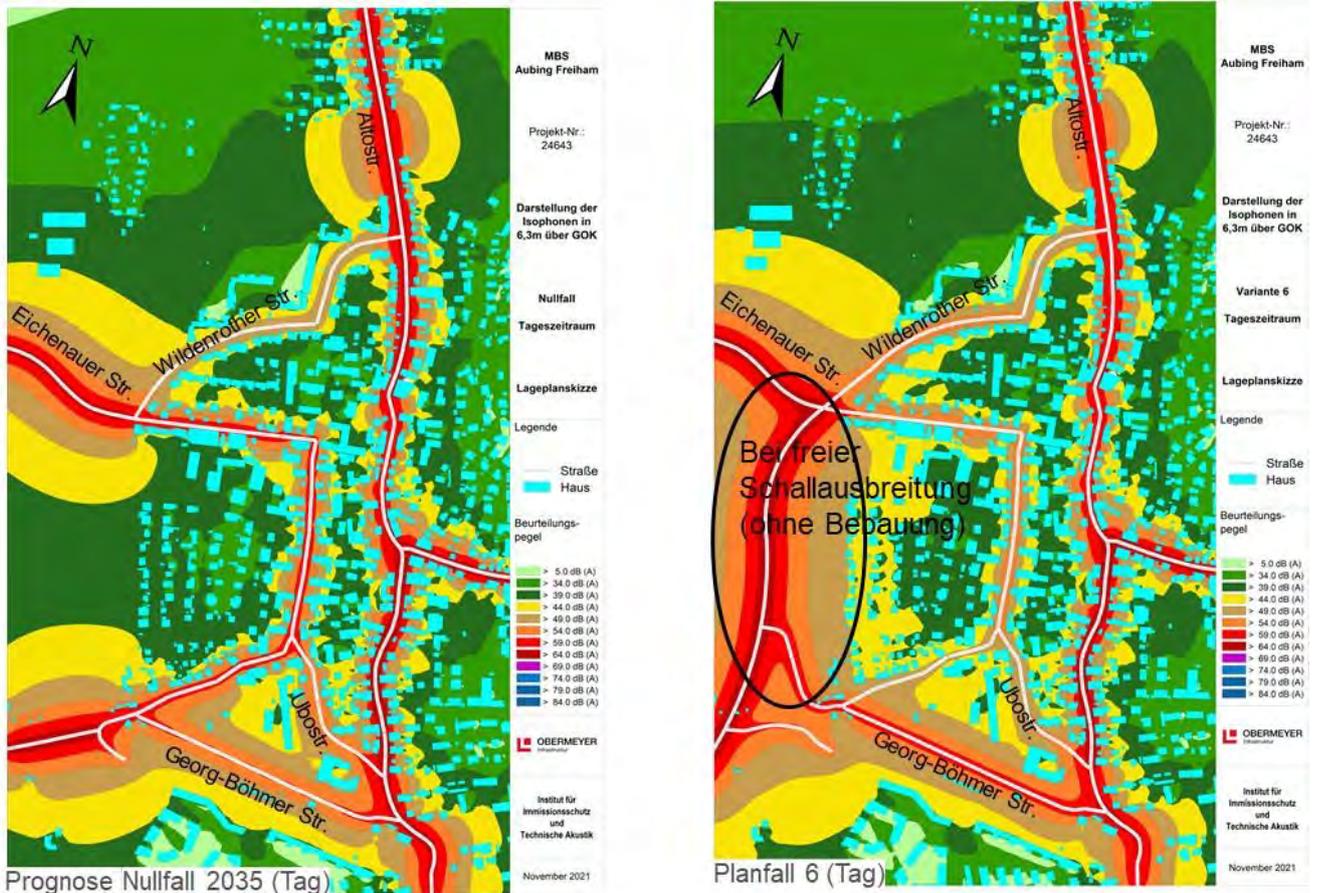


Abbildung 63: Gegenüberstellung der Isophonenkarten für den Tageszeitraum des Nullfalls 2035 und der Variante 6

5.7.4 VARIANTE 7A

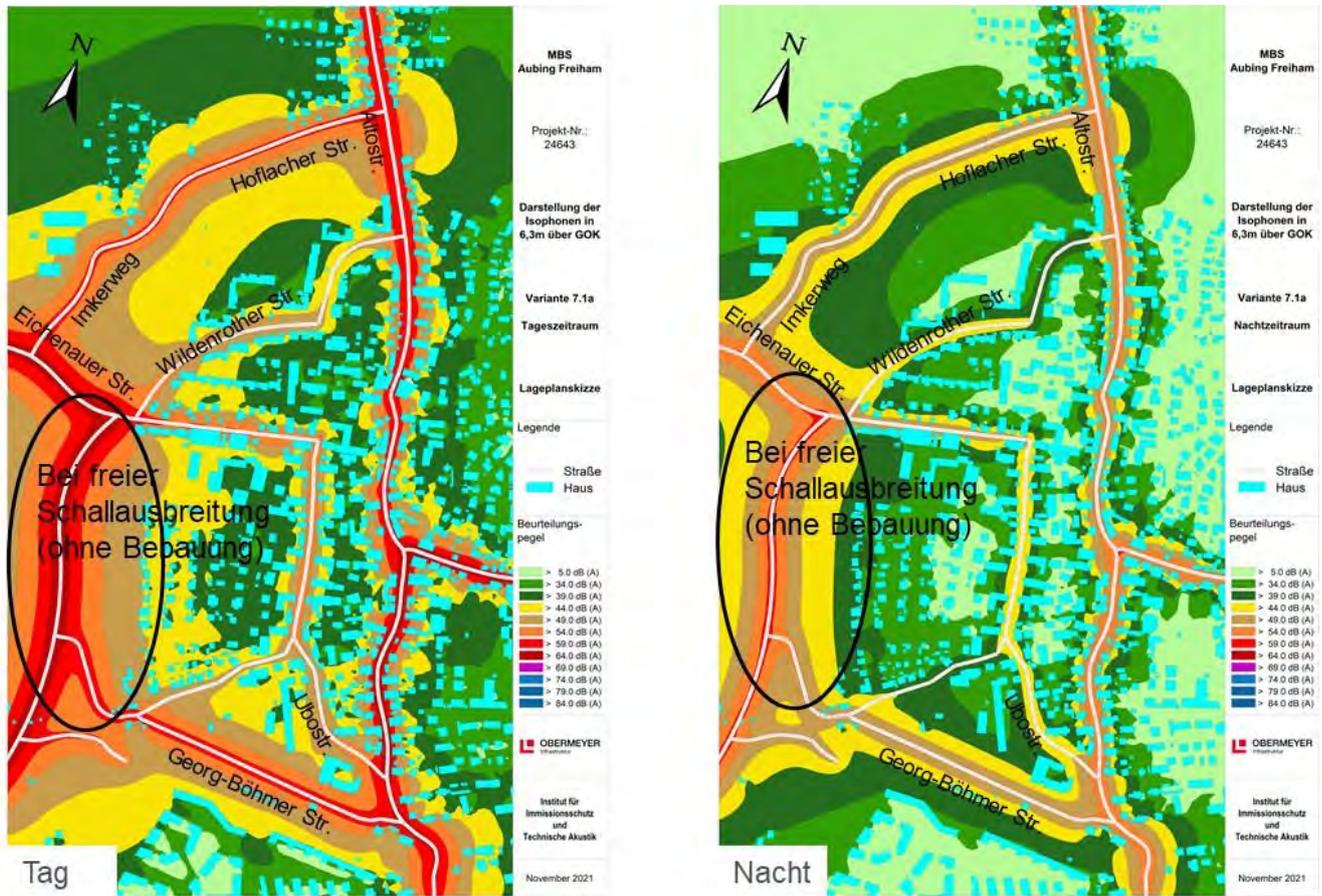


Abbildung 64: Isophonenkarte für den Tages- und Nachtzeitraum für die Variante 7A

In der Variante 7A werden im Tages- bzw. Nachtzeitraum die Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete im nördlichen Bereich der Altostraße noch teilweise überschritten. Im südlichen Bereich der Altostraße bestehen weiterhin Überschreitungen der Grenzwerte für das Mischgebiet. Im Nachtzeitraum werden die Grenzwerte in der Eichenauer Straße ebenfalls überschritten.

Insbesondere im Bereich des Germeringer Wegs, Ubostraße und Eichenauer Straße ist eine deutliche Abnahme der Schallimmissionen erkennbar.

In der folgenden Tabelle sind die Abstände von der Straßenmittellachse der neuen Nord-Süd-Verbindung zwischen Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße (Abschnitt Süd) und zwischen Eichenauer Straße und Altostraße (Abschnitt Nord) in Metern angegeben, bis zu denen die Grenzwerte für Wohn- beziehungsweise Mischgebiete überschritten werden.

Variante 7A		Wohngebiet		Mischgebiet	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
Erforderlicher Abstand von Straßenmittellachse Nord-Süd-Verbindung [m]	Abschnitt Nord	8	15	-	-
	Abschnitt Süd	37	50	16	25

Tabelle 5: Tabelle erforderlicher Abstand von Straßenmittellachse zur Einhaltung der Grenzwerte nach Gebietsart (Variante 7A)

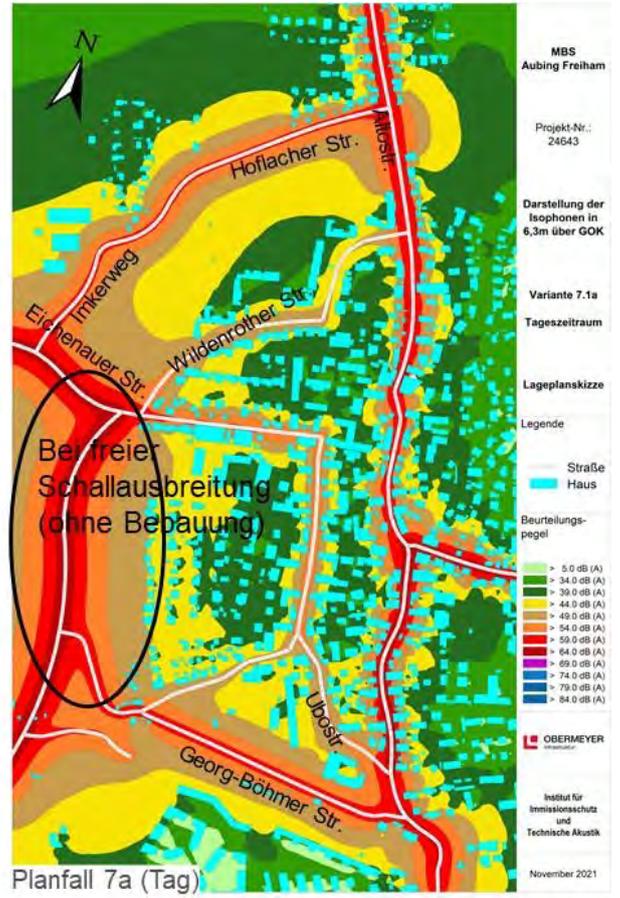
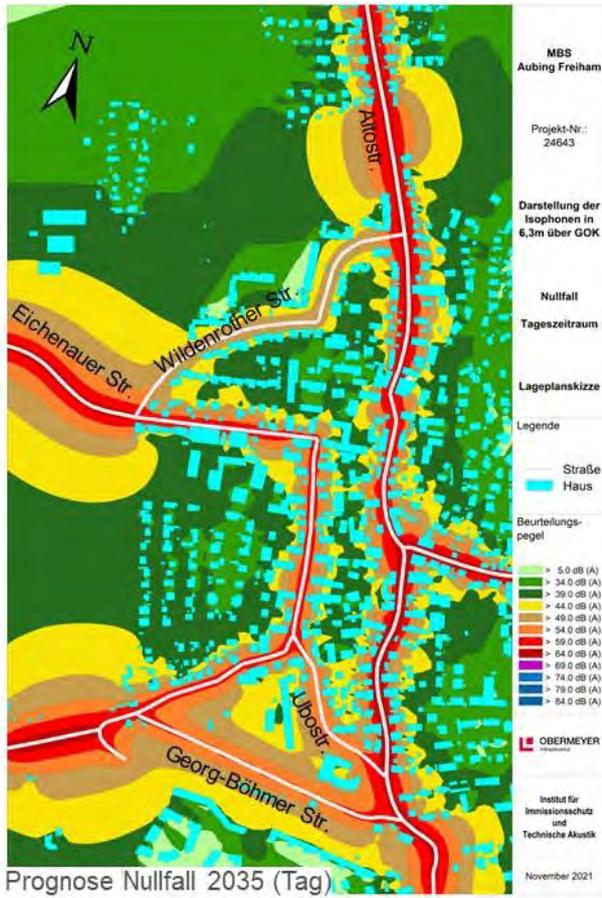


Abbildung 65: Gegenüberstellung der Isophonenkarten für den Tageszeitraum des Nullfalls 2035 und der Variante 7A

5.7.5 VARIANTE 7B

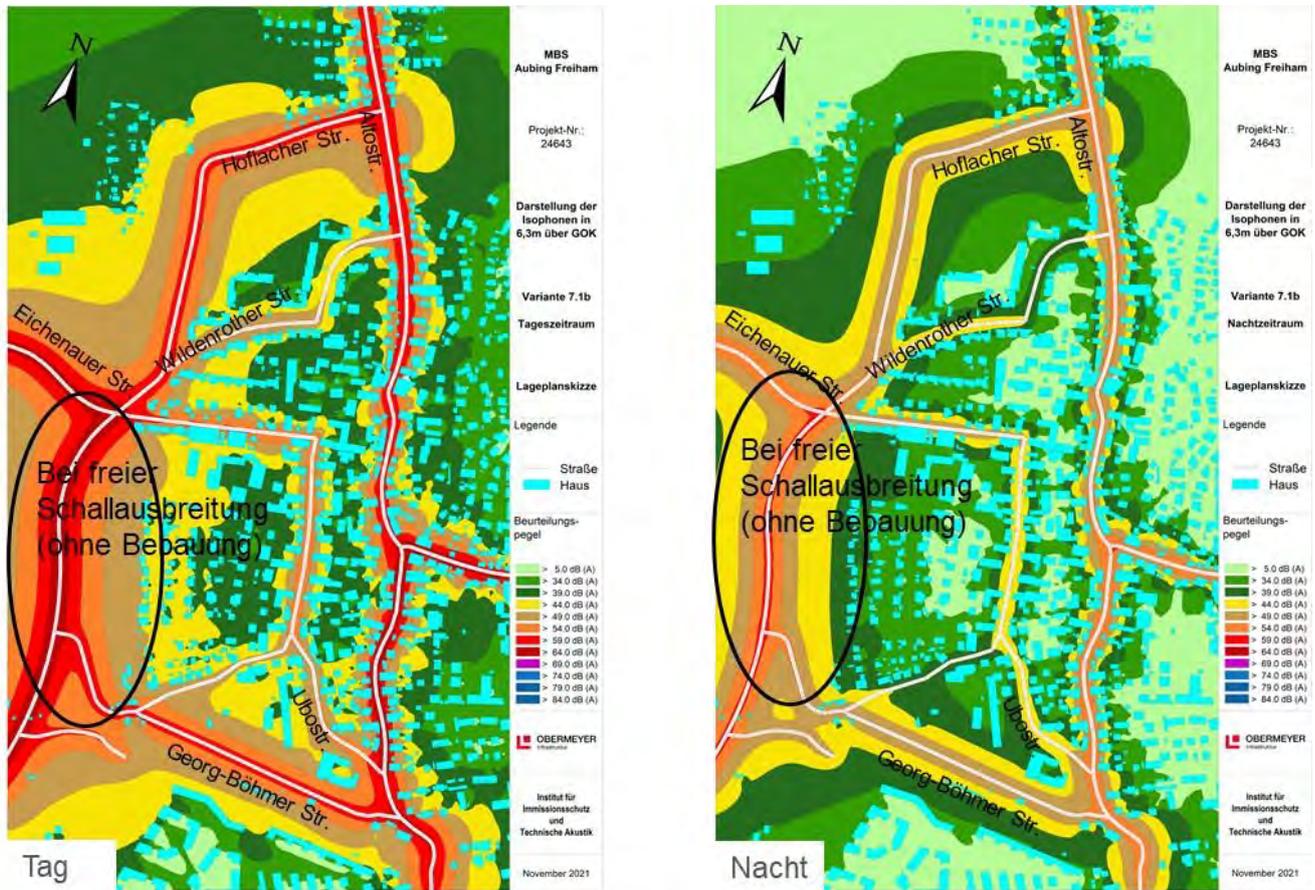


Abbildung 66: Isophonenkarte für den Tages- und Nachtzeitraum für die Variante 7B

In der Variante 7B werden im Tageszeitraum die Immissionsgrenzwerte entlang der Altostraße nur mehr vereinzelt überschritten. Im Nachtzeitraum werden die Grenzwerte in der Altostraße und Eichenauer Straße deutlich überschritten.

Insbesondere im Bereich des Germeringer Wegs, Ubostraße und Eichenauer Straße Ost ist eine deutliche Abnahme der Schallimmissionen erkennbar.

In der folgenden Tabelle sind die Abstände von der Straßenmittellachse der neuen Nord-Süd-Verbindung zwischen Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße (Abschnitt Süd) und zwischen Eichenauer Straße und Altostraße (Abschnitt Nord) in Metern angegeben, bis zu denen die Grenzwerte für Wohn- beziehungsweise Mischgebiete überschritten werden.

Variante 7A		Wohngebiet		Mischgebiet	
		Tag	Nacht	Tag	Nacht
Erforderlicher Abstand von Straßenmittellachse Nord-Süd-Verbindung [m]	Abschnitt Nord	12	20	-	-
	Abschnitt Süd	38	50	17	26

Tabelle 6: Tabelle erforderlicher Abstand von Straßenmittellachse zur Einhaltung der Grenzwerte nach Gebietsart (Variante 7B)

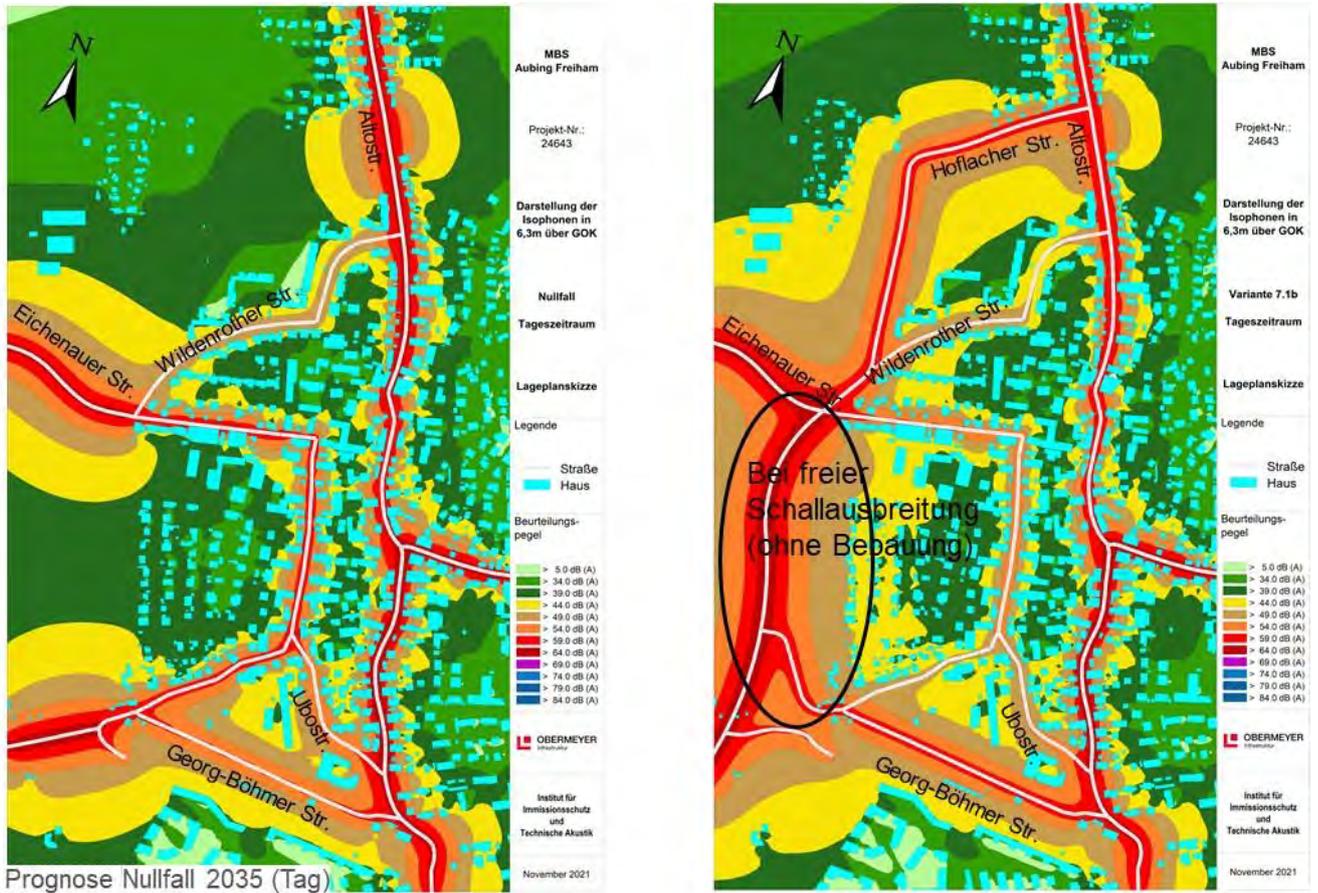


Abbildung 67: Gegenüberstellung der Isophonenkarten für den Tageszeitraum des Nullfalls 2035 und der Variante 7B

5.7.6 ZUSAMMENFASSUNG SCHALLTECHNISCHE BETRACHTUNG

Die schalltechnischen Berechnungen haben gezeigt, dass nur geringfügige Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten bestehen.

Im Vergleich zum Nullfall 2035 ist in allen Varianten eine deutliche Reduktion der Beurteilungspegel im Bereich des Germeringer Wegs, der Ubostraße und der Eichenauer Straße Ost zu erkennen. In den Varianten 7A/B verringern sich zudem die Beurteilungspegel entlang des nördlichen Bereichs der Altostraße. Der südliche Bereich der Altostraße bleibt in allen Varianten nahezu unverändert.

Im Bereich der Umgehungsstraße ist im Nachtzeitraum in Abständen bis zu 50 m von der Straßenmitteleachse mit Überschreitungen der Beurteilungspegel zu rechnen.

In den Varianten 7A/B ist zusätzlich mit einer Verlärmung des Naherholungsraums im Bereich des Autobahndeckels zu rechnen.

5.8 BEWERTUNG VARIANTEN 6, 7A/B

5.8.1 BETRACHTUNG RECHTLICHE AUSGANGSLAGE/REALISIERBARKEIT

Die Trasse der neuen Nord-Süd-Verbindung greift in allen Varianten südlich der Bahn in planfestgestellte Ausgleichsflächen ein, die entsprechend ersetzt werden müssen. Die Varianten 7A/B greifen zusätzlich nördlich der Eichenauer Straße in planfestgestellte Ausgleichsflächen im Bereich des Autobahndeckels ein.

Betrachtet man den gültigen Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan so verläuft die neue Trasse in allen Varianten zwischen Bahn und Eichenauer Straße durch die im Flächennutzungsplan als Wohnbaufläche dargestellte Fläche der Potentialfläche Aubing-West. Die neue Trasse dient dabei gleichzeitig als Erschließung der Potentialfläche Aubing West.

Des Weiteren durchschneiden beziehungsweise tangieren die Trassen der Varianten 7A/B zwischen Eichenauer Straße und Altostraße folgende Bereiche:

- Regionaler Grünzug
- Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft
- Allgemeine Grünflächen nördlich Eichenauer Straße und im Bereich Autobahndeckel
- Übergeordnete Grünbeziehung im Bereich Autobahndeckel
- Landwirtschaftliche Flächen nordwestlich Autobahndeckel

Betrachtet man die Realisierbarkeit der Varianten ist festzuhalten, dass bei der Flächenverfügbarkeit in der Variante 6 nahezu keine privaten Grundstücksflächen betroffen sind, während in den Varianten 7A/B der Abschnitt zwischen Eichenauer Straße und Altostraße einen sehr großen Eingriff in private Grundstücksflächen benötigt, deren Verfügbarkeit zu hinterfragen ist. Hinsichtlich Ausgleichsflächenbedarf bestehen in den Variante 6, 7A/B Ausgleichserfordernisse für Eingriffe in Natur und Landschaft sowie ein Ausgleichsanspruch für Eingriffe in die planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Bahntrasse sowie für Variante 7 ein Ausgleichsanspruch für Eingriffe in planfestgestellte Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel. Der Ausgleichsbedarf ist dabei bei Variante 7A/B erheblich höher als in Variante 6. Die Investitionskosten sind in den Varianten 7A/B aufgrund der erheblich längeren Trasse und dem erforderlichen Grundstückserwerbs- und den Straßenbaukosten erheblich höher anzusetzen.

5.8.2 VERKEHRLICHE BEWERTUNG

MIV:

Die Betrachtungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) haben gezeigt, dass die Bestandsknotenpunkte in der Ortsdurchfahrt Aubing (nördlich Bahngleise) in den Spitzenstunden für die untersuchten Varianten ausreichende Leistungsfähigkeiten aufweisen und ein Ausbau voraussichtlich 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 Ausbildung des Knotenpunktes hängt hierbei neben den gewünschten zu erreichenden verkehrlichen Zielen (Stichwort Verkehrsberuhigung) auch von der zukünftigen Bebauung der Potentialfläche Aubing-West ab. Deshalb kann hier vorerst keine Empfehlung abgegeben werden.

Hinsichtlich der verkehrlichen Wirksamkeit zeigen sowohl Variante 6 und Variante 7A/B vor allem für die Ubostraße und die östliche Eichenauer Straße sowie in Abschnitten der Altostraße gute Entlastungswirkungen.

Gleichzeitig steigt das Verkehrsaufkommen in der Eichenauer Straße West (Richtung Puchheim) in der Georg-Böhmer-Straße, im Freihamer Weg und in geringem Maß in der Wildenrother Straße (v.a.

Umverlagerung der Fahrten der Anwohner) in den Planfällen an. Die Querschnitte der Georg-Böhmer-Straße und des Freihamer Wegs sollen entsprechend der Planung ausgebaut werden. Der Bestandsquerschnitt der Wildenrother Straße ist ausreichend dimensioniert und muss für eine leistungsfähige Abwicklung des Verkehrs nicht ausgebaut werden. Die Zone 30 Regelung soll weiterhin bestehen bleiben. Die Verkehrszunahmen in der Wildenrother Straße sind vor allem bedingt durch eine Umorientierung der Anwohner, die im Verkehrsmodell die neue Nord-Süd-Verbindung nutzen, anstatt über die Gilchinger Straße und die Altostraße in Richtung Süden beziehungsweise in Gegenrichtung zu fahren. Der bestehende Querschnitt der Eichenauer Straße ist mit seiner Breite von circa 5 m unterdimensioniert und sollte ausgebaut werden (mind. 5,5 m -6 m).

Für alle vertieften Varianten weist das Verkehrsmodell hohe Verkehrsbelastungen (12.000-1.5000 Kfz/24h) auf der neuen Nord-Süd-Verbindung im Bereich der Potentialfläche auf, die entsprechende schalltechnische Auswirkungen auf die geplante Wohnbebauung in der ersten Baureihe haben wird (s.a. schalltechnische Bewertung).

Die Varianten 7A//B weisen für den nördlichen Abschnitt zwischen Eichenauer Straße und Altostraße (Erweiterte Nord-Süd-Verbindung) mit prognostizierten Verkehrsbelastungen von 2.500 - 3.000 Kfz/24h nur eine geringe Verkehrswirksamkeit auf, sodass aus gutachterlicher Sicht das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Erweiterung 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 beiden Varianten umsetzbar.

Radverkehr:

Für alle Varianten der Vertiefung ist entlang der neuen Nord-Süd-Verbindung straßenbegleitend von der Aubinger Allee bis zur Eichenauer Straße beidseitig die Anordnung von barrierefreien Radwegen geplant. Damit wird die Verbindung zwischen Aubing und dem neuen Ortsteil in Nord-Süd-Richtung erheblich gestärkt und eine durchgehende Radwegverbindung zwischen der Bodenseestraße im Süden (Nebenroute Radverkehr) und der Eichenauer Straße (Hauptroute Radverkehr) geschaffen. Entlang der Georg-Böhmer-Straße und dem Freihamer Weg werden die Radfahrer bei einer zulässigen Geschwindigkeit von 30km/h auf der Fahrbahn im Mischverkehr geführt werden, da einerseits die prognostizierten Verkehrsbelastungen gem. den ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen) keine Fahrradinfrastruktur erforderlich macht und gleichzeitig gemäß Stadtratsbeschluss (Sitzungsvorlage Nr. 14 – 20 / V 15585, vom 18.12.2019) in Zone 30-Bereiche keine Fahrradinfrastruktur erstellt wird.

Fußverkehr:

Die Planungen sehen neben dem Neubau der Gehwege entlang der neuen Nord-Süd-Verbindung von der Aubinger Allee bis zur Eichenauer Straße, für alle Varianten, 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 vor allem in der Anbindung von Aubing an Freiham aber auch Aubing mit Neuaubing verbessert und gestärkt.

5.8.3 SCHALLTECHNISCHE BEWERTUNG

Die schalltechnischen Berechnungen haben gezeigt, dass nur geringfügige Unterschiede zwischen den einzelnen Varianten bestehen.

Im Vergleich zum Nullfall 2035 ist eine Reduktion der Beurteilungspegel im Bereich der Ubostraße und Eichenauer Straße sowie in der Variante 7 im nördlichen Bereich der Altostraße erkennbar. Der südliche Bereich der Altostraße bleibt nahezu unverändert.

Im Bereich der Umgehungsstraße ist im Nachtzeitraum bis zu Abständen von 50 m von der Straßenmittellachse mit Überschreitungen der Beurteilungspegel zu rechnen.

In den Varianten 7A/B ist zusätzlich mit einer Verlärmung des Naherholungsraums im Bereich des Autobahndeckels zu rechnen.

5.8.4 STÄDTEBAULICHE UND LANDSCHAFTSPLANERISCHE BEWERTUNG

Aus städtebaulicher Sicht bieten die Varianten 6, 7A/B vor allem eine sehr gute und die Möglichkeit einer flächensparenden, effizienten Erschließung der Potentialfläche Aubing-West durch die neue Nord-Süd-Verbindung. Gleichzeitig weist die neue Trasse einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr unter anderem durch die Verlagerung von Verkehren aus der Ubostraße und der Eichenauer Straße Ost auf, sodass voraussichtlich für die erste Bebauungsreihe der geplanten Bebauung der Potentialflächen Schallschutzmaßnahmen getroffen werden müssen.

Der geplante Ausbau und die Neugestaltung der Georg-Böhmer-Straße (definierter Straßenraum) mit beidseitigen Gehwegen ermöglicht:

- eine Förderung der die Verbindung zwischen Bahnhof und Festplatz
- die Planung und Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Potentiale in Freiflächen)
- die Einbindung des UBO-Geländes mit verbesserter Anbindung an Bahnhof.

Zusätzlich ist zur Verbesserung der Verknüpfung zwischen Aubing, Neuaubing und Freiham in Abstimmung mit der DB eine zusätzliche barrierefreie Querung am Westende des Bahnsteigs für Fußgänger und Radfahrer geplant (DB).

Aus städtebaulicher Sicht wird zudem durch die neue Querung der Bahn sowohl die Eingangssituation Freiham von Norden als auch die Eingangssituation Aubing (Georg-Böhmer-Straße, Neue Nord-Süd Verbindung) verbessert.

Alle betrachteten Varianten führen zu zusätzlichen Versiegelungen durch das geplante Querungsbauwerk der Bahn sowie der neuen Nord-Süd-Verbindung. Südlich der Bahn wird eine planfestgestellte Ausgleichsflächen durchschnitten, in der sich Habitate für Zauneidechsen befinden. Insgesamt ist der Eingriff in den Naturhaushalt und die erforderlichen Ausgleichsflächen sowie die artenschutzrechtlichen Erfordernisse noch gesondert zu ermitteln.

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

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

Insgesamt entsteht damit in den Varianten 7A/B ein sehr hoher naturschutzfachlicher Ausgleichsflächenbedarf.

5.8.5 ZUSAMMENFASSUNG/FAZIT

Aus verkehrlicher Sicht wird Variante 6 weiterhin als Vorzugsvariante für die weiteren Planungen gesehen, da die Varianten 7A/B bei hohen Investitionskosten und kritischen Eingriffen hinsichtlich der ökologischen Situation und der Erholungsfunktion nur eine geringe verkehrliche Wirksamkeit für den Ortskern Aubing zeigt. 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 ist aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

Insgesamt weist Variante 6 im Vergleich zu den Varianten 7A/B die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft auf.

Auch aus städtebaulicher und landschaftsplanerischer Sicht wird die Variante 6 befürwortet, da einerseits die Potentialfläche Aubing West flächensparend erschlossen wird und andererseits der vorhandene wertvolle Landschaftsraum nördlich der Eichenauer Straße in seiner bisherigen Qualität erhalten wird. Die Landeshauptstadt München hatte sich für die Tieferlegung und Einhausungsverlängerung der Autobahntrasse im damaligen Planfeststellungsverfahren ausgesprochen, um die städtebaulichen und ökologischen Eingriffe zu reduzieren. Dies wurde als richtungsweisender Lösungsansatz gesehen.

Zerschneidungseffekte werden hier vermieden. Der auf dem Autobahndeckel konzipierte Biotopverbund und die neu geschaffenen Erholungsflächen werden dagegen bei Variante 7A und 7B stark beeinträchtigt.

Zur besseren Übersicht sind, ist die Bewertung der vertieften Varianten nochmals getrennt nach den Fachbereichen in den folgenden Tabellen zusammengefasst.

Fachbereich	Kriterien	Variante 6	Variante 7a (Imkerweg)	Variante 7b (Autobahndeckel)
Rechtliche Ausgangslage	Flächennutzungsplan mit Landschaftsplan	Ausgewiesene Wohnbauflächen Potentialfläche Aubing-West	Ausgewiesene Wohnbauflächen Potentialfläche Aubing-West Betroffen sind: <ul style="list-style-type: none"> • Regionaler Grünzug • Flächen mit Nutzungsbeschränkungen zum Schutz, zur Pflege und Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft • Allgemeine Grünflächen nördlich Eichenauer Straße und im Bereich Autobahndeckel • Übergeordnete Grünbeziehung im Bereich Autobahndeckel • Landwirtschaftliche Flächen nordwestlich Autobahndeckel... 	
	Planfeststellung	- Planfestgestellte Ausgleichsflächen südlich der Bahntrasse		- Planfestgestellte Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel
Realisierbarkeit	Flächenverfügbarkeit	+ nahezu keine privaten Flächen betroffen	- Hoher Bedarf an privaten Grundstücksflächen	
	Ausgleichsflächenbedarf	- Ausgleichsflächenfordernis für Eingriffe in Natur und Landschaft		
		- Ausgleichsanspruch für Eingriffe in planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Bahntrasse		- Ausgleichsanspruch für Eingriffe in planfestgestellte Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel
	Technische Machbarkeit	Neue Eisenbahnüberführung Aubinger Allee bei allen Varianten identisch		
Kosten	+	- Höhere Investitionskosten (Grundstückserwerb, Straßenbau)		
Verkehr				
MIV	Kapazitäten Knotenpunkte / Strecken	+ die Bestandsknotenpunkte in der Ortsdurchfahrt Aubing (nördlich Bahngleise) weisen ausreichende Kapazitäten in den Spitzenstunden auf + „neue“ Knotenpunkte entlang Nord-Süd-Verbindung können leistungsfähig dimensioniert werden - Querschnitt Eichenauer Straße (West Richtung Puchheim) für prognostizierte Verkehrsbelastungen unterdimensioniert -> verkehrliche/bauliche Maßnahmen notwendig		
	Verkehrliche Wirksamkeit	+ Gute Entlastungswirkung für die Ubostraße und die Eichenauer Straße Ost in Aubing + Entlastung der Altostraße - Verkehrszunahmen auf Georg-Böhmer-Straße und Freihamer Weg - Verkehrszunahmen auf der Eichenauer Straße West		
		- Verkehrszunahme auf der Wildenrother Straße (unkritisch hinsichtlich Leistungsfähigkeit)	- Geringe verkehrliche Wirksamkeit der „Erweiterten Nord-Südverbindung“ (2.500 Kfz/24h) -> Kosten – Nutzen!	- Geringe verkehrliche Wirksamkeit der „Erweiterten Nord-Süd-Verbindung“ (3.000 Kfz/24h) -> Kosten – Nutzen!
	- Hohe Verkehrsbelastungen auf der „Nord-Süd-Verbindung“ (12.000 – 15.000 Kfz/24) im Bereich der Potentialflächen (potentielle Wohnbauflächen)			
ÖPNV	+ ÖPNV- Konzept bei allen Varianten umsetzbar (keine Unterschiede)			
Radverkehr/ Fußgänger	+ entlang der neuen Verbindung werden Fuß- und Radwege angeordnet (gute Vernetzung Freiham/Aubing: Stärkung der Nord-Süd-Verbindung) + Georg-Böhmer-Straße und Freihamer Weg werden ausgebaut (beidseitige Gehwege) + zusätzliche Fußgänger-/Radfahrerunterführung im Bereich S-Bahnsteig West geplant			

Tabelle 7: Zusammenfassung Variantenbewertung Teil 1

Fachbereich	Kriterien	Variante 6	Variante 7a (Imkerweg)	Variante 7b (Autobahndeckel)
Schall	Betroffenheiten	Ortsdurchfahrten Aubing: + Deutliche Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Ubostraße und Eichenauer Straße o Nahezu gleich bleibende Beurteilungspegel im Bereich der Altostraße (südlich der Bergsonstraße) o Geringe Reduktion des Beurteilungspegel im Bereich der Altostraße (nördlich der Bergsonstraße) Bereich Potentialfläche: - Bei Neubebauung bis zur Straße und Einstufung als Wohngebiet ist mit Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV in der 1. Bebauungsreihe zu rechnen		
			- Verlärmung Naherholungsraum	
Städtebau und Grünplanung	Georg-Böhmer-Str, Bahnhof Potentialfläche	+ Neugestaltung Georg-Böhmer-Straße (definierter Straßenraum) fördert Verbindung Bahnhof-Festplatz + Planung ermöglicht Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes (Potentiale in Freiflächen) + Barrierefreie Querung an Ost- und Westende des Bahnsteigs geplant (DB) + Einbindung UBO-Gelände mit verbesserter Anbindung an Bahnhof möglich + gute Erschließung der Potentialflächen - Hoher Anteil an Durchgangsverkehr (Potentialfläche)		
	Eingangssituation	+ Verbesserung der Eingangssituation Freiham von Norden + Verbesserung der Eingangssituation Aubing (Georg-Böhmer-Straße, Neue Nord-Süd Verbindung)		
	Erholungslandschaft		- Eingriff in das Landschaftsbild durch neue Straßentrassen - Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch zusätzliche Straßen - Positive Wirkung der Autobahneinhausung als verbindendes Element in die Landschaft wird beeinträchtigt	
Natur und Landschaft	Versiegelung	- Versiegelung durch Querungsbauwerk und neue Nord-Süd-Verbindung		
			- Erhebliche neue Versiegelung durch neue Straßentrasse parallel zum Autobahndeckel - Verlust bzw. randliche Beeinträchtigung naturschutzfachlich hochwertiger Flächen	
			- Durchschneidung Grünverbindung Aubinger Lohe – Naherholungsflächen Autobahndeckel	- Massiver Eingriff in die Grünflächen (Grünbelange durch Durchschneidung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel) und Naherholungsflächen
	Eintrag von Schadstoffen	- Eintrag von Nähr- und Schadstoffen, vor allem relevant im Bereich der freien Landschaft		
	Biotopverbund	- Beeinträchtigung des Trockenverbundes und des Schafbeweidungskonzepts auf der Einhausung - Beeinträchtigung des Biotopverbundes zw. Aubinger Lohe und Tunneldecke		
	Ausgleichsflächen	- Hoher naturschutzfachlicher Ausgleichsflächenbedarf		

Tabelle 8: Zusammenfassung Variantenbewertung Teil 2

6. T4 DETAILLIERTE MACHBARKEITSSTUDIE AUF GRUNDLAGE EINER VORZUGSVARIANTE

Da die Varianten 6 und 7A/B im definierten Plangebiet einen identischen Trassenverlauf aufweisen, sind die technischen Planungen im definierten Planungsgebiet für die vertieften Varianten identisch.

6.1 PLANUNGSGRUNDLAGEN

Als Planungsgrundlagen liegen die folgenden Unterlagen vor:

- Digitale Stadtgrundkarte LHM
- Datenauszug GeoInfo: Biotopflächen Untersuchungsraum (LHM 30.05.2020)
- Datenauszug GeoInfo: Eigentumsverhältnisse
- DGM Aubing (LHM)
- Vorplanung Streckenplanung S4 (IB Schüssler-Plan im Auftrag der DB, Stand August 2021)
- Spartenlagepläne aus Spartenabfrage.

6.1.1 PLANUNGSRAUM

Der Planungsraum befindet im Stadtteil Aubing/Freiham und ist im Wesentlichen durch Wohn-/ Mischbebauung auf der Nordseite sowie durch die in Ost-West-Richtung laufende DB-Trasse (S4 Pasing Buchenau) gekennzeichnet. Im Bereich des festgelegten Querungskorridors grenzen nördlich der Bahn landwirtschaftliche Nutzflächen und südlich der Bahn planfestgestellte Ausgleichsflächen an. Die Bahntrasse befindet sich gegenüber der angrenzenden Umgebung in Dammlage.

6.1.2 ANLAGEN DER DB AG, PLANUNG DB

Die heute zweigleisige Bahnstrecke der S4 soll drei- bzw. viergleisig aufwärtskompatibel ausgebaut werden. Dazu laufen derzeit die Vorplanungen durch die DB und das von ihr beauftragte Büro Schüssler-Plan. Die vorliegenden Planungen basieren auf der dreigleisigen Streckenplanung Stand Oktober 2021 des Büros Schüssler-Plan. In Abstimmung mit dem Mobilitätsreferat (MOR), dem Baureferat und der Bahn, wurde für die technische Planung des neuen Eisenbahnüberführungsbauwerks (EÜ) die abgestimmte Vorplanung des EÜ aus den Planungen zum Ausbau der S4 Pasing-Buchenau von der DB als Planungsgrundlage zur Verfügung gestellt. Das EÜ weist gemäß Festlegung durch die LHM eine eingeschränkte Durchfahrts Höhe von 3,8 m auf. Die Planungen werden entsprechend berücksichtigt.

6.1.2.1 SONSTIGES

Im Rahmen des geplanten Ausbaus der Strecke S4 Pasing Buchenau wird das geplante EÜ-Bauwerk durch die DB als Ersatzmaßnahme für den Bahnübergang Germeringer Weg erstellt. Die geplanten Bauabläufe etc. sind derzeit noch nicht bekannt. Der Ausbau der Georg-Böhmer-Straße und des Freihamer Wegs mit Anschluss an das EÜ-Bauwerk muss deshalb im Hinblick auf den geplanten Streckenausbau der S4 und den dabei nötigen Flächenbedarfen eng mit der DB abgestimmt werden.

6.1.3 RICHTLINIEN/TRASSIERUNGSPARAMETER

Alle Varianten werden entsprechend den geltenden Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt06) und den Vorgaben der Stadt München entwickelt.

Aufgrund der geringen Flächenverfügbarkeit und der daraus bedingten erforderlichen geringen Kurvenradien wurde die Entwurfsgeschwindigkeit für die Georg-Böhmer-Straße und den Freihamer Weg in Abstimmung der Stadt München auf 30 km/h festgelegt.

Auf Basis der RASt 06 ergebe sich folgende technischen Parameter:

Kurvenmindestradius min R	10 m
Höchstlängsneigung max s	8% (12 %)
Kuppenmindesthalbmesser min H _K	250 m
Wannenmindesthalbmesser min H _W	150 m
Höchstquerneigung in Kurven max q _K	2,50%
Anrampungsmindestneigung min ds	0,10 * a
Mindesthaltesichtweite für s = 0%; min S _h	47 m
Anfahrtsicht	70 m

Tabelle 9: Technische Parameter

Die Trassierung erfolgt nach fahrgeometrischen Gesichtspunkten. Die Anordnung von Übergangsbögen sowie die Berücksichtigung von Radien Relationen und Überholsichtweiten sind nicht erforderlich.

Die durchgehenden Fahrstreifen erhalten in Abstimmung mit dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat auf der freien Strecke eine Breite von 3,25m. Unter Beachtung der eingeschränkten Platzverhältnisse im Planungsbereich sowie der technischen Parameter für den fließenden Verkehr und der Fuß- und Radwege soll die Anordnung von Parkplätzen berücksichtigt werden.

6.1.4 STRAßENQUERSCHNITTE

Gemäß den Abstimmungen mit der LHM wurden für die betrachteten Straßenabschnitte die folgenden Straßenquerschnitte festgelegt:

Querschnitt EÜ Aubinger Allee, Neue Nord-Süd-Verbindung, (Aubinger Allee bis zur Eichenauer Straße):

- 2 Fahrspuren à 3,25 m
- Abbiegespuren 3,0 m (bei Bedarf)
- Gehweg (beidseitig): 2,50 m
- Radweg (beidseitig): 2,50 m

Querschnitt Georg-Böhmer-Straße und Querschnitt Freihamer Weg (zul. Geschw. 30 km/h):

- 2 Fahrspuren à 3,25 m
- Abbiegespuren 3,0 m (im Knotenpunktbereich bei Bedarf)
- Gehweg (beidseitig): 2,50 m

Als max. Rampenneigungen wurden für den motorisierten Verkehrs 6% und den Rad- und Fußgängerverkehr 4% gemäß Richtlinien und den Vorgaben der Stadt München angesetzt.

6.1.5 STRAßENAUSSTATTUNG

Die Trasse ist nach den einschlägigen Richtlinien, Merkblättern und Vorschriften mit Leiteinrichtungen, Fahrbahnmarkierungen, Beschilderungen und Verkehrszeichen auszustatten.

6.2 BESCHREIBUNG TECHNISCHE UMSETZUNG/BAUABLAUF

Gemäß den vorliegenden Planungen der DB ist im Bereich des Bauwerks aufgrund des nah anstehenden Grundwasserspiegels der Bau einer Grundwasserwanne erforderlich. Aussagen zum Bauablauf mit voraussichtlich. Bauzeit sind abhängig von den Planungen der DB und können derzeit aufgrund der noch laufenden Planungen noch nicht getroffen werden.

6.2.1 STRAßENPLANUNG

Eine Absenkung der Straßengradiente zur Realisierung einer lichten Höhe von 3,80 m im Kreuzungsbereich mit der DB-Trasse ist grundsätzlich möglich. Die straßenplanerischen Vorgaben zu den Nutzbreiten können eingehalten werden.

Die Längsneigung der Straße im Bereich der EÜ beträgt maximal 6%. Die Fuß- und Radwege können aufgrund der geringeren erforderlichen lichten Höhe im Kreuzungsbereich gegenüber der Fahrbahn in der Höhe abgesetzt werden. Die maximale Längsneigung beträgt 4%.

Die Anschlüsse der Georg-Böhmer-Straße und des Freihamer Weges weisen mit maximal 4,5% im Bereich der geplanten Neubaustraßen geringe Längsneigungen auf.

6.2.2 BAUWERKSPLANUNG

Für eine richtlinienkonforme Ausbildung der Kreuzung zwischen der neuen Straßenverbindung Aubinger Allee und neuer Nord-Süd-Verbindung beziehungsweise Anschluss Georg-Böhmer-Straße und den DB-Gleisen ist die Absenkung der Straßengradiente erforderlich. Aufgrund der oberflächennahen Grundwasserstände wird die Ausbildung wasserundurchlässiger Bauwerke zur Aufnahme der unterführten Verkehrswege notwendig.

Das Ziel der Machbarkeitsstudie umfasst die grundsätzliche Überprüfung und Absicherung der verkehrlich geforderten lichten Abmessungen beziehungsweise den Nachweis der grundlegenden Realisierbarkeit der Vorzugslösung im Projektumfeld. Eine abschließende Bauwerksplanung verbunden mit der Festlegung der anzuwendenden Bauverfahren ist nicht Gegenstand der vorliegenden Studie. Aussagen zur geplanten Bauweise, Bauablauf, et cetera des EÜ sind aus den Planungsunterlagen der DB für den Ausbau der S4 Pasing-Buchenau zu entnehmen.

Die angrenzenden Rampenabschnitte werden infolge des hochanstehenden Grundwassers als wasserundurchlässige Grundwasserwannen ausgebildet. Die Längen der Grundwasserwannen resultieren dabei aus der jeweiligen Gradientenführung zur Sicherstellung der geforderten Durchfahrtshöhen, der zu berücksichtigenden Grundwasserstände sowie der maximal zulässigen bzw. für eine zweckmäßige Anbindung an die angrenzenden Straßenabschnitte gewählten Längsneigungen der Straßen und Wege.

Die Bauwerkslänge beträgt nach den vorliegenden Planungen circa 22,75 m. Die lichten Weiten betragen im Fahrbahnbereich 6,50 m (+ Notgehwege), im Fuß- und Radweg Nord-Ost 5 m und im Fuß- und Radweg Süd-West 5 m. Die lichten Höhen werden in den Fuß- und Radwegen zu mindestens 2,50 m und im Fahrbahnbereich zu mindestens 3,80 m festgelegt.

Die anschließenden Grundwasserwannen weisen lichte Weiten in ähnlicher Größenordnung auf. Die Länge der Grundwasserwanne Nord beträgt im Fahrbahnbereich circa 79,75 m, die Grundwasserwanne Süd- ist im Fahrbahnbereich circa 56,39 m lang. Die Grundwasserwannen enden jeweils vor den Anschlüssen der Georg-Böhmer-Straße und des Freihamer Weges. Für die Sicherung der Höhendifferenz zwischen Straßengradiente und den begleitenden Fuß- und Radwegen werden Innenwände erforderlich. Als Absturzsicherungen werden auf den Innenwänden Geländer angeordnet. Am Straßenquerschnitt werden zudem beidseitige 1 m breite Notgehwege erforderlich.

Die Verkehrsanlagen einschließlich der Kreuzungen Georg-Böhmer-Straße und Freihamer Weg werden voraussichtlich aus Gründen des Bauablaufs erst nach Fertigstellung des EÜ-Bauwerks hergestellt. Eine

Aussage über den Realisierungszeitraum und die voraussichtliche Bauzeit des EÜ-Bauwerks liegen derzeit noch nicht vor.

Für die angrenzenden Straßenbaumaßnahmen kann überschlägich von einer Bauzeit circa 4-6 Monaten ausgegangen werden.

6.3 GROBKOSTENSCHÄTZUNG

Ziel der Grobkostenschätzung ist die Ermittlung der gesamten Baukosten für die geplante Baumaßnahme sowie die Quantifizierung des Bewertungskriteriums „Wirtschaftlichkeit“.

Bei der Baumaßnahme handelt es sich um eine Maßnahme nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG). Die Kostenteilung zwischen den Kreuzungspartnern ist Bestandteil der Kreuzungsvereinbarung. Welche Bestandteile der geplanten Maßnahme zu berücksichtigen sind, ist nicht Bestandteil dieser Machbarkeitsstudie

Kostengrundlagen

Die Kostenschätzung wird für den Teil Straßenbau jeweils auf Basis der Hauptpositionen für die Gewerke Ingenieurbau, Straßenbau, Sparten erstellt und ist in Anlage 2 dokumentiert. Die Kosten des EÜ-Bauwerks wurden von Seiten des IB Schüssler-Plan im Auftrag der DB ermittelt und liegen nur als Gesamtsumme vor.

Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie Grunderwerb sind nicht berücksichtigt.

Die verwendeten Einheitspreise wurden auf Grundlage einschlägiger Kostenkennwerte und Erfahrungswerte aus vergleichbaren Maßnahmen abgeleitet und entsprechen dem Preisstand 2021.

Kostenzusammenstellung

Gemäß der Vorplanung der DB liegen die Baukosten für das EÜ-Bauwerk einschließlich des Rückbaus des BÜ Germeringer Weg geschätzt bei circa 10,4 Mio. Euro (Stand: 26.10.21 Mail Schüssler Plan, Basis des KKK 2016).

Die Netto-Kosten für die Anbindung an den Bestand der Straßen Aubinger Allee, Georg-Böhmer-Straße und Freihamer Weg inklusive der erforderlichen Lichtsignalanlagen betragen circa 2,1 Mio. Euro (netto), der weitere Ausbau der Georg-Böhmer-Straße zwischen Germeringer Weg und Altostraße (ohne Ausbau der Einmündung Georg-Böhmer-Straße/Altostraße) circa 1,2 Mio. Euro (netto). Insgesamt ist nach derzeitigem Planungsstand von Investitionskosten von circa 13,7 Mio.-€ für die Gesamtmaßnahme zu rechnen.

Die Kostenermittlungen der Straßenplanung (ohne Kosten EÜ) sind in der Anlage 2 der Dokumentation zusammengestellt.

Die Nettokosten sind in nachfolgender Tabelle aufgeführt.

Bauabschnitt	Baukosten
Eisenbahnüberführungsbauwerk inkl. Rückbau BÜ Germeringer Weg	ca. 10,4 Mio. €
Anschluss-Knotenpunkte inkl. LSA und Straßenzuführung Georg-Böh- mer-Straße, Freihamer Weg, Aubin- ger-Allee bis zum Bestand	ca. 2,1 Mio. €
Ausbau Georg-Böhmer-Straße von Germeringer Weg bis Altostraße ohne Ausbau KP Altostraße-Georg- Böhmer-Straße und Gestaltung Bahnhofsvorplatz	ca. 1,2 Mio. €
gesamt	ca. 13,7 Mio. €

Tabelle 10: Kostenzusammenstellung Investitionskosten Anbindung Aubing-Freiham

6.4 LAGEPLÄNE, HÖHENPLÄNE, QUERSCHNITTE EÜ AUBINGER ALLEE

In den folgenden Abbildungen sind die technischen Planungen als Übersicht dargestellt. Die maßstabsgereuten Lage-, Höhenpläne und Querschnitte sind als Anlagen beigefügt.

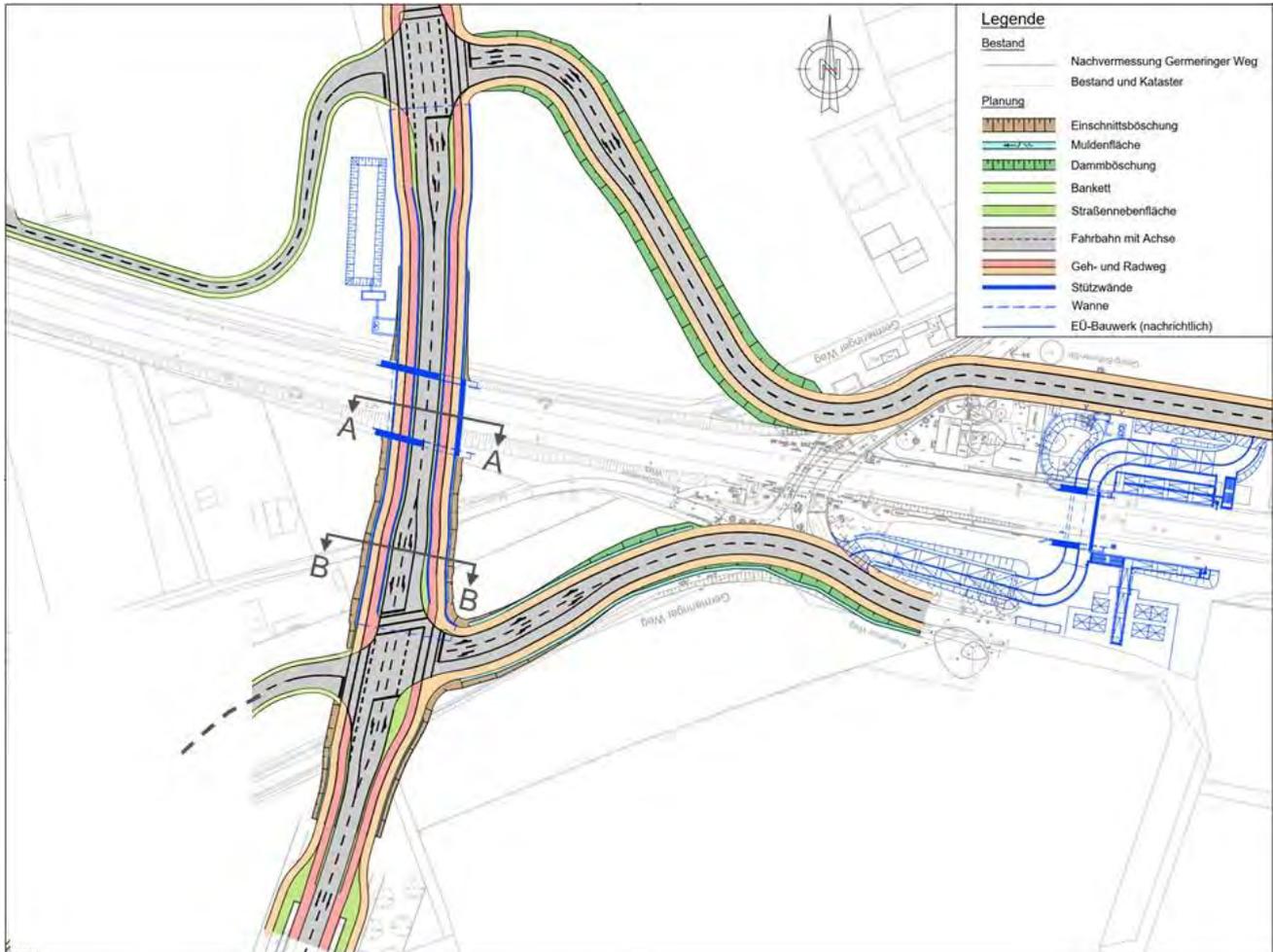
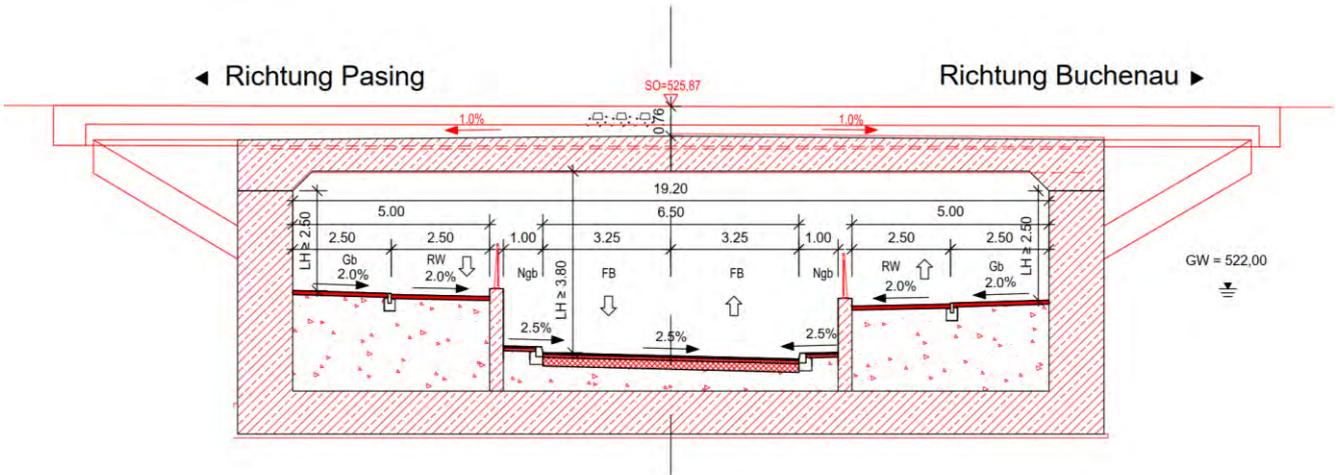


Abbildung 69: Lageplan Eisenbahnüberführungsbauwerk mit Straßenführung und Anschlussknotenpunkten

Querschnitt A-A

M. 1:100

911A
0+188



Querschnitt B-B

M. 1:100

911A
0+145

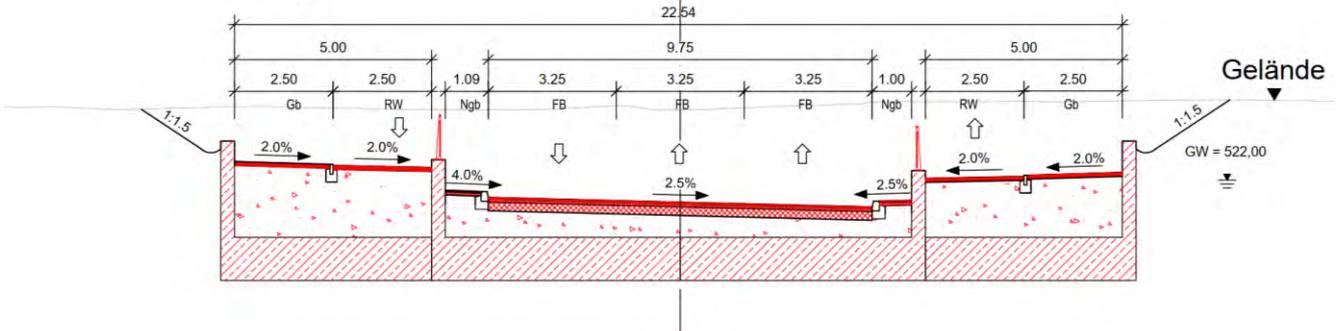


Abbildung 70: Straßenquerschnitte Eisenbahnüberführungsbauwerk Aubinger Allee, Trogbauwerk

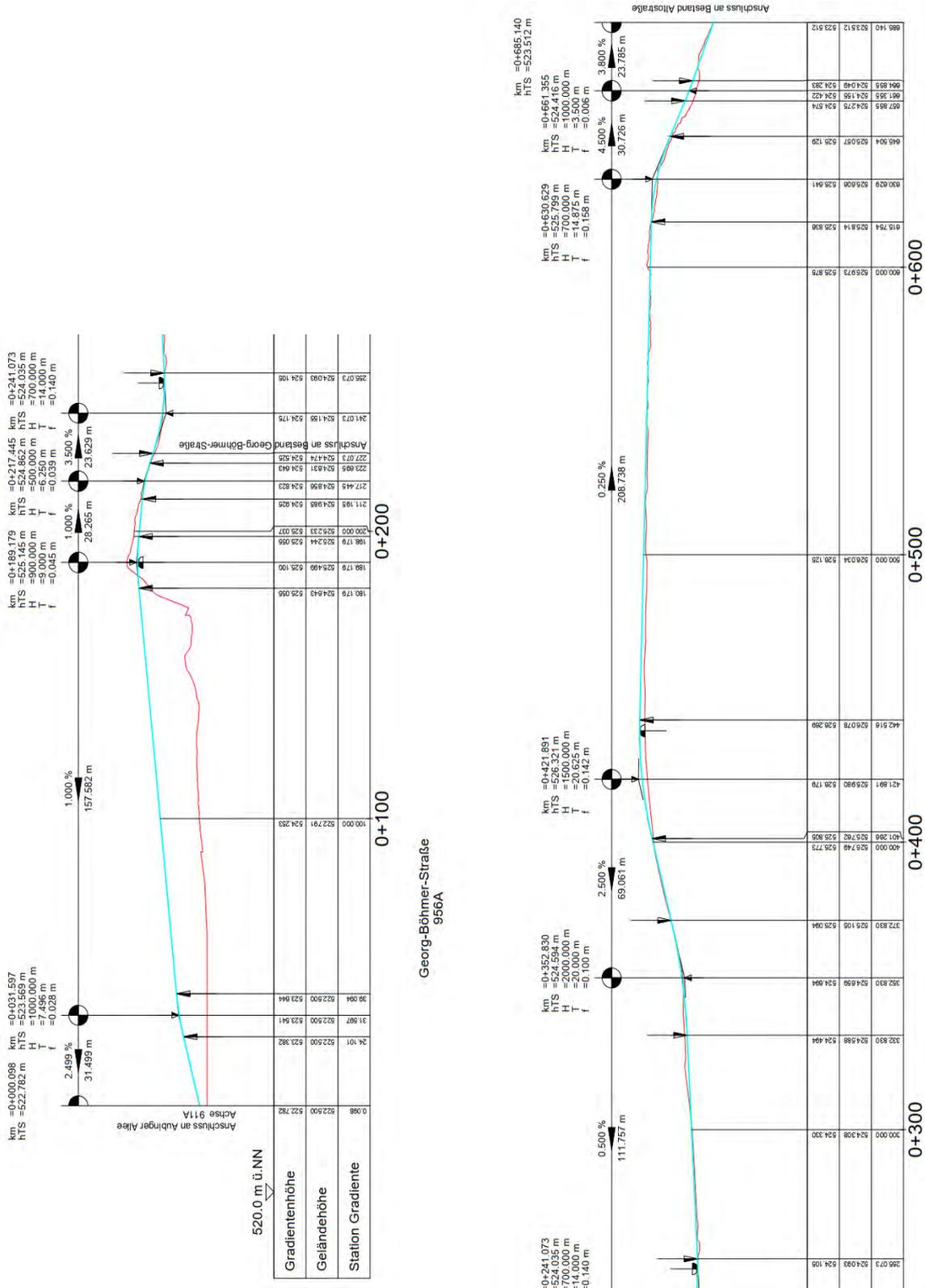


Abbildung 72: Höhenplan Anschluss Georg-Böhmer-Strasse bis Altostraße

Freihamer Weg Süd
934A

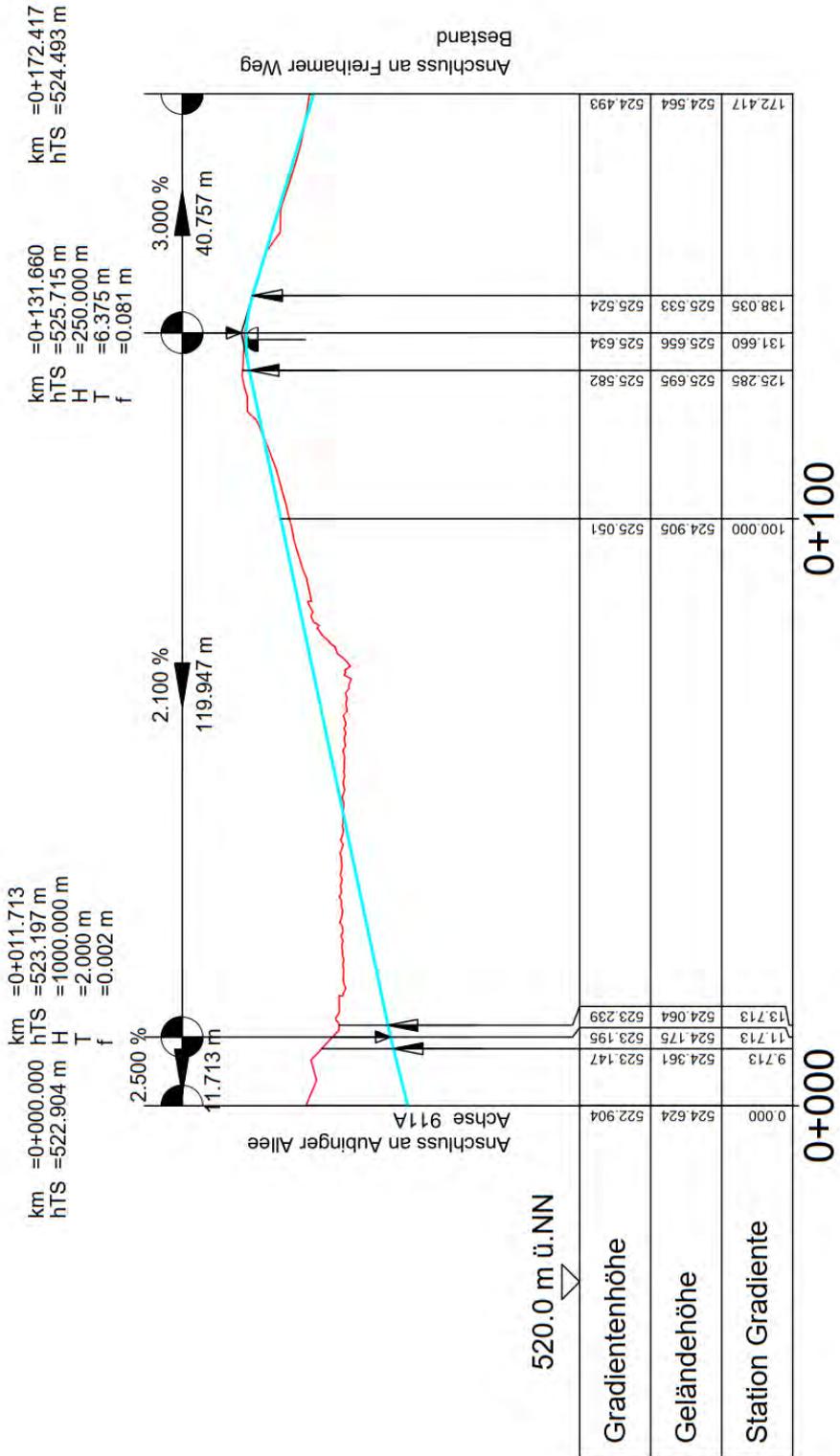


Abbildung 73: Höhenplan Anschluss Freihamer Weg

6.5 GESTALTUNG GEORG-BÖHMER-STRASSE

Gemäß der Abstimmung mit der LHM soll die Georg-Böhmer-Straße mit einer Fahrbahnbreite von durchgehend 6,5 m und beidseitigen Gehwegen mit einer Breite von 2,5 m ausgebildet werden. Die zulässige Geschwindigkeit soll 30 km/h betragen.

Der Germeringer Weg soll gemäß Vorgabe der LHM von der Georg-Böhmer-Straße abgehängt werden und zukünftig nur noch für Radfahrer*Innen und Fußgänger*Innen nutzbar sein. In der folgenden Abbildung ist dieser Abschnitt der Georg-Böhmer-Straße dargestellt.

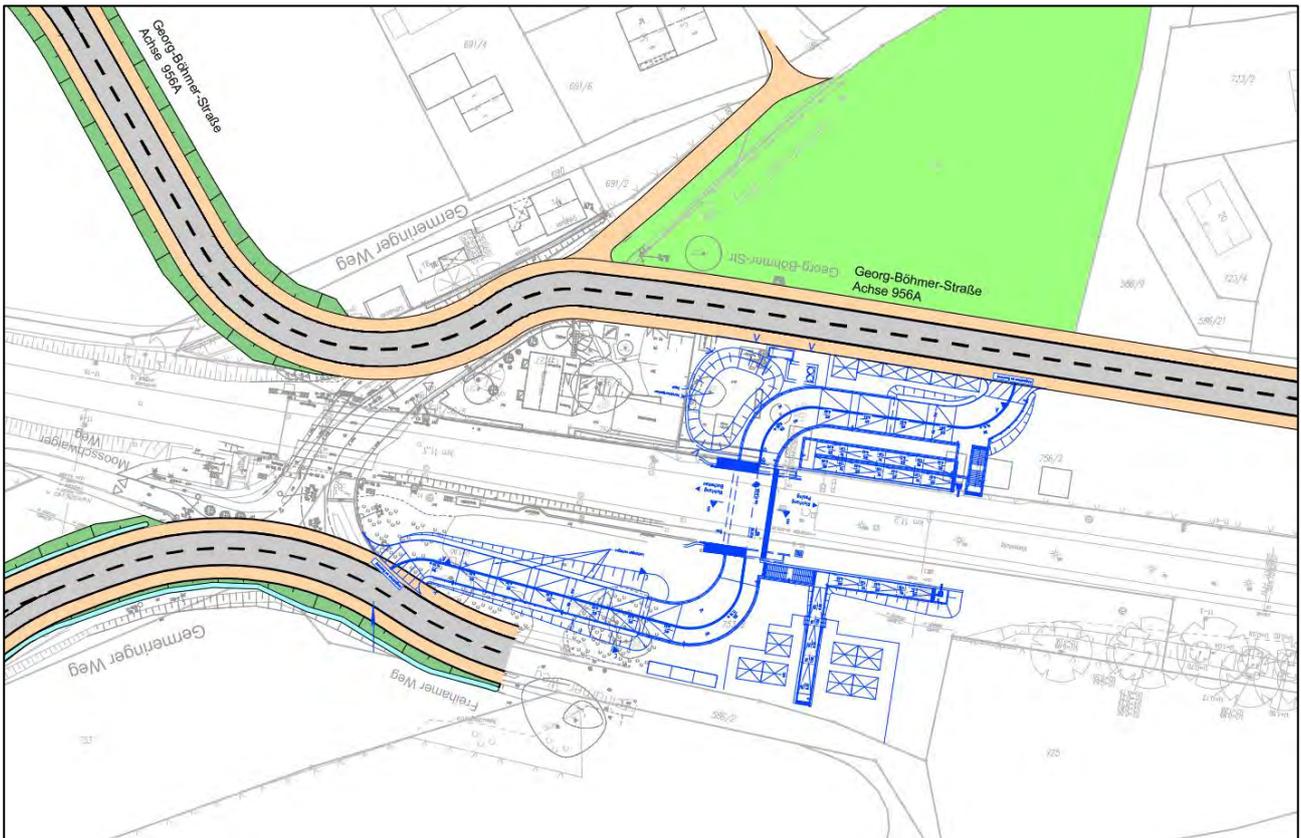


Abbildung 74: Lageplan Georg-Böhmer-Straße West

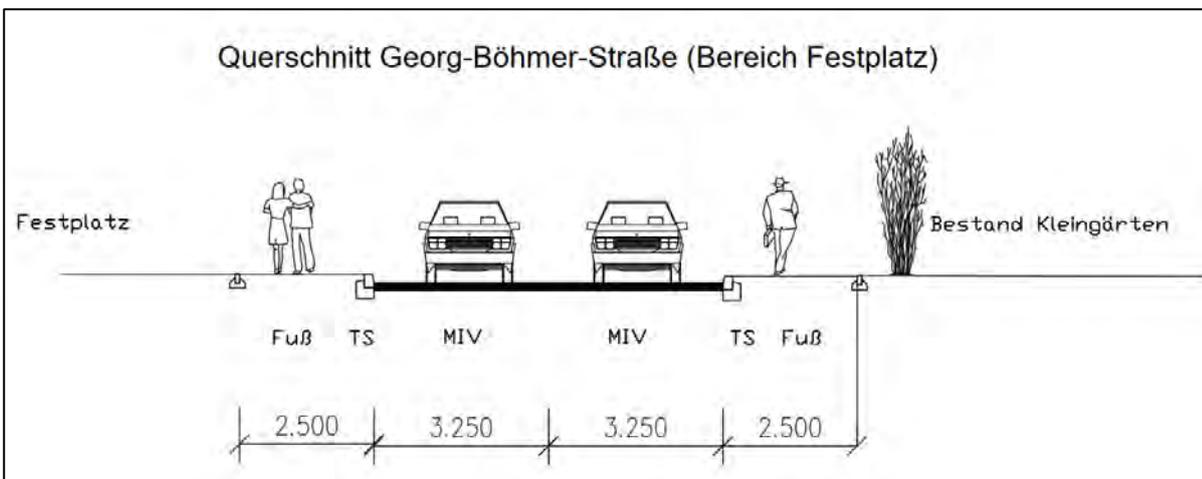


Abbildung 75: Querschnitt Georg-Böhmer-Straße West

Für den Bereich der Georg-Böhmer-Straße am S-Bahn-Haltepunkt Aubing sollte zusätzlich ein Gestaltungskonzept entwickelt werden, das die verkehrlichen und gestalterischen Belange des Verkehrsknotenpunktes berücksichtigt. Das Konzept sieht im Bereich des Bahnhofsvorplatzes einen doppelten Verschwenk der Georg-Böhmer-Straße nach Norden vor, einerseits als verkehrslenkende und -beruhigende Maßnahme und andererseits zur Schaffung einer großzügigen Vorplatzsituation. Gemäß den Anforderungen sollte je Fahrtrichtung eine Bushaltestelle am Vorplatz sowie eine Wendemöglichkeit für Bushaltestelle als Endhaltestelle vorgesehen werden. Auch eine Anbindung des nördlichen sogenannten UBO-Geländes an die Georg-Böhmer-Straße sollte entsprechend berücksichtigt werden. In der folgenden Abbildung ist das Grobkonzept skizziert.

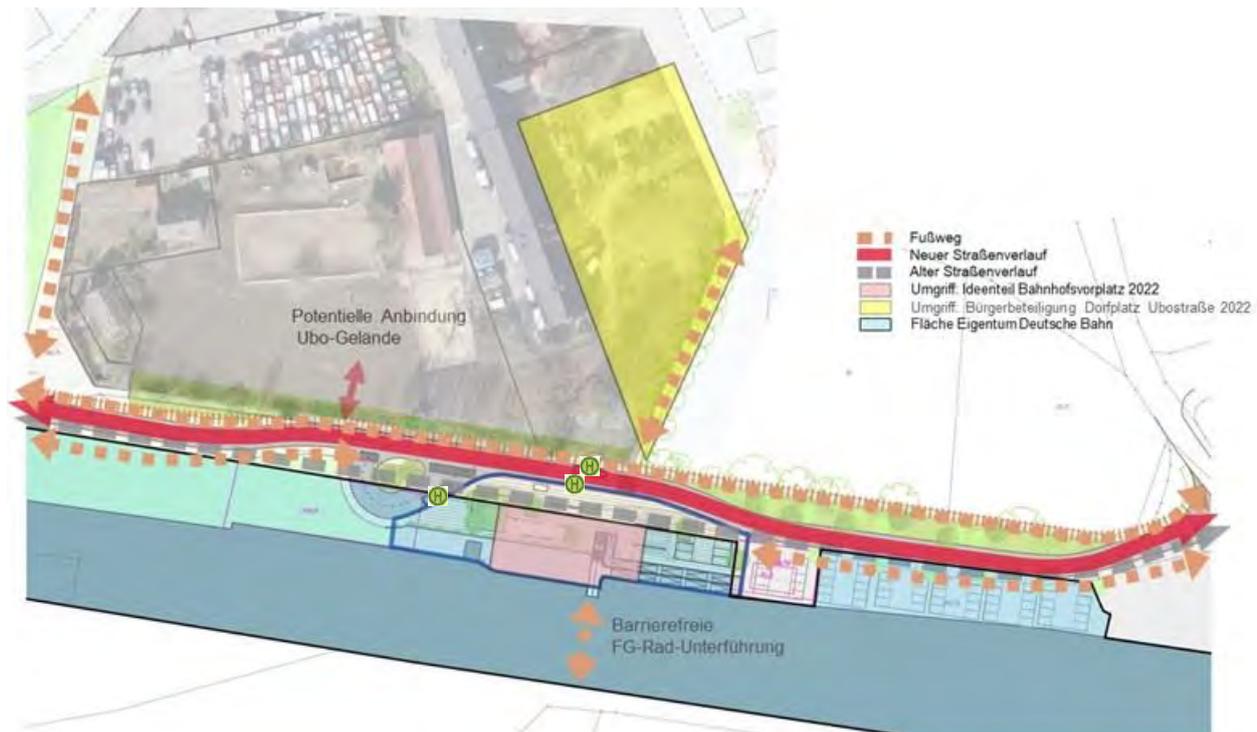


Abbildung 76: Gestaltungskonzept Georg-Böhmer-Straße Bahnhofsbereich

In den folgenden Abbildungen ist ein Lageplan des Gestaltungskonzepts detaillierter skizziert hinsichtlich der möglichen Flächenaufteilung des Bahnhofsvorplatzes, der Zonierung und der daraus resultierende Querschnitt dieses Bereichs dargestellt.



Abbildung 77: Aufwertungspotential Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße - Flächenaufteilung



Abbildung 78: Aufwertungspotential Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße - Zonierung

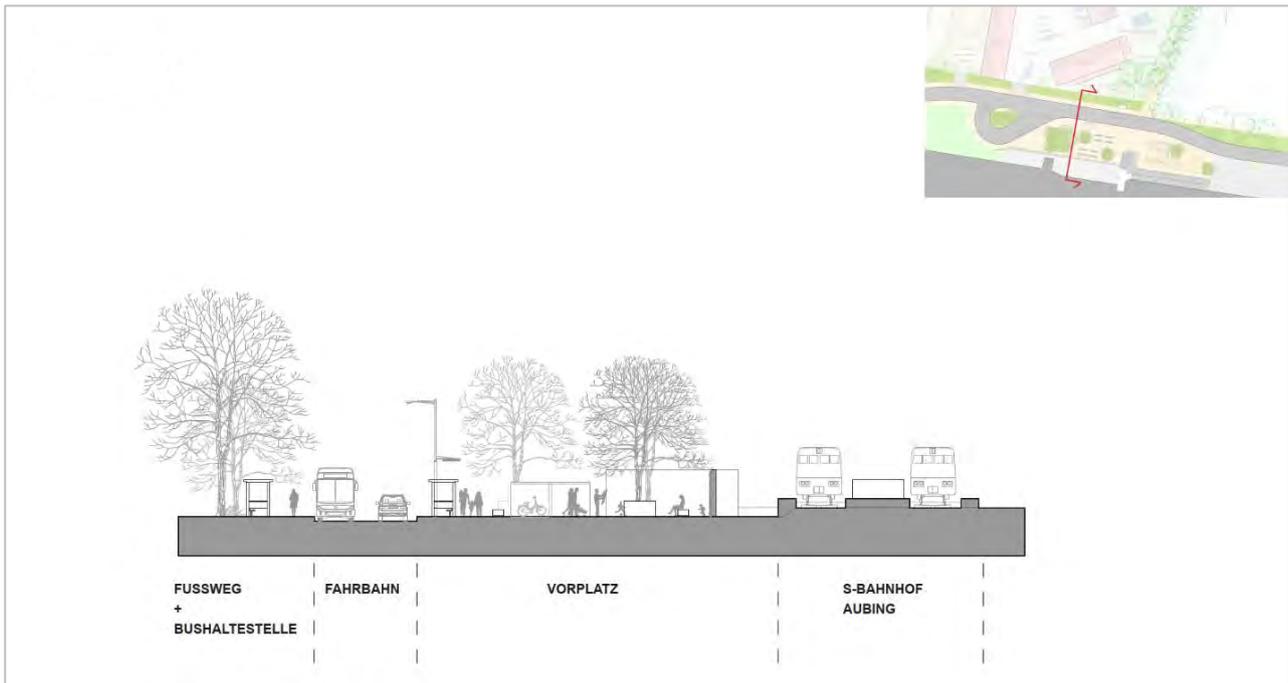


Abbildung 79: Querschnitt Konzept Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße

Zur besseren Darstellung der städtebaulichen Potentiale sind im Folgenden Gestaltungsideen aus anderen Projekten abgebildet.



Abbildung 80: Gestaltungsideen Sitzbänke, Fahrradständer Konzept Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße



Abbildung 81: Gestaltungsideen Lärmschutzwand Konzept Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße



Abbildung 82: Gestaltungsideen Bodenbelag Konzept Bahnhofsbereich Georg-Böhmer-Straße

7. ANLAGEN

Anlagen 1: Kapazitätsberechnungen Variante 6

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Neue Nord-Süd-Verb. - Georg Böhmer Str.
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	490	0,586	22	B	40	95	Neue N-S-Verbindung (S)
21	K 2	6	160	0,529	41	C	20	42	Georg-Böhmer-Str (O)
22	K 2	4	140	0,417	37	C	20	49	LA Georg-Böhmer.Str. (O)
31	K 3	8+9	405	0,348	8	A	58	53	Neue N-S-Verbindung (N)
32	K 3	7	200	0,423	31	B	58	51	LA Neue N-S-Verbindung (N)
41	K 4	10+11+12	15	0,049	27	B	20	8	West

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Neue Nord-Süd-Verb. - Georg Böhmer Str.
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	580	0,695	26	B	40	120	Neue N-S-Verbindung (S)
21	K 2	6	175	0,578	44	C	20	54	Georg-Böhmer-Str (O)
22	K 2	4	130	0,388	36	C	20	39	LA Georg-Böhmer.Str. (O)
31	K 3	8+9	335	0,273	9	A	58	42	Neue N-S-Verbindung (N)
32	K 3	7	240	0,548	36	C	58	63	LA Neue N-S-Verbindung (N)
41	K 4	10+11+12	15	0,054	27	B	20	3	West

Anlage 1-1: Ergebnistabelle HBS LSA Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Planfall 6

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Aubinger Allee-Freihamer Weg
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	540	0,667	25	B	40	111	Aubinger Allee (S)
12	K 1	1	5	0,017	32	B	40	4	Aubinger Allee (S)
21	K 2	5+6	95	0,309	32	B	20	30	Freihamer Weg (O)
22	K 2	4	130	0,388	36	C	20	36	LA Freihamer Weg (O)
31	K 3	8+9	455	0,390	8	A	58	61	Neue N-S-Verbindung (N)
32	K 3	7	90	0,199	28	B	58	27	Neue N-S-Verbindung (N)
41	K4	10+11+12	15	0,045	27	B	20	8	West-nach Bedarf

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Aubinger Allee-Freihamer Weg
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	630	0,722	28	B	40	132	Aubinger Allee (S)
12	K 1	1	5	0,014	30	B	40	4	Aubinger Allee (S)
21	K 2	5+6	110	0,359	33	B	20	34	Freihamer Weg (O)
22	K 2	4	125	0,373	36	C	20	35	LA Freihamer Weg (O)
31	K 3	8+9	385	0,332	8	A	58	51	Neue N-S-Verbindung (N)
32	K 3	7	80	0,204	30	B	58	23	Neue N-S-Verbindung (N)
41	K4	10+11+12	15	0,047	27	B	20	8	West-nach Bedarf

Anlage 1-2: Ergebnistabelle HBS LSA Freihamer-Weg/ Aubinger Allee/ Neue Nord-Süd-Verbindung Planfall 6

Geometrische Randbedingungen					
Zufahrt	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt	Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]
Eichenauer Str.	1	☉ 1 ☉ 2	<input type="checkbox"/>	☉ 1 ☉ 2	30
Umgehungsstr. Neu	2	☉ 1 ☉ 2	<input type="checkbox"/>		
Eichenauer Str.	3	☉ 1 ☉ 2	<input type="checkbox"/>		
Wildenrother Str.	4	☉ 1 ☉ 2	<input type="checkbox"/>		

Morgenspitze Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	485	1,045	507	114	1134	1,000	1134
2	475	1,046	497	140	1111	1,000	1111
3	160	1,035	166	404	883	1,000	883
4	70	1,040	73	460	837	1,000	837

Morgenspitze Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	1085	600	6,0	A
2	1062	587	6,1	A
3	854	694	5,2	A
4	805	735	4,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Abendspitze Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	370	1,026	380	133	1117	1,000	1117
2	520	1,017	529	92	1154	1,000	1154
3	196	1,020	200	473	827	1,000	827
4	80	1,025	82	606	719	1,000	719

Abendspitze Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	1089	719	5,0	A
2	1134	614	5,9	A
3	810	614	5,9	A
4	702	622	5,8	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Anlage 1-3-1: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 1 (Kreisverkehr) Planfall 6

Geometrische Randbedingungen						
Zufahrt	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt		Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]
Straßenname		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Eichenauer Str.	1	<input checked="" type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		
Neue Nord-Süd-Verbindung	2	<input checked="" type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2	30
Wildenrother Str.	3	<input checked="" type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2	<input type="checkbox"/>		

Morgenspitze Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	485	1,045	507	104	1143	1,000	1143
2	475	1,046	497	130	1120	1,000	1120
3	210	1,040	218	305	967	1,000	967

Morgenspitze Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	1094	609	5,9	A
2	1071	596	6,0	A
3	930	720	5,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				A

Abendspitze Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	375	1,025	385	123	1126	1,000	1126
2	520	1,017	529	87	1158	1,000	1158
3	255	1,020	260	416	873	1,000	873

Abendspitze Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	1098	723	5,0	A
2	1139	619	5,8	A
3	857	602	6,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				A

Anlage 1-3-2: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 2 (3-armiger Kreisverkehr, Eichenauer Str. abgehängt) Planfall 6



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

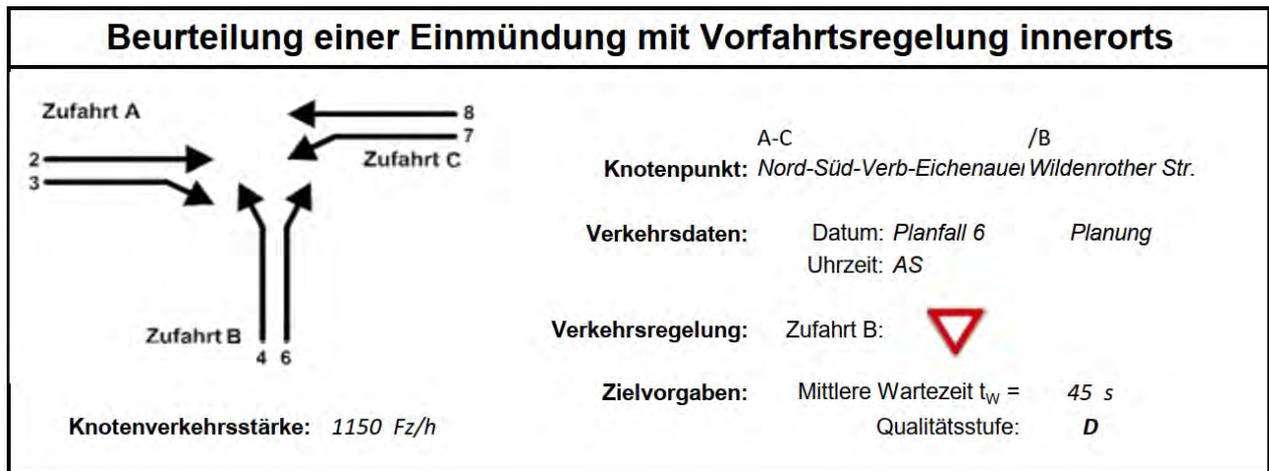
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,169	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,125	---
B	4 (3)	868	345	1,000	266	0,391	---
	6 (2)	383	752	1,000	752	0,152	---
C	7 (2)	475	749	0,958	717	0,181	0,771
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,209	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	290	1,051	1800	1713	0,169	1423	0,0	A
	3	185	1,038	1533	1478	0,125	1293	2,8	A
B	4	100	1,042	266	256	0,391	156	23,1	C
	6	110	1,038	752	724	0,152	614	5,9	A
C	7	125	1,039	717	690	0,181	565	6,4	A
	8	360	1,047	1800	1720	0,209	1360	0,0	A
A	2+3	475	1,046	1687	1613	0,294	1138	3,2	A
B	4+6	210	1,040	548	527	0,399	317	11,4	B
C	7+8	485	1,045	1800	1723	0,282	1238	2,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									C

Anlage 1-3-3: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 3 Morgenspitze (Einmündung, Eichenauer Str. abgehängt) Planfall 6



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

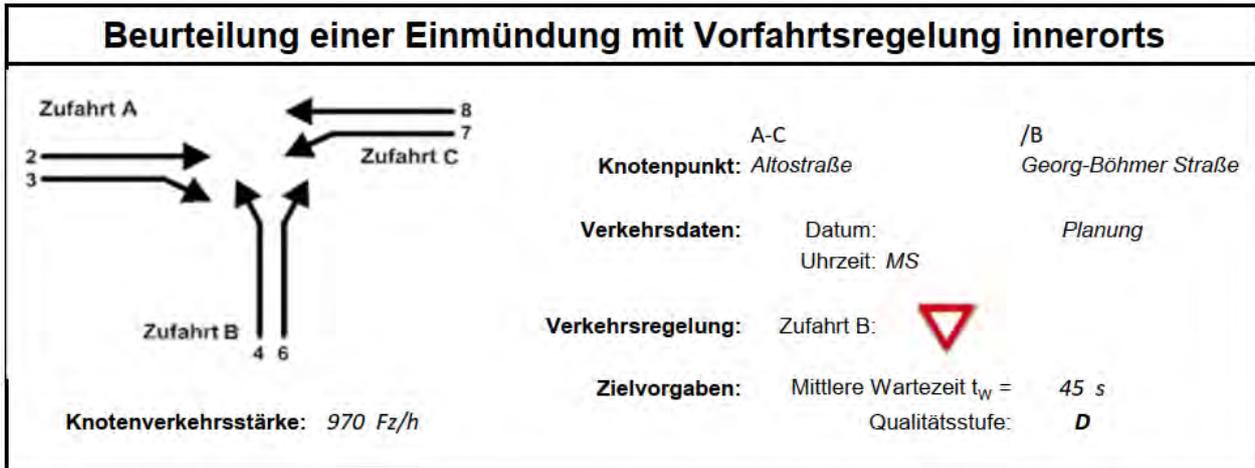
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,232	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,074	---
B	4 (3)	840	359	1,000	303	0,410	---
	6 (2)	465	680	1,000	680	0,206	---
C	7 (2)	520	711	0,958	682	0,129	0,845
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,167	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	410	1,020	1800	1764	0,232	1354	0,0	A
	3	110	1,038	1533	1477	0,074	1367	2,6	A
B	4	120	1,035	303	293	0,410	173	20,8	C
	6	135	1,036	680	656	0,206	521	6,9	A
C	7	85	1,033	682	660	0,129	575	6,3	A
	8	290	1,036	1800	1737	0,167	1447	0,0	A
A	2+3	520	1,024	1735	1694	0,307	1174	3,1	A
B	4+6	255	1,036	619	598	0,426	343	10,5	B
C	7+8	375	1,035	1800	1738	0,216	1363	2,6	A
erreichbare Qualitätsstufe $QSV_{Fz,ges}$									C

Anlage 1-3-4: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 3 Abendspitze (Einmündung, Eichenauer Str. abgehängt) Planfall 6



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,236	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,022	---
B	4 (3)	925	319	1,000	319	0,107	---
	6 (2)	425	714	1,000	714	0,000	---
C	7 (2)	440	779	0,958	747	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,286	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	410	1,034	1800	1741	0,236	1331	0,0	A
	3	30	1,140	1533	1345	0,022	1315	2,7	A
B	4	30	1,140	319	280	0,107	250	14,4	B
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	500	1,028	1800	1751	0,286	1251	0,0	A
A	2+3	440	1,041	1777	1706	0,258	1266	2,8	A
B	4+6	30	1,140	319	280	0,107	250	14,4	B
C	7+8	500	1,028	1800	1751	0,286	1251	2,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Anlage 1-4-1: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 1 (Morgenspitze) Planfall 6



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

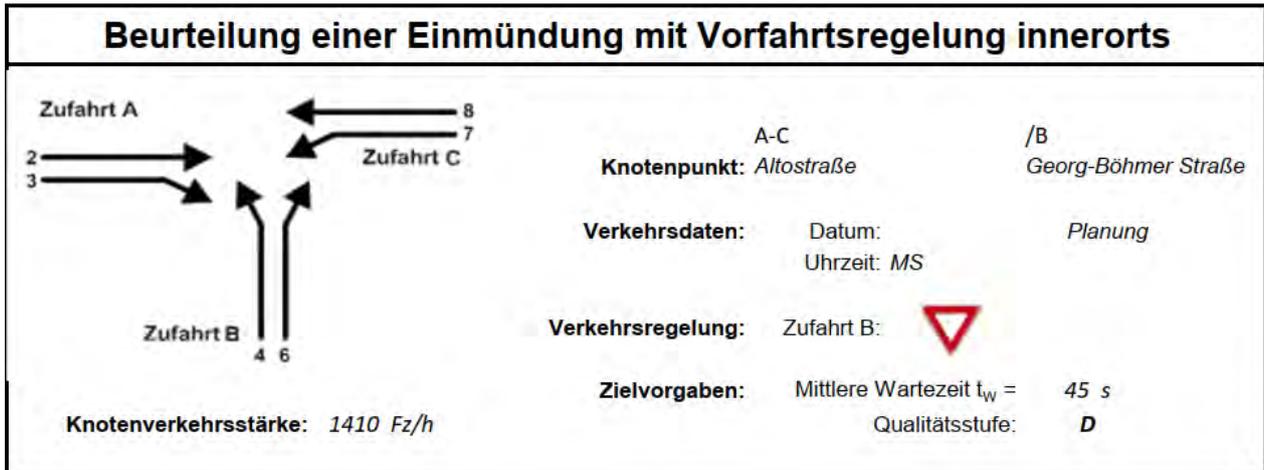
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,208	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,022	---
B	4 (3)	945	311	1,000	311	0,110	---
	6 (2)	375	759	1,000	759	0,000	---
C	7 (2)	390	825	0,958	790	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,324	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	360	1,039	1800	1733	0,208	1373	0,0	A
	3	30	1,140	1533	1345	0,022	1315	2,7	A
B	4	30	1,140	311	273	0,110	243	14,8	B
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	570	1,025	1800	1757	0,324	1187	0,0	A
A	2+3	390	1,047	1774	1695	0,230	1305	2,8	A
B	4+6	30	1,140	311	273	0,110	243	14,8	B
C	7+8	570	1,025	1800	1757	0,324	1187	3,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Anlage 1-4-2: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 1 (Abendspitze) Planfall 6



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

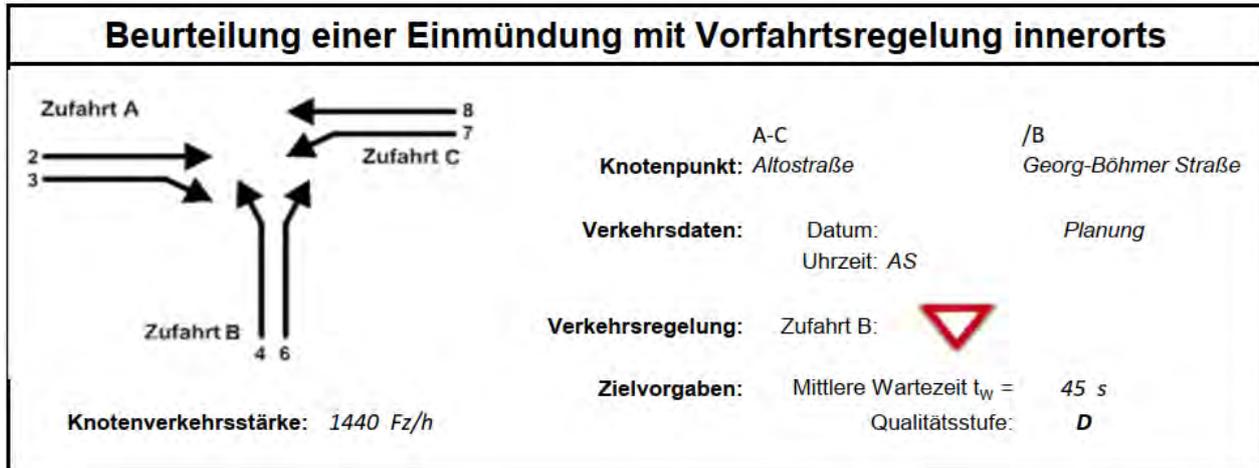
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,236	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,000	---
B	4 (3)	1150	235	1,000	130	0,000	---
	6 (2)	410	727	1,000	727	0,367	---
C	7 (2)	410	806	0,958	772	0,320	0,552
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,286	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	410	1,034	1800	1741	0,236	1331	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	260	1,027	727	708	0,367	448	8,0	A
C	7	240	1,029	772	751	0,320	511	7,0	A
	8	500	1,028	1800	1751	0,286	1251	0,0	A
A	2+3	410	1,034	1800	1741	0,236	1331	2,7	A
B	4+6	260	1,027	727	708	0,367	448	8,0	A
C	7+8	740	1,028	1700	1653	0,448	913	3,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Anlage 1-4-3: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 2 (Morgenspitze) Planfall 6



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_z [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,208	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,000	---
B	4 (3)	1210	217	1,000	104	0,000	---
	6 (2)	360	773	1,000	773	0,307	---
C	7 (2)	360	853	0,958	818	0,351	0,480
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,324	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	360	1,039	1800	1733	0,208	1373	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	230	1,030	773	750	0,307	520	6,9	A
C	7	280	1,025	818	798	0,351	518	6,9	A
	8	570	1,025	1800	1757	0,324	1187	0,0	A
A	2+3	360	1,039	1800	1733	0,208	1373	2,6	A
B	4+6	230	1,030	773	750	0,307	520	6,9	A
C	7+8	850	1,025	1677	1636	0,520	786	4,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Anlage 1-4-4: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 2 (Abendspitze) Planfall 6

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“

Knotenpunkt: **Teilknoten 3 Georg-Böhmer.-Str./Altostr**

Einmündung: **x** Kreuzung:

Verkehrsdaten:

Datum		
Uhrzeit	MS	
Planung		Analyse
	2035	

Zielvorgaben:

Mittlere Wartezeit $t_w =$	45
Qualitätsstufe	D

Zufahrt	Strom	1	2	3	4a	4b	5	6	7
		qLV [Pkw/h]	qLkw+Bus [Lkw/h]	qLkwK [LkwK/h]	qKfz [Kfz/h]	qKfz [Kfz/h]	ges. Knoten [Kfz/h]	Wartezeit t_w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	24	6	0			30		
	2	250	10	0			260		
	3	0	0				0		
B	4	0	0				0		
	5	0	0				0	530	9,3
	6	0	0				0		
C	7	0	0				0		
	8	230	10	0			240		
	9	0	0				0		
D	10	0	0				0		
	11	0	0				0		
	12	24	6	0			30		
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges}									A/B

Anlage 1-4-5: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 3 (Morgenspitze)

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“

Knotenpunkt: **Teilknoten 3 Georg-Böhmer.-Str./Altostr**

Einmündung: **x** Kreuzung:

Verkehrsdaten:

Datum		
Uhrzeit	AS	
Planung		Analyse
	2035	

Zielvorgaben:

Mittlere Wartezeit $t_w =$	45
Qualitätsstufe	D

Zufahrt	Strom	1	2	3	4a	4b	5	6	7
		qLV [Pkw/h]	qLkw+Bus [Lkw/h]	qLkwK [LkwK/h]	qKfz [Kfz/h]	qKfz [Kfz/h]	ges. Knoten [Kfz/h]	Wartezeit t_w [s]	Qualitäts- stufe QSV
A	1	24	6	0			30		
	2	220	10	0			230		
	3	0	0				0		
B	4	0	0				0		
	5	0	0				0	540	9,4
	6	0	0				0		
C	7	0	0				0		
	8	270	10	0			280		
	9	0	0				0		
D	10	0	0				0		
	11	0	0				0		
	12	24	6	0			30		
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{Fz,ges}									A/B

Anlage 1-6-6: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 3 (Abendspitze) Planfall 6

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Altostr.-Georg-Böhmer Straße
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	440	0,794	48	C	26	121	GA + RA Altostr. (N)
21	K 2	4	30	0,100	30	B	24	14	LA Georg-Böhmer-Str. (W)
22	K 2	6	260	0,639	40	C	24	71	RA Georg-Böhmer-Str. (W)
31	K 3	7	240	0,406	24	B	58	54	LA Altostr. (S)
32	K 3	8	500	0,440	9	A	58	67	GA Altostr. (S)

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Altostr.-Georg-Böhmer Straße
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	390	0,689	37	C	27	98	GA + RA Altostr. (N)
21	K 2	4	30	0,081	26	B	23	14	LA Georg-Böhmer-Str. (W)
22	K 2	6	230	0,658	67	D	23	96	RA Georg-Böhmer-Str. (W)
31	K 3	7	280	0,510	28	B	55	61	LA Altostr. (S)
32	K 3	8	570	0,522	12	A	55	84	GA Altostr. (S)

Anlage 1-4-7: Ergebnistabelle HBS Variante LSA Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Planfall 6

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Kontenpunkt	Altostraße-Bergsonstraße
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Dreiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	1+2+3	305	0,724	45	ja	C	24	86	Altostr. Süd
21	K 2	4+5+6	210	0,560	40	ja	C	17	59	Marzellg. West
31	K 3	7+8	280	0,747	50	ja	C	24	82	Altostr. Nord
41	K 4	10+11+12	110	0,666	61	ja	D	17	45	Schwemmstr.
51	K 5	13+14+15	310	0,707	42	ja	C	25	87	Bergsonstr.

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Kontenpunkt	Altostraße-Bergsonstraße
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Dreiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	1+2+3	415	0,854	66	ja	D	26	133	Altostr. Süd
21	K 2	4+5+6	120	0,456	41	ja	C	13	39	Marzellg. West
31	K 3	7+8	190	0,497	32	ja	B	26	50	Altostr. Nord
41	K 4	10+11+12	115	0,651	59	ja	D	13	46	Schwemmstr.
51	K 5	13+14+15	415	0,840	61	ja	D	27	127	Bergsonstr.

Anlage 1-5: Ergebnistabelle HBS LSA Altostraße/Bergsonstraße Planfall 6

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Altostraße-Ubostraße
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Dreiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

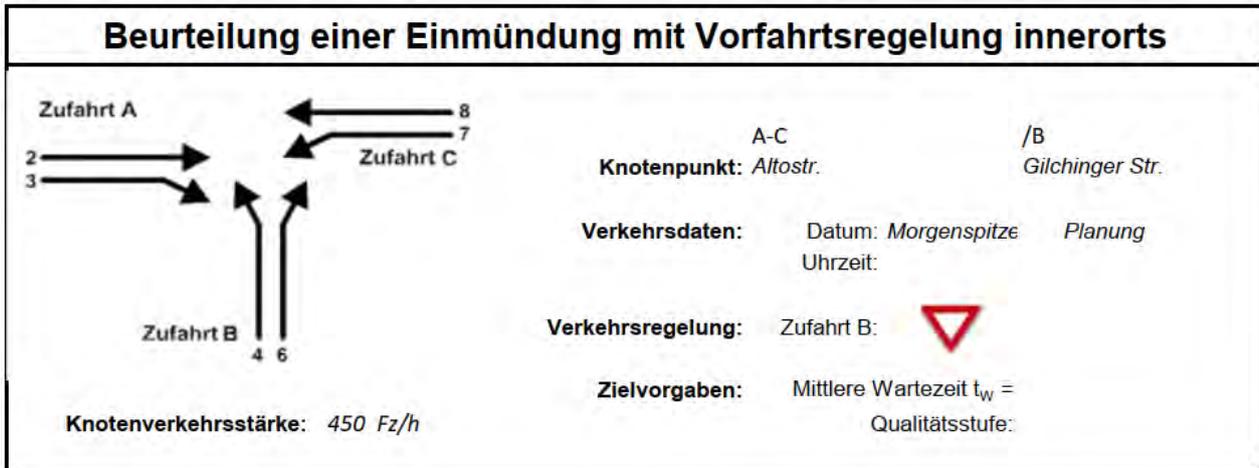
FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	120	0,124	9	ja	A	50	22	Altostr Süd
21	K 2	4+5+6	110	0,212	23	ja	B	28	28	Ubostr
31	K 3	7+8	305	0,287	11	ja	A	50	47	Altostr Nord
32	K 3	9	30	0,035	11	ja	A	50	9	RA Altostr Nord
41	K 4	10+11+12	100	0,199	23	ja	B	28	26	Mundesgasse

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Altostraße-Ubostraße
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Dreiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	255	0,264	11	ja	A	50	41	Altostr Süd
21	K 2	4+5+6	130	0,267	25	ja	B	24	33	Ubostr
31	K 3	7+8	210	0,204	10	ja	A	50	35	Altostr Nord
32	K 3	9	30	0,067	11	ja	A	50	9	RA Altostr Nord
41	K 4	10+11+12	110	0,221	24	ja	B	28	28	Mundesgasse

Anlage 1-6: Ergebnistabelle HBS LSA Altostraße/Ubostraße Planfall 6



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

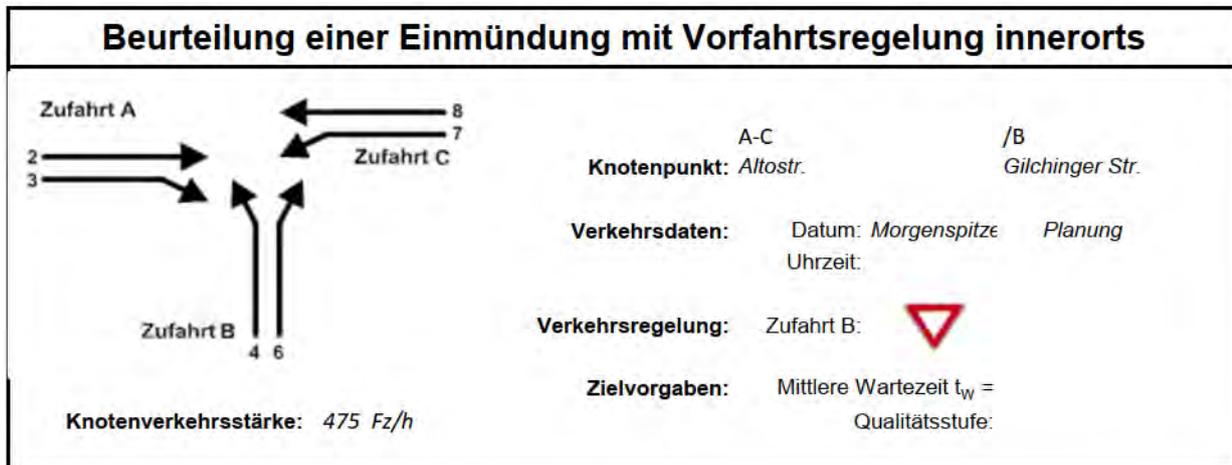
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,119	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,023	---
B	4 (3)	383	668	1,000	668	0,077	---
	6 (2)	228	909	1,000	909	0,000	---
C	7 (2)	245	973	1,000	973	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,088	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	210	1,024	1800	1758	0,119	1548	0,0	A
	3	35	1,029	1600	1556	0,023	1521	0,0	A
B	4	50	1,030	668	649	0,077	599	6,0	A
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	155	1,026	1800	1755	0,088	1600	0,0	A
A	2+3	245	1,024	1768	1726	0,142	1481	0,0	A
B	4+6	50	1,030	668	649	0,077	599	6,0	A
C	7+8	155	1,026	1800	1755	0,088	1600	2,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Anlage 1-7-1: Ergebnistabelle HBS Altostraße/Gilchinger Straße (Morgenspitze) Planfall 6



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, mit Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,083	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,016	---
B	4 (3)	413	642	1,000	642	0,080	---
	6 (2)	158	990	1,000	990	0,000	---
C	7 (2)	170	1059	1,000	1059	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,145	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungsgrad x_i [-]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitätsstufe QSV
A	2	145	1,024	1800	1758	0,083	1613	0,0	A
	3	25	1,020	1600	1569	0,016	1544	0,0	A
B	4	50	1,030	642	623	0,080	573	6,3	A
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	255	1,025	1800	1755	0,145	1500	0,0	A
A	2+3	170	1,024	1768	1727	0,098	1557	0,0	A
B	4+6	50	1,030	642	623	0,080	573	6,3	A
C	7+8	255	1,025	1800	1755	0,145	1500	2,4	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Anlage 1-7-2: Ergebnistabelle HBS Altostraße/Gilchinger Straße (Abendspitze) Planfall 6

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Kontenpunkt	Limesstraße - Aubinger Straße
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	405	0,142	26	ja	B	28	19	Limesstr. Nord
21	K 2	4+6	360	0,585	25	ja	B	32	79	Aubinger Str.
31	K 3	7+8	695	0,879	45	ja	C	49	67	Limesstr. Süd

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Kontenpunkt	Limesstraße - Aubinger Straße
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	510	0,814	46	ja	C	23	25	Limesstr. Nord
21	K 2	4+6	520	0,852	53	ja	D	81	86	Aubinger Str.
31	K 3	7+8	630	0,865	40	ja	C	116	118	Limesstr. Süd

Anlage 1-8: Ergebnistabelle HBS LSA Limesstraße/Aubinger Straße Planfall 6

Anlagen 2: Kapazitätsberechnungen Variante 7A/B

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Neue Nord-Süd-Verb. - Georg Böhmer Str.
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	550	0,659	25	B	40	112	Neue N-S-Verbindung (S)
21	K 2	4	140	0,417	37	C	20	42	Georg-Böhmer-Str (O)
22	K 2	6	150	0,496	40	C	20	46	LA Georg-Böhmer.Str. (O)
31	K 3	8	435	0,372	8	A	58	58	Neue N-S-Verbindung (N)
32	K 3	7	200	0,470	34	B	58	53	LA Neue N-S-Verbindung (N)
41	K 4	10+11+12	15	0,049	27	B	20	8	West

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Neue Nord-Süd-Verb. - Georg Böhmer Str.
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	620	0,744	30	B	40	134	Neue N-S-Verbindung (S)
21	K 2	4	150	0,447	38	C	20	41	Georg-Böhmer-Str (O)
22	K 2	6	160	0,531	42	C	20	46	LA Georg-Böhmer.Str. (O)
31	K 3	8	330	0,285	8	A	58	44	Neue N-S-Verbindung (N)
32	K 3	7	250	0,663	45	C	58	67	LA Neue N-S-Verbindung (N)
41	K 4	10+11+12	15	0,056	22	B	20	3	West

Anlage 2-1: Ergebnistabelle HBS LSA Georg-Böhmer-Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Planfall 7

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Aubinger Allee-Freihamer Weg
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	580	0,710	28	B	40	120	Aubinger Allee (S)
12	K 1	1	5	0,017	32	B	40	4	Aubinger Allee (S)
21	K 2	4	130	0,388	33	B	20	39	Freihamer Weg (O)
22	K 2	5+6	115	0,375	36	C	20	35	LA Freihamer Weg (O)
31	K 3	8+9	475	0,444	11	A	53	72	Neue N-S-Verbindung (N)
32	K 3	7	100	0,238	29	B	53	27	Neue N-S-Verbindung (N)
41	K4	10+11+12	15	0,041	28	B	20	8	West-nach Bedarf

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Aubinger Allee-Freihamer Weg
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	640	0,781	33	B	40	145	Aubinger Allee (S)
12	K 1	1	5	0,017	32	B	40	4	Aubinger Allee (S)
21	K 2	5+6	125	0,408	34	B	20	38	Freihamer Weg (O)
22	K 2	4	130	0,388	36	C	20	39	LA Freihamer Weg (O)
31	K 3	8+9	375	0,354	10	A	53	56	Neue N-S-Verbindung (N)
32	K 3	7	110	0,277	31	B	53	32	Neue N-S-Verbindung (N)
41	K4	10+11+12	15	0,047	28	B	20	8	West-nach Bedarf

Anlage 2-2: Ergebnistabelle HBS LSA Freihamer-Weg/Aubinger Allee/ Neue Nord-Süd-Verbindung Planfall 7

Geometrische Randbedingungen					
Zufahrt	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt	Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]
Eichenauer Str.	1	☉ 1 ○ 2	<input type="checkbox"/>	☉ 1 ○ 2	30
Umgehungsstr. Neu	2	☉ 1 ○ 2	<input type="checkbox"/>		
Eichenauer Str.	3	☉ 1 ○ 2	<input type="checkbox"/>		
Wildenrother Str.	4	☉ 1 ○ 2	<input type="checkbox"/>		

Morgenspitze Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	460	1,032	475	175	1080	1,000	1080
2	520	1,031	536	144	1108	1,000	1108
3	180	1,031	186	449	846	1,000	846
4	130	1,031	134	439	855	1,000	855

Morgenspitze Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	1047	587	6,1	A
2	1075	555	6,5	A
3	821	641	5,6	A
4	829	699	5,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Abendspitze Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{f,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	355	1,025	364	209	1050	1,000	1050
2	560	1,017	570	92	1154	1,000	1154
3	205	1,027	211	518	790	1,000	790
4	155	1,019	158	510	796	1,000	796

Abendspitze Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	1024	669	5,4	A
2	1134	574	6,3	A
3	769	564	6,4	A
4	781	626	5,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{ges}				A

Anlage 2-3-1: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 1 (Kreisverkehr) Planfall 7

Geometrische Randbedingungen							
Zufahrt	Nr.	Anzahl der Fahrstreifen in der Zufahrt		Fußgänger berücksichtigen	Anzahl der Fahrstreifen im Kreis	Außendurchmesser D [m]	
Straßenname		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	
Eichenauer Str.	1	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>			
Neue Nord-Süd-Verbindung	2	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	30
Wildenrother Str.	3	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="checkbox"/>			

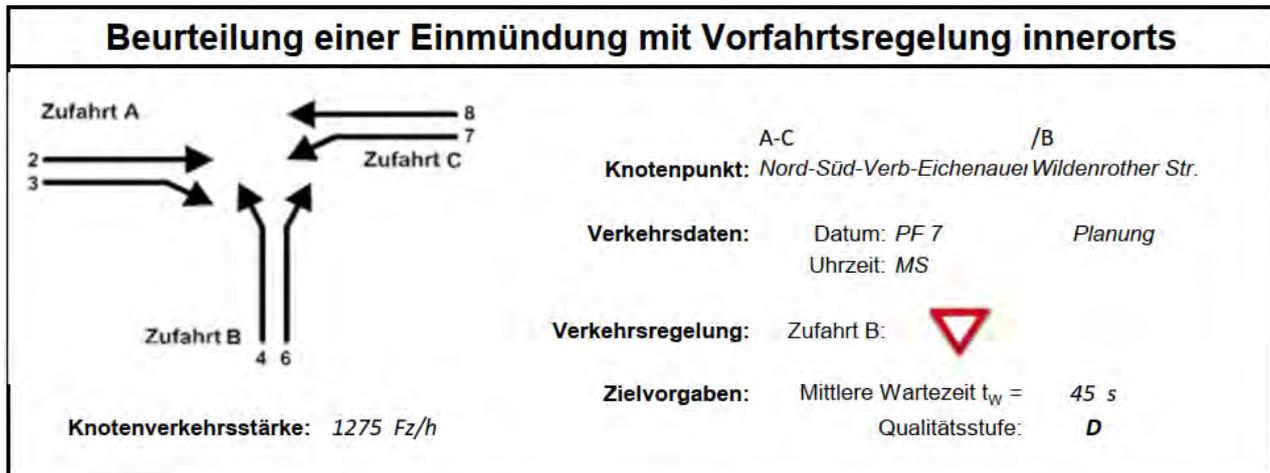
Morgenspitze Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{r,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	460	1,032	475	165	1089	1,000	1089
2	520	1,031	536	134	1117	1,000	1117
3	295	1,031	304	259	1007	1,000	1007

Morgenspitze Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	1055	595	6,0	A
2	1083	563	6,4	A
3	977	682	5,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				A

Abendspitze Kapazitäten der Zufahrten							
Zufahrt	Fahrzeuge Zufahrt q_{zi} [Fz/h]	Pkw-E / Fz Zufahrt $f_{PE,zi}$ [-]	Verkehrsstärke in der Zufahrt $q_{PE,zi}$ [Pkw-E/h]	Verkehrsstärke im Kreis $q_{PE,ki}$ [Pkw-E/h]	Grundkapazität $G_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Abminderungsfaktor Fußgänger $f_{r,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]
1	355	1,025	364	204	1054	1,000	1054
2	560	1,017	570	87	1158	1,000	1158
3	350	1,023	358	305	967	1,000	967

Abendspitze Beurteilung der Verkehrsqualität				
Zufahrt	Kapazität C_i [Fz/h]	Kapazitätsreserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit $t_{w,i}$ [s]	Qualitätsstufe QSV
1	1028	673	5,3	A
2	1139	579	6,2	A
3	945	595	6,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV _{ges}				A

Anlage 2-3-2: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 2 (3-armiger Kreisverkehr, Eichenauer Str. abgehängt) Planfall 7



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

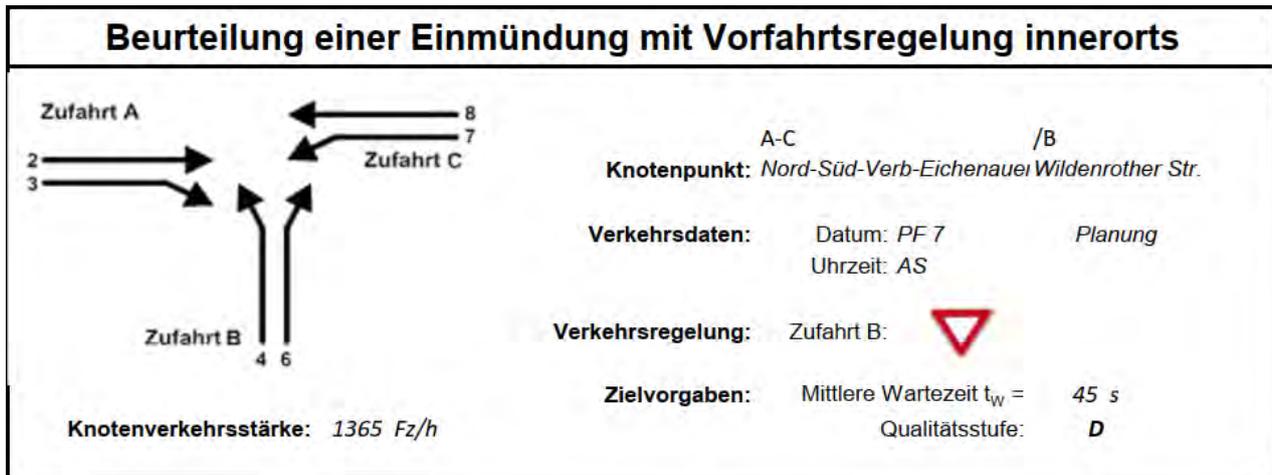
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_i [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,146	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,183	---
B	4 (3)	845	356	1,000	269	0,621	---
	6 (2)	385	750	1,000	750	0,188	---
C	7 (2)	520	711	0,958	682	0,198	0,755
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,192	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	250	1,048	1800	1718	0,146	1468	0,0	A
	3	270	1,039	1533	1476	0,183	1206	3,0	A
B	4	160	1,044	269	258	0,621	98	36,1	D
	6	135	1,041	750	720	0,188	585	6,2	A
C	7	130	1,038	682	657	0,198	527	6,8	A
	8	330	1,047	1800	1720	0,192	1390	0,0	A
A	2+3	520	1,043	1652	1583	0,328	1063	3,4	A
B	4+6	295	1,043	491	471	0,627	176	20,2	C
C	7+8	460	1,044	1800	1724	0,267	1264	2,8	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									D

Anlage 2-3-4: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 3 Morgenspitze (Einmündung Eichenauer Str. abgehängt) Planfall 7



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

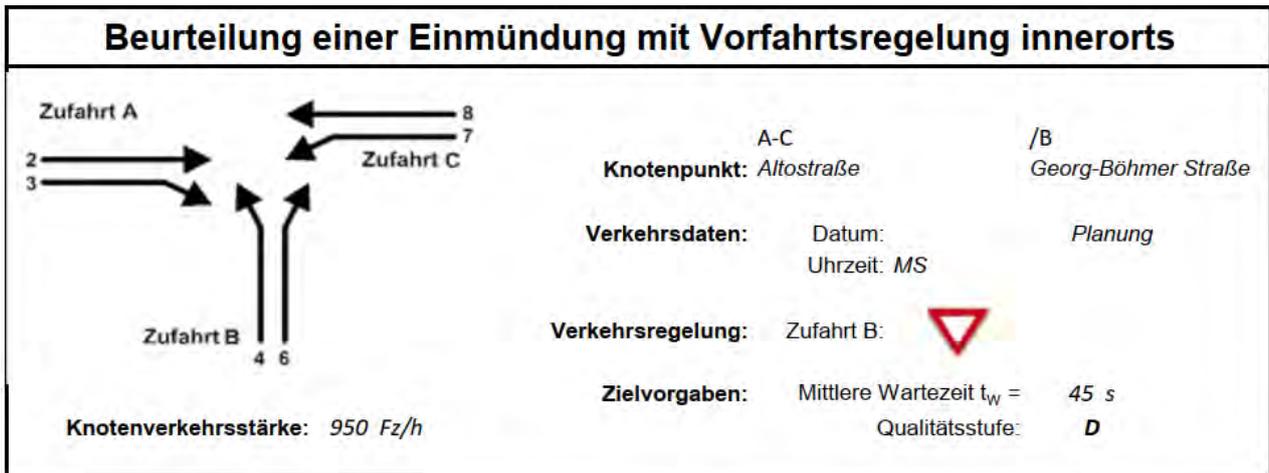
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,171	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,174	---
B	4 (3)	655	461	1,000	388	0,788	---
	6 (2)	300	832	1,000	832	0,187	---
C	7 (2)	560	679	0,958	651	0,135	0,840
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,155	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	300	1,023	1800	1759	0,171	1459	0,0	A
	3	260	1,024	1533	1497	0,174	1237	2,9	A
B	4	300	1,019	388	381	0,788	81	41,9	D
	6	150	1,037	832	802	0,187	652	5,5	A
C	7	85	1,033	651	630	0,135	545	6,6	A
	8	270	1,036	1800	1737	0,155	1467	0,0	A
A	2+3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4+6	450	1,025	582	568	0,792	118	29,1	C
C	7+8	355	1,035	1800	1738	0,204	1383	2,6	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									D

Anlage 2-3-5: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Eichenauer Straße/Neue Nord-Süd-Verbindung Variante 3 Abendspitze (Einmündung Eichenauer Str. abgehängt) Planfall 7



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

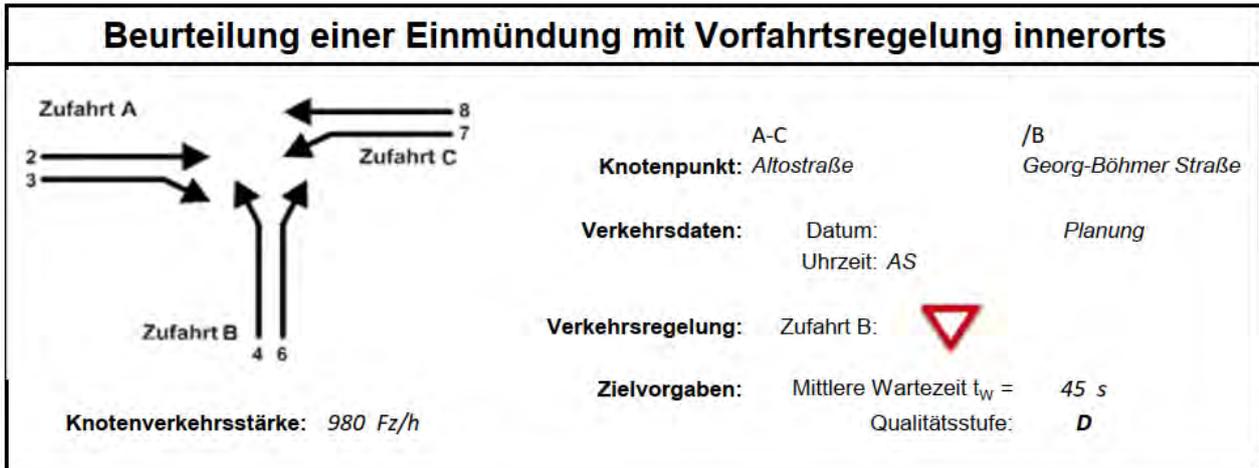
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand P_0
A	2 (1)	—	1800	1,000	1800	0,226	—
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,022	—
B	4 (3)	905	328	1,000	328	0,104	—
	6 (2)	215	923	1,000	923	0,000	—
C	7 (2)	430	788	0,958	755	0,000	1,000
	8 (1)	—	1800	1,000	1800	0,280	—

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	400	1,018	1800	1769	0,226	1369	0,0	A
	3	30	1,140	1533	1345	0,022	1315	2,7	A
B	4	30	1,140	328	288	0,104	258	14,0	B
	6	—	—	—	—	—	—	—	—
C	7	—	—	—	—	—	—	—	—
	8	490	1,029	1800	1750	0,280	1260	0,0	A
A	2+3	430	1,026	1776	1731	0,248	1301	2,8	A
B	4+6	30	1,140	328	288	0,104	258	14,0	B
C	7+8	490	1,029	1800	1750	0,280	1260	2,9	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Anlage 2-4-1: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 1 (Morgenspitze) Planfall 7



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

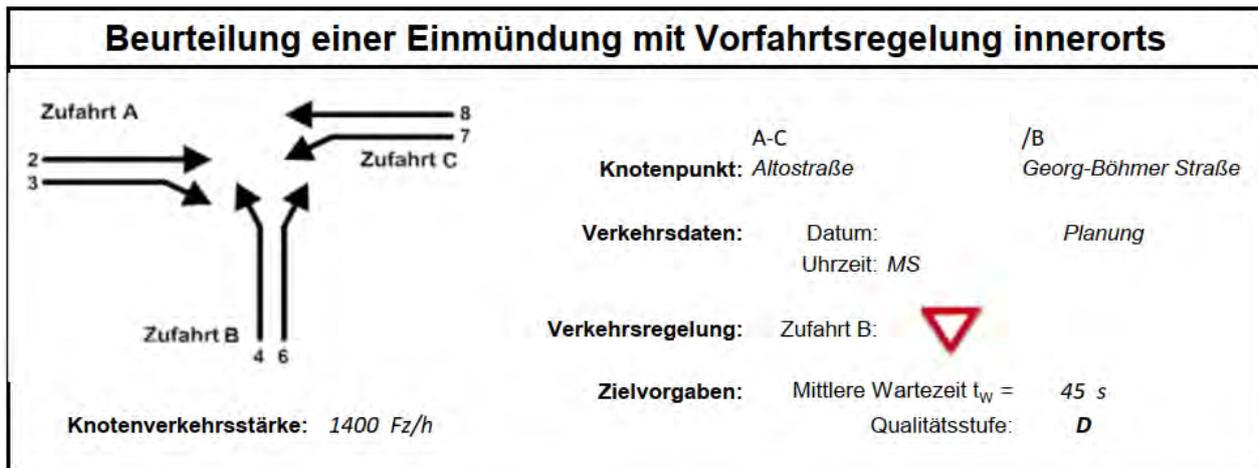
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_t [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,202	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,022	---
B	4 (3)	935	315	1,000	315	0,100	---
	6 (2)	190	951	1,000	951	0,000	---
C	7 (2)	380	834	0,958	799	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,324	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	350	1,040	1800	1731	0,202	1381	0,0	A
	3	30	1,140	1533	1345	0,022	1315	2,7	A
B	4	30	1,047	315	301	0,100	271	13,3	B
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	570	1,025	1800	1757	0,324	1187	0,0	A
A	2+3	380	1,048	1774	1692	0,225	1312	2,7	A
B	4+6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7+8	570	1,025	1800	1757	0,324	1187	3,0	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									B

Anlage 2-4-2: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 1 (Abendspitze) Planfall 7



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

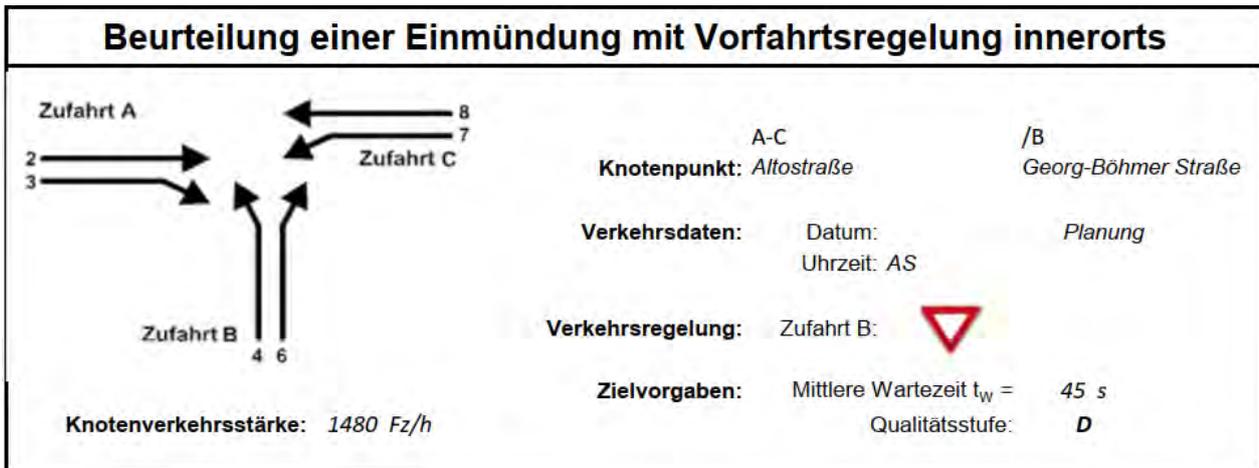
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,226	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,000	---
B	4 (3)	1140	238	1,000	129	0,000	---
	6 (2)	200	940	1,000	940	0,284	---
C	7 (2)	400	815	0,958	781	0,329	0,543
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,280	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	400	1,018	1800	1769	0,226	1369	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	260	1,027	940	915	0,284	655	5,5	A
C	7	250	1,028	781	760	0,329	510	7,1	A
	8	490	1,029	1800	1750	0,280	1260	0,0	A
A	2+3	400	1,018	1800	1769	0,226	1369	2,6	A
B	4+6	260	1,027	940	915	0,284	655	5,5	A
C	7+8	740	1,028	1666	1620	0,457	880	4,1	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Anlage 2-4-3: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 2 (Morgenspitze) Planfall 7



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten:

liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,202	---
	3 (1)	0	1600	0,958	1533	0,000	---
B	4 (3)	1210	217	1,000	102	0,000	---
	6 (2)	175	969	1,000	969	0,289	---
C	7 (2)	350	863	0,958	827	0,359	0,468
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,324	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	350	1,040	1800	1731	0,202	1381	0,0	A
	3	---	---	---	---	---	---	---	---
B	4	---	---	---	---	---	---	---	---
	6	270	1,036	969	935	0,289	665	5,4	A
C	7	290	1,024	827	808	0,359	518	6,9	A
	8	570	1,025	1800	1757	0,324	1187	0,0	A
A	2+3	350	1,040	1800	1731	0,202	1381	2,6	A
B	4+6	270	1,036	969	935	0,289	665	5,4	A
C	7+8	860	1,024	1657	1618	0,532	758	4,7	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Anlage 2-4-4: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 2 (Abendspitze) Planfall 7

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“

Knotenpunkt: **Teilknoten 3 Georg-Böhmer.-Str./Altostr**

Einmündung: **x** Kreuzung:

Verkehrsdaten: Datum
Uhrzeit **MS**
Planung Analyse
2035

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45**
Qualitätsstufe **D**

Zufahrt	Strom	1 LV qLV [Pkw/h]	2 Lkw+Bus qLkw+Bus [Lkw/h]	3 Lkw qLkwK [LkwK/h]	4a Kfz qKfz [Kfz/h]	4b Σ Kfz qKfz [Kfz/h]	5 Σ ges. Knoten [Kfz/h]	6 Wartezeit t_w [s]	7 Qualitäts- stufe QSV
A	1	24	6	0		30			
	2	250	10	0		260			
	3	0	0	0		0			
B	4	0	0	0		0	540	9,4	A/B
	5	0	0	0		0			
	6	0	0	0		0			
C	7	0	0	0		0			
	8	240	10	0		250			
	9	0	0	0		0			
D	10	0	0	0		0			
	11	0	0	0		0			
	12	24	6	0		30			
erreichbare Qualitätsstufe QSVFz,ges									A/B

Anlage 2-4-5: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 3 (Morgenspitze) Planfall 7

Formblatt S5-5: Beurteilung einer Einmündung oder Kreuzung mit der Regelung „rechts vor links“

Knotenpunkt: **Teilknoten 3 Georg-Böhmer.-Str./Altostr**

Einmündung: **x** Kreuzung:

Verkehrsdaten: Datum
Uhrzeit **AS**
Planung Analyse
2035

Zielvorgaben: Mittlere Wartezeit $t_w =$ **45**
Qualitätsstufe **D**

Zufahrt	Strom	1 LV qLV [Pkw/h]	2 Lkw+Bus qLkw+Bus [Lkw/h]	3 Lkw qLkwK [LkwK/h]	4a Kfz qKfz [Kfz/h]	4b Σ Kfz qKfz [Kfz/h]	5 Σ ges. Knoten [Kfz/h]	6 Wartezeit t_w [s]	7 Qualitäts- stufe QSV
A	1	28	2	0		30			
	2	256	14	0		270			
	3	0	0	0		0			
B	4	0	0	0		0	590	9,9	A/B
	5	0	0	0		0			
	6	0	0	0		0			
C	7	0	0	0		0			
	8	280	10	0		290			
	9	0	0	0		0			
D	10	0	0	0		0			
	11	0	0	0		0			
	12	24	6	0		30			
erreichbare Qualitätsstufe QSVFz,ges									A/B

Anlage 2-4-6: Ergebnistabelle HBS Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Teilknoten 3 (Abendspitze) Planfall 7

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Altostr.-Georg-Böhmer Straße
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	430	0,762	44	C	26	112	GA + RA Altostr. (N)
21	K 2	4	30	0,078	25	B	24	14	LA Georg-Böhmer-Str. (W)
22	K 2	6	260	0,701	48	C	24	76	RA Georg-Böhmer-Str. (W)
31	K 3	7	250	0,445	26	B	58	57	LA Altostr. (S)
32	K 3	8	490	0,428	9	A	58	66	GA Altostr. (S)

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Altostr.-Georg-Böhmer Straße
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	380	0,694	38	C	26	97	GA + RA Altostr. (N)
21	K 2	4	30	0,077	27	B	24	12	LA Georg-Böhmer-Str. (W)
22	K 2	6	270	0,737	52	D	24	82	RA Georg-Böhmer-Str. (W)
31	K 3	7	290	0,488	36	C	58	60	LA Altostr. (S)
32	K 3	8	570	0,495	10	A	58	78	GA Altostr. (S)

Anlage 2-4-7: Ergebnistabelle HBS Variante LSA Knotenpunkt Altostraße/Georg-Böhmer-Straße Planfall 7

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Kontenpunkt	Altostr.-Bergsonstr.
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Dreiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	1+2+3	280	0,660	40	C	24	76	Altostr Süd
21	K 2	4+5+6	210	0,561	40	C	17	59	Marzellg West
31	K 3	7+8	230	0,600	37	C	24	62	Altostr. Nord
41	K 4	10+11+12	110	0,690	66	D	17	46	Schwemmstr.
51	K 5	13+14+15	310	0,700	42	C	25	87	Bergsonstr.

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Kontenpunkt	Altostr.-Bergsonstr.
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Dreiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	1+2+3	365	0,765	47	C	26	102	Altostr Süd
21	K 2	4+5+6	120	0,477	42	C	13	40	Marzellg West
31	K 3	7+8	180	0,442	30	B	26	47	Altostr. Nord
41	K 4	10+11+12	110	0,651	61	D	13	44	Schwemmstr.
51	K 5	13+14+15	415	0,840	61	D	27	127	Bergsonstr.

Anlage 2-5: Ergebnistabelle HBS LSA Altostraße/Bergsonstraße Planfall 7

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Altostraße-Ubostraße
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Dreiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

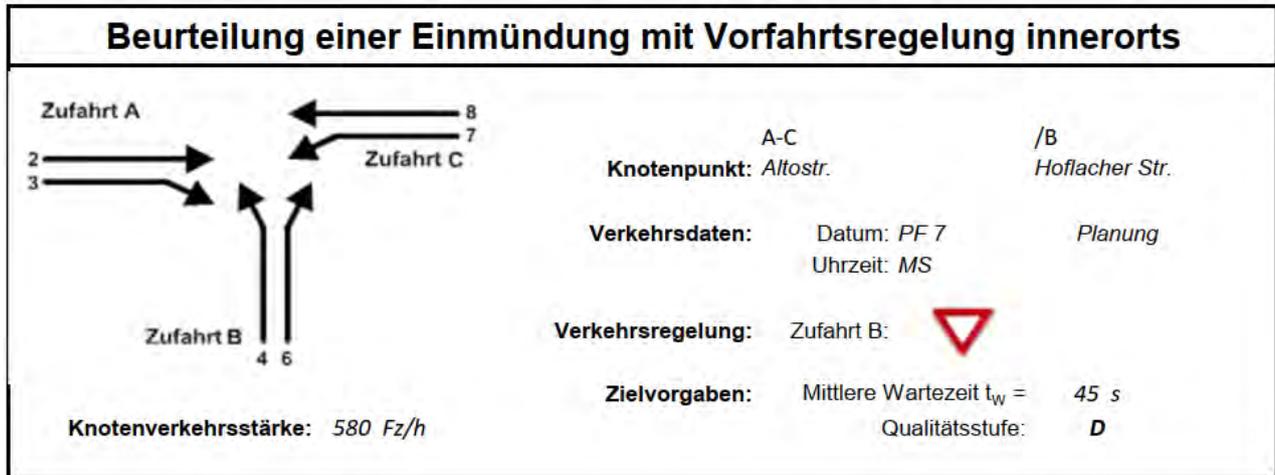
FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	120	0,122	9	ja	A	50	22	Altostr Süd
21	K 2	4+5+6	110	0,100	23	ja	B	24	28	Ubostr
31	K 3	7+8	255	0,244	11	ja	A	50	41	Altostr Nord
32	K 3	9	30	0,271	9	ja	A	50	8	RA Altostr Nord
41	K 4	10+11+12	90	0,184	23	ja	B	28	24	Mundesgasse

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Knotenpunkt	Altostraße-Ubostraße
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Dreiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	215	0,222	10	ja	A	50	35	Altostr Süd
21	K 2	4+5+6	130	0,267	24	ja	B	24	34	Ubostr
31	K 3	7+8	170	0,168	10	ja	A	50	29	Altostr Nord
32	K 3	9	30	0,195	10	ja	A	50	8	RA Altostr Nord
41	K 4	10+11+12	110	0,221	24	ja	B	28	28	Mundesgasse
									AI	

Anlage 2-6: Ergebnistabelle HBS LSA Altostraße/Ubostraße Planfall 7



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

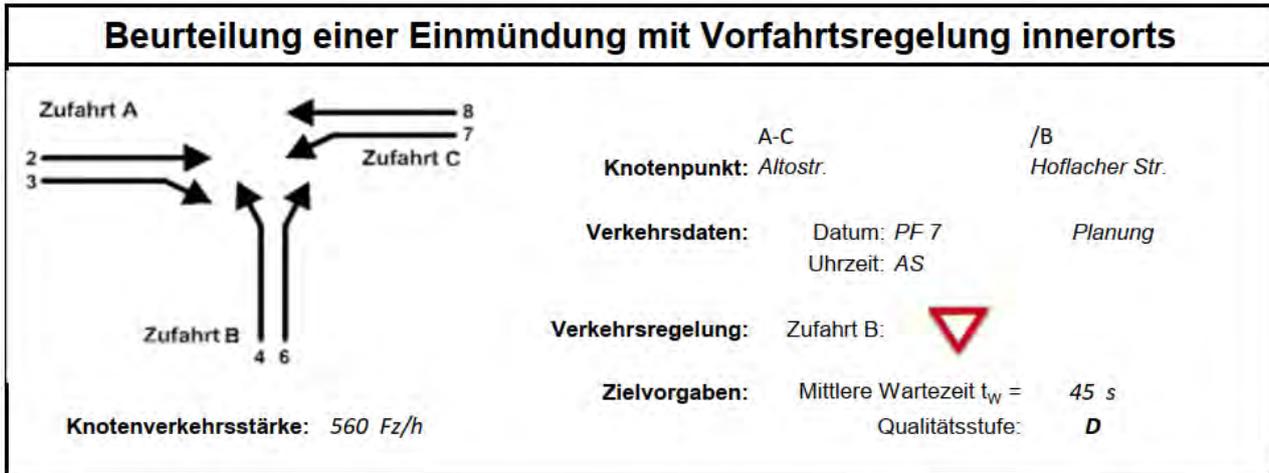
Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,118	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,068	---
B	4 (3)	378	673	1,000	673	0,230	---
	6 (2)	258	876	1,000	876	0,000	---
C	7 (2)	310	903	1,000	903	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,069	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	205	1,034	1800	1741	0,118	1536	0,0	A
	3	105	1,033	1600	1548	0,068	1443	0,0	A
B	4	150	1,033	673	652	0,230	502	7,2	A
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	120	1,035	1800	1739	0,069	1619	0,0	A
A	2+3	310	1,034	1727	1670	0,186	1360	0,0	A
B	4+6	150	1,033	673	652	0,230	502	7,2	A
C	7+8	120	1,035	1800	1739	0,069	1619	2,2	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Anlage 2-7-1: Ergebnistabelle HBS Altostraße/Hoflacher Straße (Morgenspitze) Planfall 7



Aufschlüsselung nach Fahrzeugarten: liegt vor, ohne genaue Differenzierung des Schwerverkehrs

Kapazitäten der Einzelströme

Zufahrt	Strom (Rang)	Hauptströme $q_{p,i}$ [Fz/h]	Grundkap. G_i [Pkw-E/h]	Abminderungs-faktor f_f [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	staufreier Zustand p_0
A	2 (1)	---	1800	1,000	1800	0,081	---
	3 (1)	0	1600	1,000	1600	0,049	---
B	4 (3)	373	678	1,000	678	0,229	---
	6 (2)	178	966	1,000	966	0,000	---
C	7 (2)	215	1006	1,000	1006	0,000	1,000
	8 (1)	---	1800	1,000	1800	0,112	---

Qualität der Einzel- und Mischströme

Zufahrt	Strom	Fahrzeuge $q_{Fz,i}$ [Fz/h]	Faktoren $f_{PE,i}$ [-]	Kapazität $C_{PE,i}$ [Pkw-E/h]	Kapazität C_i [Fz/h]	Auslastungs-grad x_i [-]	Kapazitäts-reserve R_i [Fz/h]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualitäts-stufe QSV
A	2	140	1,035	1800	1739	0,081	1599	0,0	A
	3	75	1,037	1600	1542	0,049	1467	0,0	A
B	4	150	1,033	678	656	0,229	506	7,1	A
	6	---	---	---	---	---	---	---	---
C	7	---	---	---	---	---	---	---	---
	8	195	1,036	1800	1738	0,112	1543	0,0	A
A	2+3	215	1,036	1725	1665	0,129	1450	0,0	A
B	4+6	150	1,033	678	656	0,229	506	7,1	A
C	7+8	195	1,036	1800	1738	0,112	1543	2,3	A
erreichbare Qualitätsstufe QSV_{FZ,ges}									A

Anlage 2-7-2: Ergebnistabelle HBS Altostraße/Hoflacher Straße (Abendspitze) Planfall 7

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Kontenpunkt	Limesstraße - Aubinger Straße
Zeitabschnitt	Morgenspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	400	0,741	41	ja	C	28	104	Limesstr. Nord
21	K 2	4+6	370	0,678	32	ja	B	28	84	Aubinger Str.
31	K 3	7+8	710	0,873	39	ja	C	51	73	Limesstr. Süd

Projekt	24643 Neuaubing
Stadt	München
Kontenpunkt	Limesstraße - Aubinger Straße
Zeitabschnitt	Abendspitze
Steuerung	Zweiphasensteuerung (UZ=90s)

Kfz-Verkehrsströme

FS-Nr.	Bez. SG	Ströme	q [Kfz/h]	x [-]	t _w [s]	Wertung [ja/nein]	QSV [-]	T _F [s]	Ls [m]	Bemerkungen
11	K 1	2+3	510	0,829	45	ja	C	28	25	Limesstr. Nord
21	K 2	4+6	520	0,859	56	ja	D	49	86	Aubinger Str.
31	K 3	7+8	640	0,886	50	ja	C	32	118	Limesstr. Süd

Anlage 2-8: Ergebnistabelle HBS LSA Limesstraße/ Aubinger Straße Planfall 7

Anschlussknotenpunkte Aubinger-Allee, Freihamer Weg, Georg-Böhmer-Straße bis Bestand

Bezeichnung	EP [€]	Menge	Einheit	Kosten
NEUBAU				
Erdbau	15 €	10.400	m³	156.000 €
Grünfläche	5 €	1.400	m²	7.000 €
Fahrbahn	160 €	5.800	m²	928.000 €
Geh- und Radwege	100 €	3.700	m²	370.000 €
Entwässerung	300 €	650	m	195.000 €
Signalanlage	70.000 €	2	psch.	140.000 €
Markierung und Beschilderung StVO	26.000 €	1	psch.	26.000 €
Spartenumverlegung-und Sicherung	70.000 €	1	psch.	70.000 €
Baukosten				1.892.000 €
Baustelleneinrichtung		10%		189.200 €
Kosten Neubau Netto				2.081.200 €
MwSt 19%				395.428 €
Gesamtsumme Brutto				2.476.628 €

Ausbau Georg-Böhmer-Straße Abschnitt Germeringer Weg bis Altostraße

Bezeichnung	EP [€]	Menge	Einheit	Kosten
RÜCK-UND NEUBAU				
Fahrbahn	210 €	2900	m²	609.000 €
Gehweg	90 €	2500	m²	225.000 €
Entwässerung	400 €	460	m	184.000 €
Markierung und Beschilderung StVO	6.500 €	1	psch.	6.500 €
Spartenumverlegung- Und Sicherung	30.000 €	1	psch.	30.000 €
Baukosten				1.054.500 €
Baustelleneinrichtung		10%		105.500 €
Kosten Neubau-und Rückbau Netto				1.160.000 €
MwSt 19%				220.400 €
Gesamtsumme Brutto				1.380.400 €

Anlage 3: grobe Kostenschätzung Straßenbaumaßnahmen (ohne EÜ und Auflösung BÜ Germeringer Weg)

Verkehrliche und stadträumliche Anbindung Freiham Nord an Aubing

Vorstellung der Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudie

Dokumentation der Online-Informationsveranstaltung am 26.01.2022

Inhalt

1. Zusammenfassung der Workshopreihe zur verkehrlichen und stadträumlichen Anbindung Freiham Nord an Aubing, 2016 bis 2022

2. Ablauf der Veranstaltung am 26.01.2022

3. Begrüßung

Sebastian Kriesel, BA Vorsitzender Stb. 22

4. Einführung und Zielsetzung

Nicolette Baumeister, Büro Baumeister, Moderation
Claudia Neeser, Chat-Moderation

5. Stand Planung Freiham

Merle Bald, Projektleiterin Freiham, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

6. Verkehrskonzept Freiham

Robert Adam, Leiter des Bezirks Nord-West, Mobilitätsreferat

7. Zusammenfassende Vorstellung Machbarkeitsstudie

Tom Seufert, OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

8. Beantwortung Fragen aus dem Chat

9. Präsentationen und Diskussion der Beiträge aus der Bürgerschaft

Jürgen Müller, für die Bürgervereinigung Aubing Neuaubing e.v.
Verena Hollstein, als Sprecherin für Aubinger Bürgerinnen und Bürger
Johann Oberhauser, Landwirt aus Aubing

10. Zusammenfassung

Nicolette Baumeister, Büro Baumeister, Moderation
Claudia Neeser

11. Ausblick

Merle Bald, Projektleiterin Freiham, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Impressum

Anlage 1: Präsentation Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing e.V

Anlage 2: Präsentation Bürgerin Verena Hollstein

Anlage 3: Anonymisierter Chat 3. Bürger*inneninfo

1. Zusammenfassung der Workshopreihe zur verkehrlichen und stadträumlichen Anbindung Freiham Nord an Aubing

Durch insgesamt drei Bürgerworkshops im Zeitraum April 2016 bis Januar 2022 wurde die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen und stadträumlichen Anbindung Freiham Nord an Aubing begleitet. Alle Veranstaltungen wurden umfassend dokumentiert, die Dokumentationen sowie die Machbarkeitsstudie sind auf der Web-Seite des Planungsreferats abrufbar.

<https://stadt.muenchen.de/infos/neuer-stadtteil-freiham.html#30>

Workshop April 2016

Als Auftakt für den Planungsprozess zur verkehrlichen und stadträumlichen Anbindung Freiham Nord an Aubing fand im April 2016 ein Bürgerworkshop statt, der dazu diente, die Inhalte der Machbarkeitsstudie mit Hilfe der Aubinger Bürgerinnen und Bürger einzugrenzen und weitere Informationen für die zukünftigen Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer der Studie (vor Ausschreibung des Auftrags) zu erhalten. Er wurde bewusst vor die Beauftragung einer Gutachterin oder eines Gutachters gelegt, um die Anregungen der anliegenden Bewohnerinnen und Bewohner in die Machbarkeitsstudie einfließen zu lassen. Erst nach dem ersten Bürgerworkshop wurde die Studie beauftragt und die Dokumentation des Bürgerworkshops als Arbeitsgrundlage für das zu beauftragende Büro angehängt. Die Diskussion an den Werkstatttischen zeigte übereinstimmend, dass eine zusätzliche Verkehrsbelastung des Ortskerns von Aubing im Bereich Ubostraße als größte Gefahr gesehen wird. Die Vorschläge, diesem entgegenzutreten, waren weitreichend und betrafen insbesondere die Lenkung des MIV, die notwendige Stärkung des ÖPNV, die Stärkung des Fuß- und Radverkehrs sowie die gestalterische Aufwertung des Areals Georg-Böhmer-Straße mit den anliegenden Einrichtungen Bahnhof, Kirche, Reiterhof, Festplatz, Kleingartenanlage und Kindergarten. Eine differenzierte Auswertung ist der vorliegenden Dokumentation des Workshops zu entnehmen, die auch Teil der Arbeitsgrundlage für das zu beauftragende Büro war.

https://www.muenchen-mitdenken.de/sites/default/files/unit/files/2016_1_buergerworkshop_verkehrsanbindung_1.pdf

Workshop Dezember 2017

In dem darauffolgenden Workshop Ende 2017 wurden die Zwischenergebnisse Machbarkeitsstudie mit den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort diskutiert und erörtert. Den vorzustellenden Varianten der durch das beauftragte Büro OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG erarbeiteten Machbarkeitsstudie liegen eine differenzierte Bestandsanalyse und die Ergebnisse des ersten Bürgerworkshops im April 2016 zugrunde. An vier moderierten Stationen wurden die sieben vorgestellten Varianten mit den anwesenden Vertreterinnen und Vertretern des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie von OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG diskutiert. Die Genauigkeit der Verkehrsprognose wurde von einem Teil der Teilnehmenden in Frage gestellt. Die weiträumige Umfahrung des Ortskerns zur Lenkung und Eindämmung des Verkehrs wurde von den Teilnehmenden als zwingend erachtet. Darüber hinaus wurde aus dem Plenum wiederholt nachdrücklich für eine U-Bahn Anbindung plädiert. Weiterer Schwerpunkt war die Notwendigkeit eines schlüssigen Rad- und Fußwegekonzepts im Kontext des übergeordneten Radwegenetzes. Grundsätzlich fanden die Varianten 6 und 7 als Grundlage einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung unter Berücksichtigung der im Workshop formulierten Einschränkungen und Modifikationen die größte Akzeptanz. Auch diese Veranstaltung wurde ausführlich dokumentiert.

https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:4e866beb-5554-4473-a697-fcbb5ef36f1f/2018_Buergerwerkstatt_Verkehrsanbindung_Freiham2.pdf

Beschlussfassung durch den Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung Januar 2019

Der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung beschloss am 16. Januar 2019 einstimmig, die Varianten 6 und 7 weiter vertieft zu untersuchen.

<https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/4980880>

In der vertieften Untersuchung von **Variante 6** geht es unter anderem um die technische Ausführung der Unterführung, die Straßenprofilierung und Straßenführung, die Anordnung der Fuß- und Radwege sowie die städtebauliche Neuordnung der Georg-Böhmer-Straße.

<https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:07e01675-2c2d-4f6c-8510-abb247a99db0/Variante6.pdf>

In **Variante 7** wird zusätzlich die Lage der weiterführenden Straße nochmals geprüft und bewertet. Variante 7 war immer als langfristige, weiterführende Option für Variante 6 gedacht, die aber nicht zwingend über den Autobahndeckel führen muss. Hier spielen eine Reihe von verschiedenen Faktoren eine Rolle (Grundstücksverfügbarkeiten, Ausbaustandard der vorhandenen Straßen und deren Verkehrsbelastung, Nutzungen, Frei- und Erholungsflächen), die nun noch einmal eingehend untersucht werden. Es handelt sich nach wie vor um eine Machbarkeitsstudie, in der die Machbarkeit untersucht und alle oben genannten Faktoren zusammengetragen und abgewogen werden. Eine Entscheidung ist damit noch nicht getroffen.

<https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:2e39c3d9-bb24-4748-9fe0-aaa9a113558e/Variante7.pdf>

Bürgerinformationsveranstaltung Januar 2022

Zielsetzung der am 26.01. 2022 online durchgeführten dritten Informationsveranstaltung war die Vermittlung des aktuellen Planungsstands sowie die Präsentation der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen und stadträumlichen Anbindung Freiham Nord an Aubing, die dem Stadtrat im 2. Halbjahr 2022 zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll. Pandemiebedingt konnte diese Diskussion nicht in Präsenz durchgeführt werden, sondern musste online stattfinden. Die hier vorliegende Dokumentation bezieht sich auf diese Veranstaltung und ergänzt und aktualisiert damit die Dokumentationen der Workshops 1 und 2.

Die Präsentationsfolien der Machbarkeitsstudie wurden im Dezember 2021 auf der Web-Seite des Referats für Stadtplanung und Bauordnung online gestellt, um der Bürgerschaft die Möglichkeit zur Kenntnisnahme und Kommentierung im Vorfeld der Veranstaltung zu geben. Die in diesem Rahmen vor der Veranstaltung eingegangenen Fragen und Anmerkungen der Bürgerschaft wurden ausgewertet und in den Präsentationen der Fachreferate berücksichtigt. Zusätzlich wurden aus den Fragen und Anmerkungen Themenblöcke entwickelt. Vertreterinnen und Vertretern der Bürgerinitiative wurde darüber hinaus auf Einladung von HA II die Möglichkeit eingeräumt, ihre Sichtweise persönlich vorzutragen. Als Diskussionsforum während der Veranstaltung diente ein offen zugänglicher Chat. Diese Möglichkeiten wurden intensiv genutzt und im Veranstaltungsablauf sowie in der Dokumentation thematisch gegliedert berücksichtigt. Insgesamt waren in der Spitze 320 Teilnehmende online zugeschaltet.

2. Ablauf der Veranstaltung

18:30-18:35: Begrüßung

Sebastian Kriesel, BA Vorsitzender Stb. 22

18:35-18:40: Ablauf und Zielsetzung der Veranstaltung

Nicolette Baumeister, Moderatorin, Büro Baumeister / Claudia Neeser, Co-Moderation

18:40-19:00 Stand Planung Freiham

Merle Bald, Projektleiterin Freiham, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

19:00-19:20 Verkehrskonzept Freiham

Robert Adam, Leiter des Bezirks Nord-West, Mobilitätsreferat

19:20-20:00 Zusammenfassende Vorstellung Machbarkeitsstudie

Tom Seufert, OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

20:00 -20:15 Beantwortung der Rückfragen aus dem Chat

Moderation

20: 15 bis 21:15

Diskussionsbeiträge/ Präsentationen aus der Bürgerschaft

Jürgen Müller, für die Bürgervereinigung Aubing Neuaubing e.V.

Verena Hollstein, als Sprecherin für Aubinger Bürgerinnen und Bürger

Johann Oberhauser, als Landwirt aus Aubing

21:00 -21:20:

Diskussion und Beantwortung der Fragen aus dem Chat

21:20 Zusammenfassung durch Moderation

21:25 Ausblick

Merle Bald

21:30: Ende

3. Begrüßung

Sebastian Kriesel, BA Vorsitzender Stb. 22

Sebastian Kriesel begrüßt die Teilnehmenden und bedankt sich für das große Interesse an der Veranstaltung um die verkehrliche und stadträumliche Anbindung Aubing an Freiham. Die im Mittelpunkt stehende Präsentation der Machbarkeitsstudie hat bereits im Vorfeld der Veranstaltung für intensive, kritische Diskussionen in der Bürgerschaft gesorgt. Er verweist auf die vorangegangene konstruktive Diskussion im Bezirksausschuss, die in diesem Rahmen mit den engagierten Bürgerinnen und Bürgern fortgesetzt werden soll. Sein Dank gilt auch den Referentinnen und Referenten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung und des Mobilitätsreferats für die gute Vorbereitung der Veranstaltung und die transparente Informationsvermittlung.

4. Ablauf und Zielsetzung der Veranstaltung

Nicolette Baumeister als Moderatorin, Büro Baumeister, Claudia Neeser, Co-Moderation

Nicolette Baumeister als externe Moderatorin begrüßt die Teilnehmenden und führt in die Veranstaltung ein. Zielsetzung der dritten Informationsveranstaltung ist die Präsentation des aktuellen Planungsstand sowie der zwischenzeitlich finalisierten Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen und stadträumlichen Anbindung Aubing an Freiham, die dem Stadtrat im zweiten Halbjahr 2022 zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll. Pandemiebedingt kann diese Diskussion nicht in Präsenz, sondern online stattfinden.

In einem kurzen Rückblick verweist sie auf die vorangegangenen Veranstaltungen: Als Auftakt für den Planungsprozess zur Verkehrsanbindung fand im April 2016 ein Bürgerworkshop statt, in dem die verkehrlichen, städtebaulichen und freiraumplanerischen Herausforderungen und Potentiale in einem offenen Workshopverfahren herausgearbeitet wurden. Die Ideen und Anregungen der Bürgerinnen und Bürger flossen in die geplante Machbarkeitsstudie ein. In dem darauffolgenden Workshop in 2017 wurden die Zwischenergebnisse der Machbarkeitsstudie mit den Bürgerinnen und Bürgern in Arbeitsgruppen diskutiert und erörtert. Beide Veranstaltungen wurden umfassend dokumentiert, die Dokumentationen sind auf der Web-Seite des Referats für Stadtplanung und Bauordnung abrufbar.

Insgesamt gab es 56 Rückmeldungen in Form von differenzierten Fragen, Stellungnahmen und Kommentaren im Vorfeld, die teilweise von mehreren Personen gemeinsam eingebracht wurden. Weiterhin gingen fünf alternative Variantenvorschläge ein. Die Moderatorin verweist darauf, dass einen Großteil der eingegangenen Fragen die Referentinnen und Referenten des Referats für Stadtplanung und Bauordnung sowie des Mobilitätsreferats im Kontext ihrer Präsentationen beantworten werden. In den anschließenden Diskussionen wird auf noch offene Fragen soweit möglich über Auswertung des Chats eingegangen. Zudem werden die Bürgerin Verena Hollstein und zwei weitere Bürger, Jürgen Müller für die Bürgervereinigung Aubing Neuaubing sowie Johann Oberhauser, Landwirt in Aubing, ihre Beiträge im Rahmen der Veranstaltung persönlich online vorstellen.

Die Moderatorinnen stellen die Mitwirkenden der Informationsveranstaltung vor:

Referentinnen und Referenten

Sebastian Kriesel, BA Vorsitzender Stb. 22

Merle Bald, Projektleiterin Freiham, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Robert Adam, Leiter des Bezirks Nord-West, Mobilitätsreferat

Tom Seufert, OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

Jürgen Müller, für die Bürgervereinigung Aubing Neuaubing e.v.

Verena Hollstein, als Sprecherin für Aubinger Bürgerinnen und Bürger

Johann Oberhauser, Landwirt aus Aubing

Weitere Beteiligte

Sandra Müller: Teameitung Planungsteam Freiham, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Maria-Luise Seidl: Grünplanung Bezirk West, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

David Giangrande: Projektleitung Anbindung Aubing, Planungsteam Freiham,
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Stefanie Wolf: Verkehrsplanung Bezirk Nord-West, Mobilitätsreferat

Jonas Wurtz: Verkehrsplanung Bezirk Nord-West, Mobilitätsreferat

Moderation

Nicolette Baumeister, Moderatorin, Büro Baumeister

Claudia Neeser, Co-Moderation

Technik-Support

Kai Westermann, Katja Fitschen, Sahand Shahgholi, Zebralog

Nach Erläuterung des Veranstaltungsablaufs und der Chatregeln durch Claudia Neeser übergibt

Nicolette Baumeister an Merle Bald, Projektleiterin Freiham, Referat für Stadtplanung und Bauordnung,
als Referentin des ersten Beitrags zum Stand der Planung Freiham.

5. Vorstellung Stand der Planung Freiham

Merle Bald, Projektleiterin Freiham, Referat für Stadtplanung und Bauordnung

https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:091989dc-0619-408b-b0fe-50bad9db6f6e/2022_3_Buergerinnenworkshop_zur_Anbindung_PLAN.pdf

Merle Bald skizziert den Stand der Umsetzung des 1. Realisierungsabschnitts Freiham. Die Grundschulen sind seit 2017 im Betrieb, der Bildungscampus mit Sportpark seit dem Schuljahr 2019 / 2020. Das Grünband zwischen Neuaubing und Freiham ist fertig gestellt und zur Nutzung freigegeben. Die ersten Bewohnerinnen und Bewohner sind in Freiham Nord eingezogen. Sie wurden mit einem Willkommensfest im Februar 2020 begrüßt. Derzeit leben rund 1.500 Menschen in Freiham, insgesamt werden im ersten Realisierungsabschnitt bis etwa 2026 11.000 Menschen leben.

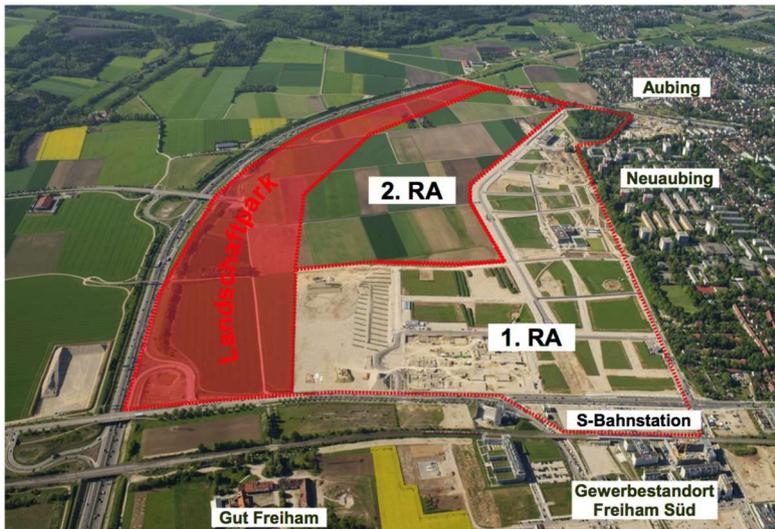
Während der Baufortschritt im ersten Realisierungsabschnitt anschaulich erfasst werden kann, sind die Planungsprozesse für den 2. Realisierungsabschnitt abstrakter. Für diesen 2. Realisierungsabschnitt wurde ein Europaweiter Wettbewerb ausgelobt, der 2018 entschieden wurde. Auf Grundlage des Wettbewerbsergebnisses wird derzeit ein Rahmenplan erarbeitet, der wiederum in einen Bebauungsplan münden wird – zunächst jedoch nur für ein südliches Teilgebiet. Hierzu hat im Mai 2021 im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit eine Erörterungsveranstaltung stattgefunden. Im Rahmen dieser frühzeitigen Bürgerbeteiligungen sind bereits viele Einwände in Bezug auf die verkehrliche Anbindung von Freiham an Aubing eingegangen.

Merle Bald wirbt um Verständnis für das Wesen von Planungsprozessen. Planung sei niemals geradlinig, es komme immer wieder zu neuen Entwicklungen und politischen Schwerpunktsetzungen, auf die reagiert werden muss. Für den 2. Realisierungsabschnitt seien dies z. B. die Themen Dichte, Klima, Mobilität, die seit dem Wettbewerbsergebnis von 2018 in verschiedene Stadtratsbeschlüsse gemündet seien, die nun bei der weiteren Planung zu berücksichtigen sind. Von besonderer Bedeutung sei z.B. die Entscheidung für die Verlängerung U5 nach Freiham und der Entfall der Tram. Dies bedeute jedoch nicht, dass das Ergebnis des städtebaulichen und landschaftsplanerischen Wettbewerbes seine Gültigkeit verloren hätte.

Ähnliches gelte für den Bereich von Aubing. Hier gab es in jüngerer Zeit ebenfalls Entscheidungen wie die Verlängerung der Tram 17 von der Amalienburgstraße nach Freiham mit in den Nahverkehrsplan aufzunehmen, sowie die S4 aufwärtskompatibel auszubauen, das heißt so zu planen, dass ein späterer Ausbau auf 4 Gleise möglich ist. Diese beiden neuen Setzungen konnten in der Machbarkeitsstudie noch nicht berücksichtigt werden, da keine konkreten planerischen Aussagen vorliegen. Jedoch sind die Ergebnisse, die seit 2016 in Bezug auf die verkehrliche Anbindung von Freiham an Aubing erarbeitet wurden, damit nicht hinfällig. Es können aus der Machbarkeitsstudie qualitative Aussagen abgeleitet werden, die zur Entscheidungsfindung zum weiteren Vorgehen erforderlich sind.

Merle Bald erläutert, wie die Machbarkeitsstudie im Zusammenhang mit den Planungen von Freiham einzuordnen ist. Die Machbarkeitsstudie ist ein in sich abgeschlossenes Projekt, das mit Vorstellung des Ergebnisses im Stadtrat zum Abschluss kommt. Das bedeutet jedoch nicht, dass damit bereits das Themenfeld Verkehr und Mobilität in Freiham und im 22. Stadtbezirk abgeschlossen sei. Hierzu wird es noch weitere Diskussionsformate geben, insbesondere eine Informationsveranstaltung des Referats für Stadtplanung und Bauordnung zu den Planungen des 2. Realisierungsabschnittes Freiham im

2. Quartal 2022 sowie eine Online-Beteiligung des Mobilitätsreferats zum Verkehrskonzept des 22. Stadtbezirks, die am 03.02.2022 starten wird.

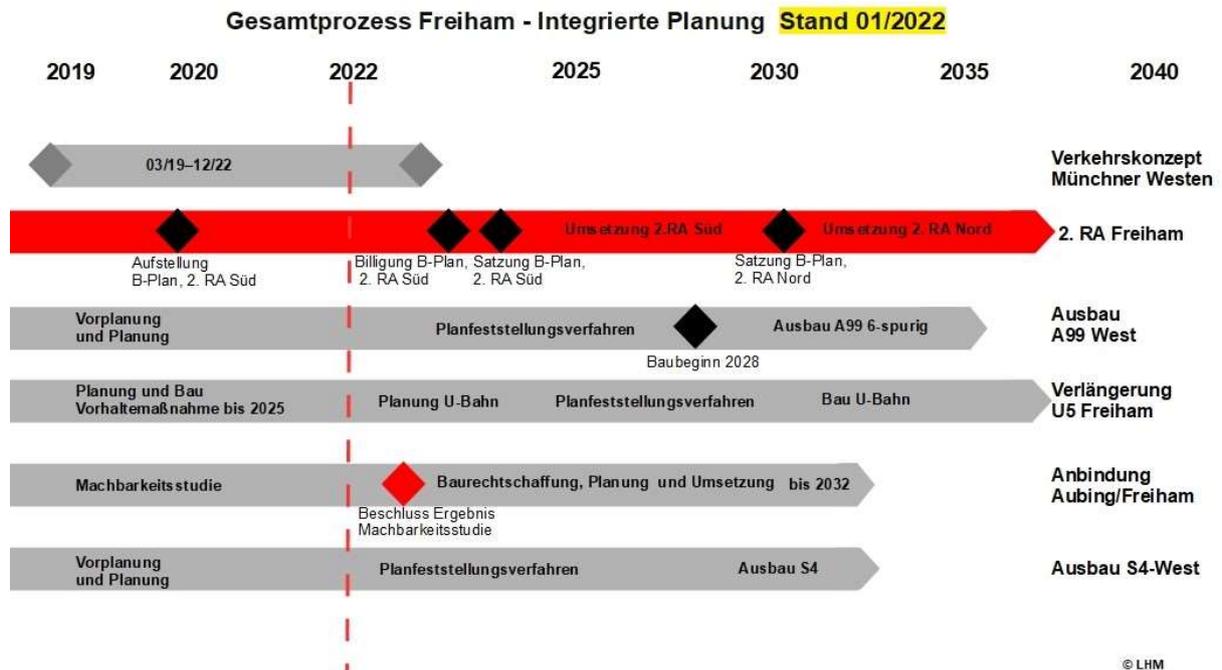


Luftaufnahme mit markierten Realisierungsabschnitten



Plan Wettbewerbsergebnis (Ortner und Ortner, BSM GmbH, Topotek 1, west 8, Lützwow 7, Hild und K., Sergison Bates, von Ballmoos Krucker, Studio Vulkan, LHM)

Abschließend stellt Merle Bald in der Gesamtschau die verschiedenen Planungshorizonte (Stand 01/2022) der unterschiedlichen Infrastrukturplanungen in Freiam vor.



Gesamtprozess Freiam, Stand 01/2022

Planungsprozesse insbesondere für Infrastrukturen seien langwierig. Jedes Projekt habe seinen eigenen Prozess und Logik, die sich gegenseitig bedingen. Umso wichtiger sei es sogenannte Meilensteine zu erreichen, in denen Setzungen getroffen werden, auf die aufgebaut werden könne. Die Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung von Aubing an Freiam im Kontext der Gesamtplanung sei ein solcher wichtiger Meilenstein. Auch wenn sich im weiteren Planungsverlauf noch Anpassungen ergeben können, sei es wesentlich, mit einzelnen Untersuchungen wie der Machbarkeitsstudie Planungsschritte zu fixieren und abzuschließen. Entscheidendes Gremium sei der Stadtrat, dem die Studie zur Beschlussfassung in der vorliegenden Form zusammen mit den Dokumentationen der vorangegangenen Bürgerworkshops und der heutigen Infoveranstaltung vorgelegt werde.

6. Verkehrskonzept Freiham

Robert Adam, Leiter des Bezirks Nord-West, Mobilitätsreferat

https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:bbf70e43-8142-462e-9a65-1c121d96c80c/2022_3_Buergerinnenworkshop_zur_Anbindung_MOR.pdf

In seinem Beitrag geht Robert Adam zusammenfassend auf die grundlegende Aufgabenstellung und Randbedingungen für das Verkehrskonzept Freiham ein. Ein weiterer Schwerpunkt seines Beitrags liegt auf der Modellberechnung und der Untersuchung und Auswertung der Planfälle als Grundlage der Variantenentwicklung durch das mit der Machbarkeitsstudie beauftragte Büro OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG.



Verkehrskonzept Freiham Nord

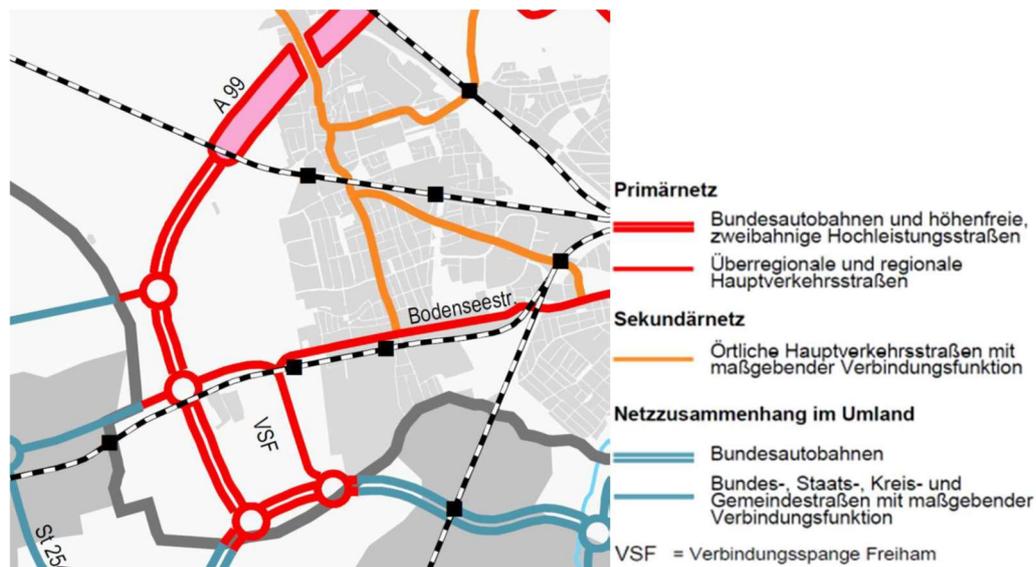
Das Verkehrskonzept Freiham Nord basiert vor allem auf dem Konzept der „Stadt der kurzen Wege“. Alle wichtigen Funktionen des täglichen Bedarfs sollen innerhalb von Freiham Nord fußläufig oder per Fahrrad erreichbar sein. Ein weiterer Schwerpunkt ist die Erschließung per ÖPNV. Bereits heute ist Freiham Nord über zwei S-Bahnlinien zu erreichen. Nördlich befindet sich die S-Bahnhaltestelle Aubing (S 4) und südlich die S-Bahnhaltestelle Freiham (S 8). Mitte bis Ende der 2030er Jahre soll die Verlängerung der U 5 in Freiham in Betrieb gehen. Bereits heute verkehren Busse für die Feinerschließung des Quartiers. Die Haltestellen und Verbindungen werden Schritt für Schritt ergänzt. Die Erschließung für den Individualverkehr erfolgt unter anderem über die A 99. Hierfür wird in Freiham Nord eigens ein Autobahnzubringer geschaffen. Eine weitere wichtige Erschließungsstraße ist die Bodenseestraße in Richtung Pasing und Germering. Die Erschließung von Aubing nach Freiham wird künftig über die neue Anbindung geschaffen.

Aufgabenstellung und Rahmenbedingungen

Die Aufgabenstellung für die Erstellung des Verkehrskonzeptes Freiham umfasste folgende Punkte:

- Erschließung des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und Nachweis der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes.
- Erstellung eines funktionalen Fuß- und Radwegekonzeptes mit Verknüpfung in die umliegenden Gebiete
- Einbeziehung eines attraktiven ÖPNV Konzeptes
- Vorschläge zum Umgang mit dem ruhenden Verkehr
- Alternative Nahmobilitätsangebote
- Beispielhafte Straßenraumquerschnitte und Platzräume
- Stadt der kurzen Wege

Die Randbedingungen dafür stellen sich wie folgt dar:



Hauptverkehrsstraßennetz VEP

Verkehrsmodell

Das von Robert Adam nach seiner Einführung vorgestellte Verkehrsmodell beruht als Modellberechnung auf folgenden Grundlagen und Daten, die in Verkehrszählungen bis ins Jahr 2019 (vor Corona) erhoben wurden:

- Verkehrserzeugung: Strukturdaten (Einwohner, Arbeitsplätze, Verkaufsflächen, Schulplätze...)
- Verkehrsverteilung, Zielwahl: Baudichten, Arbeitsstätten, Verkaufsflächen, Ausbildungsstätten...)
- Verkehrsmittelwahl (Modal Split): Mobilitätsverhaltensdaten (Personengruppen, Wegeketten, Tagesganglinien...)
- Verkehrswegewahl: Verkehrsangebotsdaten (Verkehrsinfrastruktur bzw. -angebot für IV, ÖV, Rad, Fuß)
- Erhebungsdaten für die Prüfung/Kalibrierung (Anzahl Fahrzeuge, Fahrgäste...),

Resultate dieser Erhebungen sind die Belastungspläne für den Individualverkehr und den Öffentlichen Verkehr. In der Untersuchung der Planfälle wurden die prognostizierten Verkehrsmengen in ausgewählten Straßen betrachtet. Sammelstraßen haben in der Regel eine Belastung von circa 4.000 bis 8.000 KFZ pro Tag. Die Varianten, die eine höhere Belastung prognostizierten, wurden nicht weiterverfolgt.



Untersuchte Planfälle

Ergebnis nach Untersuchung aller Planfälle

Planfall 1h zeigt im Endausbau das günstigste Ergebnis und beinhaltet:

- Sperrung des Germeringer Wegs nördlich der Georg-Böhmer- Straße
- Sperrung der Pretzfelder Straße
- Autobahnanschluss

Im Fazit bedeutet dieses:

- Die Georg-Böhmer-Straße bekommt Zuwachs von < 500 Kfz/Tag auf rund 7.500 Kfz/Tag
- Die Pretzfelder Straße bekommt eine Entlastung um rund 50%
- Der provisorische Ausbau der Schulstraße (Fall 3h) entfällt
- Der Autobahnanschluss wird im Rahmen des 1. Realisierungsabschnitt realisiert.



Ergebnis nach Untersuchung aller Planfälle

Robert Adam weist abschließend darauf hin, dass es auf der Webseite www.unser.muenchen.de/verkehrskonzept22 ab dem 02.02.2022 die Möglichkeit gibt, die vorgestellten Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zu bewerten und kommentieren. Zudem gibt es auf dieser Webseite die Möglichkeit, eigene Vorschläge einzubringen und diese zur Diskussion zu stellen.

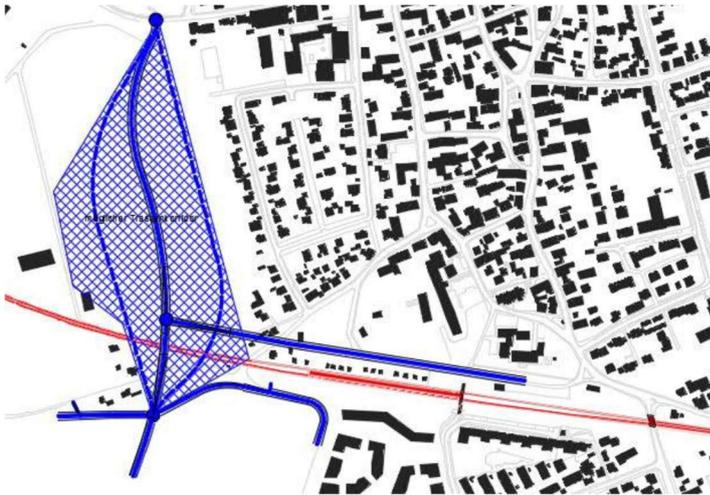
7. Zusammenfassende Vorstellung Machbarkeitsstudie

Tom Seufert, OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG

[https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:311bd082-0d58-4a2f-a157-](https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:311bd082-0d58-4a2f-a157-8f1f7df9c3dc/2022_3_Buergerinnenworkshop_zur_Anbindung_Buero_OBERMEYER.pdf)

[8f1f7df9c3dc/2022_3_Buergerinnenworkshop_zur_Anbindung_Buero_OBERMEYER.pdf](https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:311bd082-0d58-4a2f-a157-8f1f7df9c3dc/2022_3_Buergerinnenworkshop_zur_Anbindung_Buero_OBERMEYER.pdf)

Tom Seufert stellt den aktuellen Stand der Machbarkeitsstudie vor, in die die Anregungen aus den vorangegangenen Bürgerworkshops in den Jahren 2016 und 2017 eingeflossen sind. Diese beinhalten unter anderem die Empfehlung und letztendlich den Auftrag des Stadtrates, aus den gesamt sieben vorgestellten und diskutierten Varianten die Variante 6 hinsichtlich einer vertieften technischen und baulichen Machbarkeitsuntersuchung und Variante 7 hinsichtlich einer Untersuchung zu einer alternativen Trassenlage weiter zu verfolgen.



Variante 6, Präsentation Bürgerworkshop 11/17



Variante 7, Präsentation Bürgerworkshop 11/17

Weiterhin fanden in der Fortschreibung der Machbarkeitsstudie folgende, nach 2017 getroffene Entscheidungen und Planungsgrundlagen Berücksichtigung:

- Entscheidung für Verlängerung U-Bahn Pasing-Freiham
- Anpassung 2.RA Freiham (Ergebnis des zweiphasigen Wettbewerbs)
- Zusammenführung MIV-Verkehrsmodell (LHM) mit ÖV-Modell (MVG)
- Fortschreibung Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München auf das Jahr 2035
- Zusammenführung der Verkehrsmodelle basierend auf den detaillierteren

Verkehrsuntersuchungen:

- Aktualisiertes Verkehrsgutachten Freiham (Fa. Rapp)
- Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk (Fa. INOVAPLAN)
- Verkehrsuntersuchung Ausbau A99 West (Autobahn GmbH)

Prognose Nullfall

Tom Seufert geht in seinem Beitrag detailliert auf den Prognose-Nullfall ein. Dieser ist der definierte Vergleichsfall, der alle bereits beschlossenen Maßnahmen bis zum Prognosezeitraum 2035 darstellt und als Grundlage für die Variantenvorschläge gilt. Er dient dazu, die verkehrlichen Wirkungen der Maßnahmen in den Planfällen im Vergleich zum Nullfall darzustellen.

Neben der zahlenmäßigen Verkehrsbelastung stellt Tom Seufert auch die Grundlagen der entsprechenden Schallberechnungen für die untersuchten Varianten vor. Der definierte Prognose-Nullfall 2035 beinhaltet die Verkehrsentwicklung im Großraum München bis 2035 unter Berücksichtigung der strukturellen Entwicklungen wie:

- Allgemeiner Verkehrszunahme
- Ausbau A99 West
- 1. und 2. Realisierungsabschnitt Freiham
- Dreigleisiger Ausbau Bahnstrecke Pasing Buchenau (+aufwärtskompatibel viergleisig) mit höhenfreier Querung der Bahn mit Anbindung Freiham an Aubing im Bereich heutiger Bahnübergang (Germeringer Straße offen)
- Entwicklung der Potentialflächen in Aubing-West (Wohnbebauung)
- Verlängerung U-Bahn nach Freiham



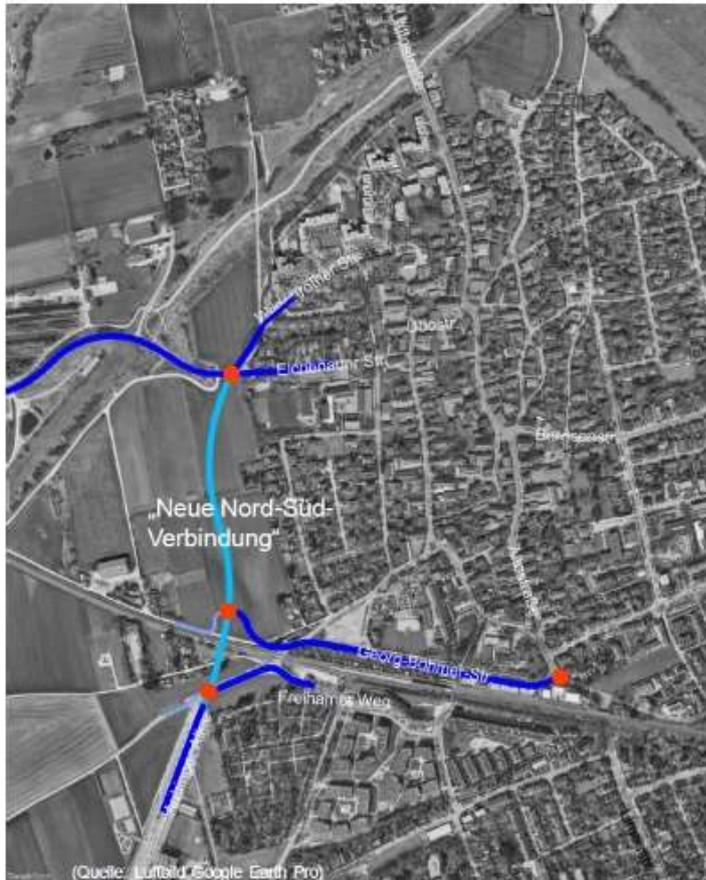
Prognose Nullfall, Belastungsplan in Kfz/24h

Vorstellung der Varianten

Die vorgestellten Pläne (Verkehrsspitzen, Querschnittsanalysen, Schallberechnungen, Kapazitätsberechnungen) verdeutlichen die Lenkung der Verkehrsflüsse sowie die Verteilung des Schalls bei Umsetzung der untersuchten Maßnahmen für die Varianten 6, 7a und b. In der differenzierten Darstellung zeigt Tom Seufert die Konsequenzen aus deren potenzieller Umsetzung zusammenfassend vor.

Variante 6: Anbindung an Georg-Böhmer-Straße und Eichenauer Straße (Neue Nord-Süd-Verbindung)

In der Variante 6 werden der Germeringer Weg und der Belandwiesenweg für den allgemeinen PKW-Verkehr gesperrt. Der Verkehr läuft vorrangig über die „Neue Nord-Süd-Verbindung“ in Richtung Eichenauer Straße und in Richtung Georg-Böhmer-Straße.



Variante 6

Die Variante 6 stellt sich in der potenziellen Umsetzung wie folgt dar:

- Alle Knotenpunkte im Bereich der Ortsdurchfahrt Aubing weisen für die Variante 6 im Bestand eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf.
- Alle neu entstehenden Knotenpunkte (entlang der „Neuen Nord-Süd Verbindung“) sind entsprechend zu dimensionieren
- Verkehr aus und in Richtung Westen (Puchheim) wird nicht mehr durch Aubing geführt, sondern über die „neue Nord-Süd- Verbindung“ geleitet (Entlastung des Ortskerns)
- Insgesamt gute Entlastungswirkung für den Ortskern Aubing
- Verkehrszunahme auf Wildenrother Straße
- Kein Eingriff im Bereich des Bahnwärterhäuschens notwendig
- ÖPNV-Konzept kann umgesetzt werden
- Kein Eingriff in den Festplatz erforderlich
- Überführungsbauwerk senkrecht zur Bahn -> kostensparend
- Versiegelung von Ackerflächen im Rahmen des Baus der „Neuen Nord-Süd- Verbindung“
- Eingriff in Biotopverbund entlang der Bahntrasse durch Querungsbauwerk
- Eingriff in planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Bahntrasse

Auswirkungen in Bezug auf die Schallentwicklung im Ortsbereich Aubing:

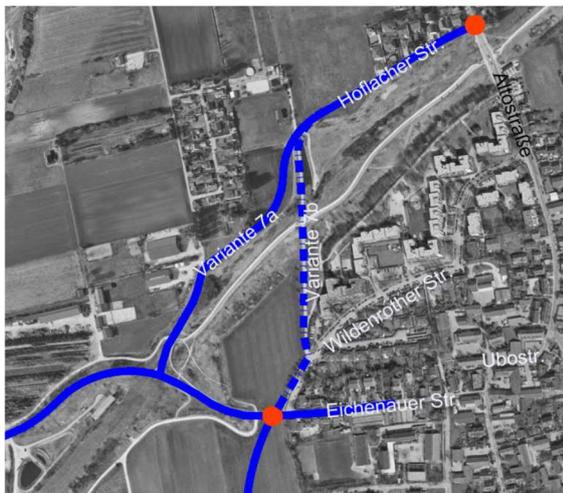
- Deutliche Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Ubostraße und Eichenauer Straße
- Nahezu gleichbleibender Beurteilungspegel im Bereich der Altostraße (südlich der Bergsonstraße)
- Geringe Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Altostraße (nördlich der Bergsonstraße)

Variante 7 a und b: Anbindung an Georg-Böhmer-Straße, Eichenauer Straße und Altostraße (Erweiterte Nord-Süd-Verbindung)

In den Varianten 7a und 7b wird der Germeringer Weg und Belandwiesenweg wie in Variante 6 für den allgemeinen PKW-Verkehr gesperrt. Der Verkehr wird über Georg-Böhmer-Straße und über die erweiterte Nord-Süd-Verbindung in Richtung Eichenauer Straße verteilt (Überführung durch Einhausung des Autobahndeckels) und weiter zur Altostraße.

Die Variante 7a führt von der Eichenauer Straße über den Imkerweg und die Hoflacher Straße zur Altostraße.

Variante 7b führt von der Eichenauer Straße über die südliche Wildenrother Straße über den bestehenden Anliegerweg (Pferdehof) und die Hoflacher Straße zur Altostraße.



Varianten 7a und 7b

Die Varianten 7a und 7b stellen sich in der potenziellen Umsetzung wie folgt dar:

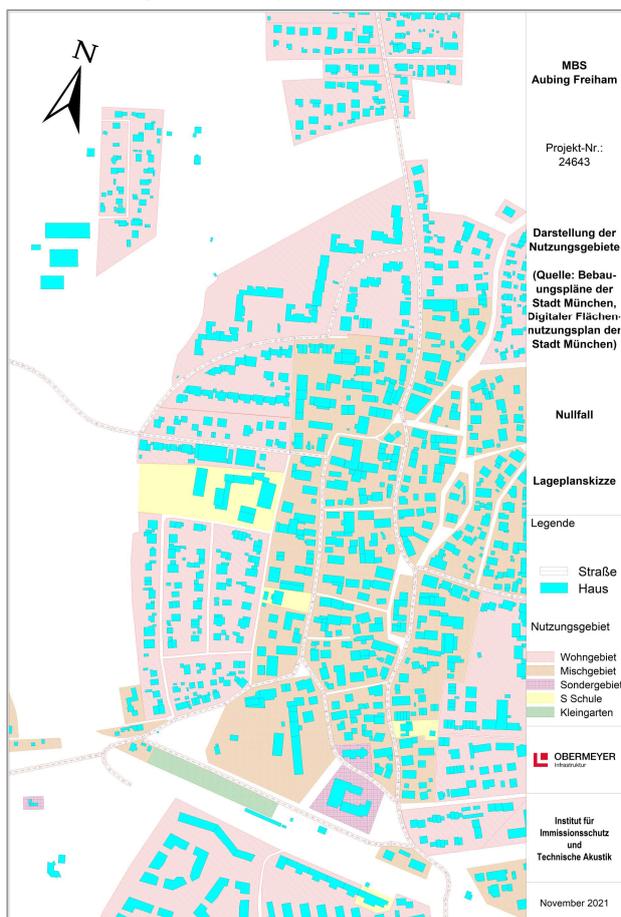
- Alle Knotenpunkte im Bereich der Ortsdurchfahrt Aubing weisen im Bestand eine ausreichende Leistungsfähigkeit auf
- Alle neu entstehenden Knotenpunkte (entlang der „Neuen Nord-Süd Verbindung“) sind entsprechend zu dimensionieren
- Verkehr aus und in Richtung Westen (Puchheim) wird nicht mehr durch Aubing geführt, sondern über die „Neue Nord-Süd-Verbindung“ geleitet (Entlastung des Ortskerns)
- Verkehrszunahme auf Imkerweg und Hoflacher Straße
- Versiegelung von Ackerflächen im Rahmen des Baus der „Neuen Nord-Süd-Verbindung“
- Eingriff in Biotopverbund entlang der Bahntrasse durch Querungsbauwerk

- Eingriff in planfestgestellte Ausgleichsfläche südlich der Bahntrasse
- erheblicher Eingriff in Natur und Landschaft durch zusätzliche Straßentrassen parallel zum Autobahndeckel (Variante 7a) bzw. zusätzlich durch Durchschneidung der planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel (Variante 7b)
- Beeinträchtigung von planfestgestellten Ausgleichsflächen auf dem Autobahndeckel (u.a. Beeinträchtigung Biotopverbund und Beweidungskonzept)
- Beeinträchtigung von Erholungsflächen (u.a. trennende Wirkung für Geschichtspfad)
- Überführungsbauwerk senkrecht zur Bahn -> kostensparend
- Nördlicher Abschnitt der Nord-Süd-Verbindung wird nur geringfügig belastet (Variante 7a: 2.500 Kfz/24h, Variante 7b: 3.000 Kfz/24h) -> relativ geringe Verkehrswirksamkeit durch die neuen nördlichen Straßentrassen -> Kosten-Nutzen, Wirtschaftlichkeit!
- Beide Varianten verlaufen nördlich der Eichenauer Straße nahezu vollständig auf Privatgrund bzw. Grund der BRD (Autobahn) -> Realisierbarkeit!
- Insgesamt weist Variante 7a eine geringfügig höhere Verkehrswirksamkeit zur Entlastung der Ortsdurchfahrt Aubing auf als Variante 7b, da direkterer Trassenverlauf

36

Auswirkungen in Bezug auf die Schallentwicklung im Ortsbereich Aubing Ortsdurchfahrten Aubing:

- Deutliche Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Ubostraße und Eichenauer Straße
- Nahezu gleichbleibende Beurteilungspegel im Bereich der Altostraße (südlich der Bergsonstraße)
- Geringe Reduktion des Beurteilungspegels im Bereich der Altostraße (nördlich der Bergsonstraße)



Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV	Tag 6 bis 22 Uhr	Nacht 22 bis 6 Uhr
an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen	57 dB(A)	47 dB(A)
in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten	59 dB(A)	49 dB(A)
in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten	64 dB(A)	54 dB(A)
Kleingartengebiete (wie Kern-, Dorf- und Mischgebiete)	64 dB(A)	-
In Gewerbegebieten	69 dB(A)	59 dB(A)

Schallentwicklung im Ortsbereich Aubing Ortsdurchfahrten Aubing

Auswertung

Nach einer differenzierten Variantenbewertung unter den Aspekten rechtliche Ausgangslage, Realisierbarkeit, MIV, ÖPNV, Fußgänger- und Radverkehr, Schallentwicklung, Städtebau- und Grünplanung, Natur und Landschaft, erläutert Tom Seufert zusammenfassend die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie: Aus verkehrlicher Sicht wird die Variante 6 weiterhin als Vorzugsvariante für die weiteren Planungen gesehen, da Variante 7 bei hohen Investitionskosten und kritischen Eingriffen hinsichtlich der ökologischen Situation und der Erholungsfunktion nur eine geringe verkehrliche Wirksamkeit für den Ortskern Aubing zeigt.

Die zusätzlichen Belastungen der Variante 6 auf der Wildenrother Straße werden für vertretbar gehalten. Die Verkehrssicherheit bleibt in der Tempo 30 Zone auch weiterhin gewährleistet. Ein Ausbau des Straßenquerschnitts ist nicht erforderlich. Zudem weist Variante 6 im Vergleich mit den Varianten 7 die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft auf.

Auch aus städtebaulicher und landschaftsplanerischer Sicht wird die Variante 6 befürwortet, da einerseits die Potentialfläche Aubing West flächensparend erschlossen wird und andererseits der vorhandene wertvolle Landschaftsraum in seiner bisherigen Qualität erhalten wird. Zerschneidungseffekte werden hier vermieden. Der auf dem Autobahndeckel konzipierte Biotopverbund und die neu geschaffenen Erholungsflächen werden dagegen bei Variante 7a und b stark beeinträchtigt.

8. Diskussion im Chat/ Fragen und Statements der Bürgerinnen und Bürger

Die Beteiligung im Chat ist von Beginn der Veranstaltung an intensiv. In der grundsätzlichen Kritik kommt die Befürchtung der Bürgerinnen und Bürger deutlich zum Ausdruck, dass Aubing bei Umsetzung der vorgestellten favorisierten Variante der Machbarkeitsstudie „vom Verkehr überrollt wird“, oder dass „Aubing für Freiham geopfert wird“. Die Notwendigkeit einer Anbindung für den MIV von Freiham Aubing und Puchheim Aubing wird in einigen Stellungnahmen generell in Frage gestellt. Grundsätzlich wird die Frage nach der Bedeutung der Studie im Kontext zum übergreifenden Verkehrskonzept für den Stadtbezirk 22 gestellt, für das die Phase der Bürgerbeteiligung kurzfristig nach der Präsentation der Machbarkeitsstudie erfolgen wird. Der Diskussionsmodus ist teilweise emotional und zeugt von der Betroffenheit der Teilnehmenden.

Die konkreten Fragestellungen und Anmerkungen aus dem Chat während der Veranstaltung decken sich inhaltlich weitgehend mit den im Vorfeld der Veranstaltung eingegangenen Rückmeldungen. Die nachfolgende, thematisch gegliederte Zusammenfassung basiert auf einer repräsentativen Auswahl der Chatfragen in Originalversion. Eine vollständige, anonymisierte Auflistung des Chats ist dieser Dokumentation angefügt. Diese wurden von den Referentinnen und Referenten – teils ergänzend zu den Ausführungen im Rahmen der Vorträge – wie folgt beantwortet:

ÖPNV

Die Fragen zum ÖPNV beziehen sich vorwiegend auf die U-Bahnanbindung, Tram 17, den Ausbau der S4 sowie die Anbindung des Bahnhofs Aubing fußläufig und mit dem Rad.

- *Wie sieht die Zeitschiene für U5, Tram17 und 4-gleisigen Ausbau der S4 aus?*
 - Die Inbetriebnahme der U-Bahnlinie U5 Pasing-Freiham ist zwischen 2035 und 2040 geplant.
 - Tram17: Beschluss 03.03.2021: Nahverkehrsplan, Tram von Amalienburgstraße nach Freiham in die Kategorie „in Planung / im Bau“ aufgenommen, bisher liegt weder eine Wegeplanung noch ein Zeitplan vor.
 - 4-gleisiger Ausbau S4: der LHM sind bisher weder aktuelle Ausbaupläne der DB noch ein Zeitplan bekannt.
 - Siehe hierzu auch Vortrag Merle Bald, Vorstellung Stand der Planung Freiham

- *Wann soll die U-Bahnstrecke bis Freiham fertig gestellt sein? Gibt es hierzu inzwischen konkretere Pläne? Wir dürfen wohl damit rechnen, dass die Infrastruktur des ÖPNV eingerichtet wird, bevor die Anwohner Freihams bei Fertigstellung des RA2 ihre Wohnungen beziehen und darauf angewiesen sind, damit die Prognosen der Machbarkeitsstudie überhaupt Bestand halten?*
 - Die U-Bahn in Freiham soll zwischen 2035 und 2040 den Betrieb aufnehmen. Bis dahin ist die ÖV-Infrastruktur mit zwei S-Bahnen und einem ständig angepassten Busnetz gesichert. Bereits bis 2025 soll im Bereich des 2. Realisierungsabschnitt eine sogenannte Vorhaltemaßnahme für das Stationsbauwerk realisiert werden. Der 2. Realisierungsabschnitt befindet sich noch in der Planungsphase. Zunächst wird das Baurecht für einen südlichen Teilbereich erstellt. Hier wird mit der Satzung des Bebauungsplanes im Jahr 2024 gerechnet. Die Umsetzung der Wohnungen in diesem Bereich soll nach jetzigem Planungsstand bis ca. 2032 erfolgen. Für den nördlichen Teil soll das Baurecht bis ca. 2030 geschaffen werden. Der Bau der Wohnungen wird über die Mitte der dreißiger Jahre andauern, und relativ zeitgleich mit dem Bau der U-Bahn abgeschlossen sein.
 - Siehe hierzu auch Vortrag Merle Bald: Vorstellung Stand der Planung Freiham

- *Warum wird dem städtebaulichen Wettbewerb für den Nordteil des Bahnhofs Aubing vorgegriffen (S 45.,46)?*
 - Dem Wettbewerb soll nicht vorgegriffen werden. Vielmehr war dieser Bereich Teil des Auftrags der Machbarkeitsstudie, die bereits 2016 beauftragt wurde. Die Entscheidung des Stadtrats, nicht den mit der Deutschen Bahn ausgehandelten vorgezogenen barrierefreien Übergangs zu realisieren und stattdessen einen Wettbewerb vorzuschalten, wurde im Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.07.2019 zur Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen beim Ausbau der S4 West Pasing - Buchenau (Sitzungsvorlagen Nr. 14-20 / 13679) per Änderungsantrag (Empfehlung Nr. 14-20 / E 00667 der Bürgerversammlung des Stadtbezirks 22 Aubing-Lochhausen-Langwied am 27.10.2015) getroffen, als die Planungen des Büros Obermeyer für diesen Bereich bereits vorlagen. Das Ergebnis der Untersuchung des Büros Obermeyer wird an dieser Stelle nur gezeigt, um das Aufwertungspotential der Georg-Böhmer-

Straße zu veranschaulichen. Der vom Stadtrat beschlossene städtebauliche Wettbewerb ist nach wie vor durchzuführen.

- *Fußgängerunterführung: Wird es eine weitere Unterführung geben, um die S-Bahn Aubing barrierefrei zu erreichen? Auf den Plänen ist dies nicht ersichtlich (Folie 44 vs. Folie 45).*
- Im Rahmen des Ausbaus der S4 wird es am Westkopf des Bahnsteigs eine weitere barrierefreie Querung für Fuß-/Rad im Bereich S-Bahnhof Aubing geben.

- *Warum wird die FGU nicht auf der Südseite des Bahnhofs Aubing angeschlossen, wo schon heute die Unterführung barrierefrei Richtung Süden erschlossen ist?*
- Es ist vorgesehen beim Ausbau der S4 auch auf der Nordseite des Bahnhofs Aubing einen barrierefreien Zugang zu realisieren.

- *Wie erfolgt die Anbindung des ÖPNV an das zukünftige Radvorrangnetz?*
- Die Zielnetze für den Radverkehr werden derzeit stadtweit in Zusammenarbeit mit den Bezirksausschüssen und den Bürger*innen überarbeitet und aktualisiert. Die gute Erreichbarkeit des ÖPNV mit dem Fahrrad ist dabei eine Voraussetzung für die Netzkonzeption.

Verifizierung der Verkehrszahlen und der der Schallimmissionen

Bei den Fragen zur Verifizierung der Verkehrszahlen und auch der Schallimmissionen ging es zum einen um grundsätzliche Aspekte wie Methoden und Zeitpunkte der Erhebung, zum anderen um konkrete Straßen, bzw. Straßenabschnitte.

- *Wurden die Verkehrszählungen in 2021 während der Pandemiewelle 3 berücksichtigt? Wurden die Ist-Verkehrsmenge damit künstlich runtergerechnet?*
- Die Berechnungen stammen aus dem multimodalen Gesamtverkehrsmodell der Stadt München. Ein Verkehrsmodell ist ein (rechnergestütztes) Instrument für die Verkehrsplanung und bildet das Verkehrsangebot und die Verkehrsnachfrage auf Grundlage von theoretischen Ansätzen mit mathematischen Modellen ab. Verkehrsmodelle werden eingesetzt beispielsweise zur Analyse der Auswirkungen von Infrastrukturprojekten, zur Berechnung des Verkehrsaufkommens und von Veränderungen der Verkehrsbeziehungen, der Verkehrsströme sowie des Modal-Splits. Grundlage für die Kalibrierung des Verkehrsmodells bilden u.a. aktuelle Verkehrszählungen bis ins Jahr 2019 (vor Corona).

- *Wann wurden die Daten erfasst? Warum gibt es keine aktuellen Daten?*
- Verkehrszählungen liegen bis ins Jahr 2021 vor. Für die Kalibrierung des Verkehrsmodells wurden die Zählungen bis ins Jahr 2019 (vor Corona) verwendet. Zählungen finden regelmäßig statt – speziell im Umfeld von Freiam werden ca. alle 2 Jahren umfangreiche Zählungen durchgeführt.

- *Ohne ÖPNV und Fahrradwege ist der Model Split von <25% MIV unrealistisch.*
- Das ist richtig. Deshalb wird für Freiam ein eigenes, sehr umfangreiches Nahmobilitätskonzept entwickelt, siehe hierzu den Mobilitätsbeschluss Freiam unter <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5670401>
- Freiam ist über zwei S-Bahnlinien und ein sich sukzessiv erweiterndes Busangebot bereits jetzt gut an den ÖPNV angebunden. Darüber hinaus hat der Stadtrat beschlossen, die U5 von Pasing bis nach Freiam zu verlängern.

- *Warum weichen die Zahlen der Studie (SD) zum Prognose Null Fall 2035 von denen des Verkehrskonzeptes 22 (VK22) und den heute schon erreichten Zahlen ab?*
- In jedem Projekt wird ein eigener Prognose-Nullfall erstellt, der die Ausgangslage für die zu untersuchenden Planfälle bildet, sodass direkt die Auswirkungen der jeweiligen Planungsmaßnahme erkennbar sind. Die Ausgangslage und somit der Prognose-Nullfall ist in den genannten Projekten nicht identisch, weshalb zum Teil unterschiedliche Verkehrsmengen zustande kommen.

- *Warum wird der Germeringer Weg entlastet um 5.500 Fahrzeuge?*
- Der Nullfall 2035 geht von der heutigen Situation aus mit dem geöffneten Zustand des Germeringer Weges. Bei Realisierung der Variante 6 wird der Germeringer Weg gesperrt, was eine Verkehrsabnahme am betroffenen Querschnitt um rund 5.500 Kfz/Tag bewirkt.

- *Wie groß ist die Verkehrsbelastung der Altostrasse im Prognose-Nullfall gegenüber dem HEUTIGEN Stand??????*
- Zwischen Georg-Böhmer-Str/ Ubostraße: Analyse 15.000 (2018), PNF 2025 ca.17.000 Kfz/24h
- Querung Bahn Altostraße/Limesstraße: ca. 16.000 Kfz/24h (Analyse 2018), PNF 2035 ca. 17.500 Kfz/24h Kfz/24h
- südl. Wildenrother Str: ca. 5.000 Kfz/24h (Analyse 2018), PNF 2035 ca. 8.000 Kfz/24h (2018), PNF 8.000

- *In der Analyse 2018 sind 5000 Fahrzeug pro Tag auf dem Germeringer Weg von/aus Germering festgestellt. Im Prognose-Null-Fall und bei allen weiteren Varianten tauchen diese 5000 Fahrzeuge nicht mehr auf. Wo sind die denn?*
- Im PNF und in den Planfällen wird der Germeringer Weg in Richtung Germering abgehängt (Überplanung durch den 2.RA. Die Fahrten verlagern sich dann entsprechend auf das Straßennetz Aubinger Allee, B2, A99 etc.).

- *Wenn bei Variante 6 über die neue Straße 12.000 Fahrzeuge kommen, auf der Wildenrother Straße aber nur 3.000 abfließen, auf der Eichenauer keine - wo kommen dann die 9.000 anderen hin?*
- *In der Analyse 2018 sind 5000 Fahrzeug pro Tag auf dem Germeringer Weg von/aus Germering festgestellt. Im Prognose-Null-Fall und bei allen weiteren Varianten tauchen diese 5000 Fahrzeuge nicht mehr auf. Wo sind die denn?*

- Die 12.000 Kfz/24h auf der Neuen Nord-Süd-Verbindung verteilen sich vorrangig auf die Eichenauer Straße West und zu geringen Anteilen auf die Wildenrother Straße und die Eichenauer Straße Ost (OD Aubing).
 - Teil 2 der Frage: Die Darstellung gibt die Verkehrsbelastung im Querschnitt an, d.h. Zufluss und Abfluss. Die prognostizierten 12.000 Kfz/24h auf der Nord-Süd-Verbindung beziehen sich auf beide Fahrtrichtungen. Eine Addition der Querschnittswerte (Querschnitt Nord-Süd-Verbindung = Querschnitt Eichenauer Straße Ost + Wildenrother Straße + Eichenauer Straße West) ist daher nicht korrekt. Eine solche Berechnung ist nur über eine richtungsbezogene und knotenstromgenaue Betrachtung möglich.
- *Mit welcher Methode wurde die aktuelle bzw. zu erwartende Schallemission ermittelt?*
- Die Berechnung der Beurteilungspegel wurde gemäß § 3 der 16. BImSchV (Stand: 04.11.2020) nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-19) berechnet. In Kapitel 3 der RLS-19 sind Angaben zu den Schallemissionen der jeweiligen Fahrzeugkategorien angegeben. Die RLS-19 wurde sowohl für den Prognose-Nullfall als auch für den Planfall angewendet.
- *Interpretiere ich den Vergleich Schallberechnungen Prognose Nullfall – Variante 6 richtig, dass die Grenzwerte für reine Wohnbebauung bei einer Zunahme des Verkehrs pro Tag von ca 12.500 Pkws (wurde auch Schwerverkehr berücksichtigt?) Knotenpunkt Eichenauer Straße Richtung Ubostraße exakt eingehalten werden würde, westlich Richtung Puchheim Bahnhof dieser Kreuzungspunkt aber deutlich über dem Grenzwert liegt?*
- Der Schwerverkehrsanteil wurde auf allen Straßen berücksichtigt.
 - Am Knotenpunkt Eichenauer Str. und Ubostraße sind keine reinen Wohngebiete vorhanden. Alle angrenzenden Gebäude befinden sich im Mischgebiet. Der gerundete maximale Beurteilungspegel für den Tag beträgt in der Variante 6 59 dB(A), d.h. auch der Grenzwert für Wohngebiete ist eingehalten. Im Nullfall beträgt der gerundete maximale Beurteilungspegel für den Tag 62 dB(A). Die Reduktion des Beurteilungspegels ist auf die Reduktion der Verkehrsstärke in diesem Bereich zurückzuführen.
 - Westlich des Kreuzungspunktes befinden sich sowohl nördlich als auch südlich der Eichenauer Straße allgemeine Wohngebiete. Hierbei werden im Nullfall nahezu an allen Wohngebäuden die Grenzwerte am Tag überschritten. In der Variante 6 verringert sich die Überschreitung der Grenzwerte am Tag, aufgrund der verringerten Verkehrsstärke, auf ein Gebäude.
 - Die Zunahme der Verkehrsstärke um ca. 12.000 PKW pro Tag betrifft ausschließlich die Variante 6 und die Umgehungsstraße. In der Eichenauer Str. wird eine Reduktion der Verkehrsstärke erzielt, wodurch die Beurteilungspegel verringert werden.

Verkehrsflüsse/Planungsumgriff

Den größten Part in der Diskussion nimmt die Frage der Verkehrsflüsse ein. Der Planungsumgriff der Studie wird kritisch gesehen, da die Verkehrsflüsse so nicht ganzheitlich und damit stadtteilübergreifend betrachtet werden könnten. Die daraus resultierenden Konsequenzen werden sehr spezifisch straßenbezogen hinterfragt. Grundsätzlich wird die Frage nach der Bedeutung der Studie im Kontext zum übergreifenden Verkehrskonzept für den Stadtbezirk 22 gestellt, für das die Online-Beteiligung ab 02.02.22 für insgesamt sechs Wochen startet.

- *Anschluss Freiham – Aubing: welche Machbarkeitsstudien zeigen die Anbindung Rad- und Fußwege sowie ÖPNV Trassen? Ist das nicht in Gesamtheit im Verkehrskonzept zusammenzufassen und diese Veranstaltung also nur ein Vorlauf zur Bürgerbeteiligung ab 2.2.2022 zum Verkehrskonzept Stadtbezirk 22?*
- *Warum wird die Anbindung Aubing separat vom Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk durchgezogen? Verkehr hängt doch zusammen!*
- Die Anbindung steht in direktem Zusammenhang mit Freiham und ist dort zu lösen - so auch der Auftrag aus dem Stadtrat. Im Verkehrskonzept 22. Stb werden weitere Details, z.B. Sperrung Eichenauer Str. untersucht.

- *Warum gibt es kein neues Mobilitätskonzept für den gesamten 22. Stadtbezirk?*
- Derzeit wird ein Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk erarbeitet, bei dem auch zahlreiche Vorschläge (gerne auch von den Bürger*innen) zur Nahmobilität gemacht werden, um am Ende den Anteil des MIV im 22. Stb zu verringern.

- *Warum gibt es kein Gesamtkonzept für den Münchner Westen + Umland?*
- Derzeit wird ein Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk erarbeitet. Ein Radvorrangroutennetz, der Nahverkehrsplan und andere gesamtstädtische Planungen werden derzeit erarbeitet bzw. wurden bereits vom Stadtrat beschlossen.

- *Was mir vollkommen fehlt ist eine Aussage über das erwartete Verkehrsaufkommen direkt aus Germering über die Einhausung der Autobahn. Dort findet, seit eine Ampel (Ampel = erlaubt!) auf der Einhausung steht, bereits jetzt z.B. an Wochenenden eine erstaunliche "Annahme" statt, obwohl sie eigentlich nur für "landwirtschaftliche Fahrzeuge, bzw. Baustellenfahrzeuge" gestattet wäre. Wohin, vermuten Sie, wollen diese Fahrzeuge in Richtung München oder Germering?*
- Im Rahmen der Planung von Freiham ist vorgesehen den Germeringer Weg für den KFZ-Verkehr zu sperren und als Fuß/Radweg zu erhalten. Der Verkehr aus Germering wird über die Bodenseestraße oder die Bundesstraße 2 Richtung München geführt.

- *Alles endet auf der Altostraße- und dann? Wie soll da der Ortskern entlastet werden?*
- Der Ortskern im Bereich der Ubostraße wird in den untersuchten Varianten gegenüber der Analyse und dem Prognose-Nullfall entlastet. Die Altostraße ist und bleibt die örtliche Hauptverkehrsstraße, wobei die Prognose auch in der Altostraße eine Entlastung zeigt.

- *Wenn die Autos an der Altostraße in der Variante 7 angekommen sind, wo fahren sie dann weiter?*
 - Durch das Nadelöhr Lochhausen? Das geht aus dem Plan nicht hervor. Die Autos lösen sich an dem Punkt Altostr. ja nicht in Luft auf!*
- Bei der Untersuchung 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.

- *Schon in der gezeigten Folie auf der Altostraße "verschwinden" Autos wohin??*
 - Im Modell verschwinden keine Fahrzeuge. Belastungssprünge entstehen durch die Anbindung von Verkehrszellen im Bereich Aubing (Einspeisung Quell-Ziel-Verkehr in das Verkehrsmodell – Verkehr der Aubinger Bürger und Besucher als Quell-Ziel-Verkehr), die mit ihrem Quell-Ziel-Verkehr im Modell direkt an die Altostraße angebunden sind.

- *Alles endet auf der Eichenauer Straße und dann??*
 - Der MIV verteilt sich auf die vorhandenen Straßen. Das Verkehrsmodell endet nicht an dem dargestellten Ausschnitt, sondern beinhaltet das gesamte Stadtgebiet und die umliegenden Kommunen.

- *Verstehe ich es richtig, dass der Prognose 0-Fall den 6-spurigen Ausbau der A99 annimmt, was eine erheblich höhere Kapazität dort und einen geringeren Druck auf die Anbindung auf Aubing bedeutet?*
 - Der 6-streifige Ausbau der A99 ist im Bundesverkehrswegeplan im vordringlichen Bedarf enthalten, weshalb er auch im Nullfall unterstellt wird und sicherlich einen Teil der Verkehre aufnimmt. Allerdings ist der Großteil des Verkehrs in Aubing reiner Ziel-/Quellverkehr.

- *Wird der Ortskern z.B. über den Germeringer Weg auch baulich abgegrenzt oder nur über ein Verkehrsschild, welches in der Praxis nicht beachtet wird?*
 - Eine Detailplanung liegt noch nicht vor.

- *Abhang des Germeringer Weges: Einbahnregelung oder Anlieger Schilder??*
 - Eine Detailplanung liegt noch nicht vor.

- *Belandwiesenweg - Wird es dort einen Fußgänger Weg Richtung S-Bahn geben?*
 - Die Nahmobilität ist ein wichtiges Thema der Stadtsanierung. Entsprechend wurde als übergeordnetes Sanierungsziel die Schaffung eines attraktiven Fußwegenetzes beschlossen. Hierdurch soll der nicht-motorisierte Individualverkehr gestärkt werden. Ob in diesem konkreten Fall, nach der angestrebten Sperrung des Belandwiesenweges für den motorisierten Individualverkehr, eine Fußwegeverbindung erhalten bleibt, ist aktuell noch nicht abschließend beschlossen.

- *Welcher Ausbauquerschnitt ist für die Eichenauer Straße zwischen Anbindung Variante 6 und Puchheim erforderlich?*

- Für die Abwicklung des prognostizierten Verkehrs sollte die Straße bei der Variante 6 eine Breite von 5,5 – 6 m aufweisen.
Darüber hinaus gibt es mehrere Projekte, die die zukünftige Verkehrssituation und daraus folgend den Straßenquerschnitt in der Eichenauer Straße untersuchen:
 - im Rahmen Radwegführung - Vergabe Machbarkeitsstudie ist gerade erfolgt (Sperrung, einseitige Führung, usw.)
 - im Rahmen Radschnellwegeverbindung FFB nach Pasing
 - im Rahmen Verkehrskonzept 22.Stb (Sperrung, Einbahn, usw.)
 - im Rahmen Ausbau S4

- *Wie wird denn sichergestellt, dass der Autobahn-Schleichverkehr nicht verstärkt über die Straße "Am Langwieder Bach" fließt? Derzeit gibt es hier bereits ein massives Verkehrsaufkommen.*
- Es wird davon ausgegangen, dass der Ausbau der A99 den prognostizierten Verkehr aufnehmen kann.

- *Wie soll die Abbiegesituation Georg-Böhmer-Straße und Altostraße geregelt werden? Wie die Abbiegesituation Altostraße - Bergsonstraße?*
- Eine Detailplanung liegt noch nicht vor. Signalisierung, bzw- Bestandslösung (abhängig von gepl. Ausbau EÜ Limesstraße. KP Altostraße/Bergsonstraße ist mit der heutigen Geometrie ausreichend leistungsfähig.

- *Wieso erfolgt in der Modellierung eine isolierte Betrachtung des Ortskerns Aubing ohne Einbeziehung Neuaubings in die Betrachtung?*
- Im Modell sind alle beschlossenen und geplanten Bauvorhaben im gesamten Stadtgebiet und nahen Umland, wie z.B. die angesprochene Potenzialfläche, Ausbau S4 und A99, usw. enthalten, so dass hier keine isolierte Betrachtung stattgefunden hat.

- *Beispiel Variante 6, aber prinzipiell ebenso 7a und 7b: 2000 Kfz/Tag laufen in die Wildenrother Straße rein, aber nur 500 Kfz (dünne Linie) kommen wieder raus und fahren in die Gilchinger Straße. Das ist offensichtlich ernst gemeint, denn auch die Schallprognosen gehen davon aus, und der Verkehr in der Altostraße, Einmündung Gilchinger Str. wird nicht zusätzlich belastet durch Auswärtsverkehr, weil die verursachenden Fahrzeuge ja verschwunden sind. Die Frage: wohin verschwinden lt. Studie die 1500 Kfz/Tag mitten auf der Wildenrother Str.?*
- Im Bereich des Belastungssprungs zwischen Wildenrother Straße und Gilchinger Straße wird im Verkehrsmodell der Verkehr der Anwohner dieser beiden Straßen angebunden. D.h. der Quell-Ziel-Verkehr der dortigen Anwohner und der Besucherverkehr/Wirtschaftsverkehr (Wildenrother Straße/Gilchinger Straße) wird hier angebunden.

- *Interessant wäre eine Konzeptstudie zur nördlichen Verlängerung der V 6 in Form einer Tunnellösung bis zur Rupert-Bodner-Straße, Lochhausener Straße oder auch über das Gewerbegebiet. Damit ließe sich möglicherweise eine deutliche Entlastung der Altostraße, der*

Georg-Böhmer-Str., Am Langwieder Bach, der Wildenrother Str. usw. erreichen. Ggf. könnten auch einzelne Straßen verkehrsberuhigt werden. Wird dies untersucht?

- Variante 7 verdeutlicht diese Streckenführung. Problematisch ist sicherlich der Kostenfaktor einer Tunnellösung und die Tatsache, dass der meiste Verkehr in Aubing Quell-/Zielverkehr ist, so dass es nicht sinnvoll ist, den Verkehr unterirdisch an den Rand von Aubing zu leiten, wenn der Großteil der Kfz-Nutzer*innen nach Aubing möchte.

- *Wie kann bei den vorgestellten Varianten Schleichverkehr/Umleitungsverkehr bei Sperrung des Aubinger Tunnels verhindert werden?*
- Ausbau A99 West ist beschlossen. Mit dem Ausbau der A99 wird die Leistungsfähigkeit deutlich verbessert, sodass Schleichverkehre weitestgehend verhindert werden.

- *Die Verkehrsflüsse bzw. deren Veränderung sind nicht nachvollziehbar, machen einen „schöngerechneten“ Eindruck. Schon heute ist das Verkehrssystem in Aubing überlastet und man sucht sich über Schleichwege möglichst staufreie Durchfahrtswege. Als Teilnehmer im Berufsverkehrs erleben wir das täglich. Das ist auch ganz normal. Jedes System versucht sich selbst zu regulieren, um zu einem Gleichgewicht zu finden.
Wie kommt man darauf, dass sich durch die Anbindung von Freiham das System entlastet? Wenn die freundlich wirkenden Zahlen stimmen würden und somit nur 11% des Freihamer Verkehrs nach Aubing abfließen würden, warum sind dann überhaupt infrastrukturelle Maßnahmen erforderlich?*
- Zahlreiche Variantenuntersuchungen haben gezeigt, dass eine Anbindung Aubing-Freiham zur Abwicklung des Ziel- und Quellverkehrs notwendig ist. Die neue Anbindung soll eine Überlastung des bestehenden Straßennetzes verhindern.

- *Warum fehlen die Verkehre Aubing-Ost-Str. – Hellensteinstraße – Hellensteinunterführung?*
- Diese Verkehre sind selbstverständlich auch im Modell hinterlegt – so wie alle bereits beschlossenen und geplanten Bauvorhaben im gesamten Stadtgebiet und nahen Umland, wie z.B. die angesprochene Potenzialfläche, Ausbau S4 und A99, usw. Der Ausschnitt des Verkehrsmodells wurde so gewählt, dass die wesentlichen Änderungen dargestellt werden. Das Verkehrsmodell der LHM umfasst aber das gesamte Stadtgebiet plus umliegende Gemeinden und Autobahnen.

- *Die prognostizierten Zahlen für Variante 6 suggerieren, dass der sehr hohe Durchgangsverkehr im Bereich der Potentialfläche Aubing-West in erster Linie von und nach Richtung Puchheim fließt. Auch laut Studie wird der Verkehr aus und in Richtung Puchheim nicht mehr durch Aubing geführt, sondern über die neue „Nord-Süd-Verbindung“ geleitet.*
- Es wird davon ausgegangen, dass der Ausbau der A99 den prognostizierten Verkehr aufnehmen kann.

- *Wie wird der Verkehr aus und nach Puchheim nach Süden weitergeleitet? Über die Georg-Böhmer-Straße wieder nach Aubing oder nach Freiham?*

Richtung Freiham: Dies würde zu einem erheblichen Durchgangsverkehr durch das autoreduzierte Quartier führen, der nicht gewollt sein kann. Könnte Freiham noch Durchgangsverkehr aus Puchheim aufnehmen, dann wäre eine Ableitung über Aubing nicht notwendig. Richtung Georg-Böhmer-Straße: Die Variante 6 wurde anderen Varianten u.a. vorgezogen, weil die Georg-Böhmer-Straße weniger belastet werden sollte. Wenn der Durchgangsverkehr aus Puchheim durch die Georg-Böhmer-Straße geleitet wird, wäre das Gegenteil der Fall.

- Die erzeugten Verkehre wurden explizit in den Folien/Vorträgen dargestellt.
- *Wenn der Hauptverkehrsfluss von und nach Puchheim verläuft und andere Wege, tatsächlich eine so untergeordnete Rolle spielen, wieso ist eine Ableitung des MIV über Aubing dann überhaupt notwendig?*
- Die Auswirkungen der Anbindung gegenüber dem Nullfall (keine Verbindung nach Norden) wurden in den Folien/Vorträgen ausführlich dargestellt und erläutert. Das bestehende Straßennetz kann den prognostizierten Verkehr aus Freiham nicht abwickeln. Zu berücksichtigen ist auch der zusätzliche Verkehr von Aubing in Richtung Freiham.

Schulwegsicherheit

Das Thema Schulwegsicherheit wird insbesondere im Zusammenhang mit den prognostizierten Verkehrszahlen im Bereich Wildenrotherstraße hinterfragt.

- *Welche Maßnahmen sind geplant, um die Sicherheit der Schüler im Straßenverkehr zu gewährleisten?*
- Zone 30 bleibt weiter bestehen und die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet.
- Es sind keine Auffälligkeiten und/oder Unfallschwerpunkt bei der Polizei bekannt. Eine Ortsbegehung ergab Ende 2020 folgendes: "Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone mit geringem Verkehrsaufkommen. Eine Einrichtung eines Überganges ist daher nicht erforderlich. Durch die Erweiterung des Haltverbotes um einige Meter wird die Sichtbeziehung zwischen Fußgängern und Kraftfahrern verbessert."
- Verkehrsbelastungen Planfall 6 mit ca. 2.000 Kfz/Tag auf niedrigem Niveau (Beispiele für vergleichbare Belastungen Bestand: Schwemmstraße, Marzellgasse).
- *Wie möchten Ihr denn die Sicherheit unserer Schulkinder der Gotzmannschule mit solchen Planungen gewährleisten? Hinzu herrscht heutzutage in der Gilchingerstraße sowie in der Wildenrotherstraße schon ein Parkplatz Mangel. Wie möchten Ihr denn dieses Problem bewältigen?*
- Zone 30 bleibt weiter bestehen und die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet.
- Keine Auffälligkeiten und/oder Unfallschwerpunkt bei Polizei bekannt. Eine Ortsbegehung ergab Ende 2020 folgendes: "Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone mit geringem Verkehrsaufkommen. Eine Einrichtung eines Überganges ist daher nicht erforderlich. Durch die Erweiterung des Haltverbotes um einige Meter wird die Sichtbeziehung zwischen Fußgängern und Kraftfahrern verbessert."

- *Schulwege/Wildenrotherstraße(Gilchinger Str./Eichenauerstraße/Ubostraße - wie geht es hier weiter? Die kleinsten Kinder laufen hier....*
- Zone 30 bleibt weiter bestehen und die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet.
- Keine Auffälligkeiten und/oder Unfallschwerpunkt bei der Polizei bekannt. Eine Ortsbegehung ergab Ende 2020 folgendes: "Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone mit geringem Verkehrsaufkommen. Eine Einrichtung eines Überganges ist daher nicht erforderlich. Durch die Erweiterung des Haltverbotes um einige Meter wird die Sichtbeziehung zwischen Fußgängern und Kraftfahrern verbessert."

- *Schulweg Problematik: Nach unserer Auffassung sind die Variante Nummer sechs und sieben problematisch, da sie den Schulweg von sehr vielen Kindern kreuzt insbesondere die, die nördlich der Gotzmannschule wohnen. Selbst eine Verkehrsampel - wenn Sie den Verkehr substantiell verlangsamen würde - bietet keine Gewähr für das sichere Überqueren der Straße für Kinder, spontan wie sie sind.*
- *Bei der Eichenauer Übergang Gotzmannstr. wird der Schulweg durch einen Zebrastreifen und Schülerlotsen gesichert. Leider werden die Lotsen jetzt schon ständig angehupt und beschimpft, weil im Morgenverkehr erhebliche Staus entstehen und es nicht schnell genug geht.*
- Das beschriebene Verhalten der Verkehrsteilnehmer*innen kann von den Planer*innen nicht beeinflusst werden. Grundsätzlich kommt es aber gemäß Verkehrsmodell in den Variante 6 & 7 in der Eichenauer Straße im Bereich Gotzmannstraße zu erheblichen Entlastungswirkungen gegenüber Bestand und Prognose-Nullfall. Damit ist insgesamt von einer Verbesserung der Situation auszugehen.

- *Ein Überqueren der Wildenrother Str. ist durch eine Kennzeichnung für die Kraftfahrer sichtbar gemacht worden aber nach wie vor gefährlich. Vorkommnisse gibt es hier regelmäßig, es sind Jung wie Alt betroffen, die sich oftmals mit Glück und einen beherzten Sprung, vor anfahrenden Kraftfahrzeugen in Sicherheit bringen. Soweit bekannt lief es bis jetzt ohne größere Personenschäden ab. Einen Schülerlotsen gibt es hier nicht.*
- Keine Auffälligkeiten und/oder Unfallschwerpunkt bei Polizei bekannt. Eine Ortsbegehung ergab Ende 2020 folgendes: "Es handelt sich um eine Tempo-30-Zone mit geringem Verkehrsaufkommen. Eine Einrichtung eines Überganges ist daher nicht erforderlich. Durch die Erweiterung des Haltverbotes um einige Meter wird die Sichtbeziehung zwischen Fußgängern und Kraftfahrern verbessert."
- Das Verkehrsaufkommen in der Eichenauer Straße östlich der Wildenrother Straße wird gemäß Verkehrsmodell in den Varianten 6 und 7 gegenüber dem Bestand und dem Prognose-Nullfall erheblich reduziert.
- Zone 30 bleibt weiter bestehen und die Verkehrssicherheit bleibt gewährleistet.

- *Abgase und Lärm und Feinstaub haben große Auswirkungen auf das Sportgelände der Gotzmannschule. Die verkehrliche Belastung der Straße durch das Potentialgebiet gefährdet massiv die Gesundheit unserer Kinder. Warum wird die Auswirkung auf das Sportgelände in der Machbarkeitsstudie nicht berücksichtigt (Tunnel Autobahn wurde auch zum Schutz der Gesundheit der Aubinger gebaut)*

- Im Rahmen der Machbarkeitsuntersuchung wurde nur eine überschlägige Betrachtung der schalltechnischen Auswirkungen vorgenommen, um die verschiedenen Varianten vergleichen zu können. Eine detaillierte Untersuchung einzelner Objekte wie z.B. die Gotzmannschule konnte bei diesem Variantenvergleich nicht vorgenommen werden.
- Zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen ist bei Schulen gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) am Gebäude selbst ein Beurteilungspegel von 57 dB(A) tags einzuhalten. Demnach besteht auch für die angrenzenden schulischen Freiflächen ein Schutz vor zu hohen Lärmbelastungen.
- Entsprechend den Ergebnissen der schalltechnischen Berechnung ist auf den Sportflächen der Gotzmannschule durch die neue Straße ein maximaler Beurteilungspegel von aufgerundet 55 dB(A) am Tag zu erwarten. Demnach werden schon auf den näher an der Straße gelegenen Sportflächen der Gotzmannschule die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Schulen deutlich unterschritten. Hierbei ist zusätzlich anzumerken, dass für die Schallberechnung noch keine neue Bebauung berücksichtigt wurde, sondern freie Schallausbreitung. Eine neue Bebauung würde die Gotzmannschule zusätzlich abschirmen.

Anbindung Rad- und Fußwege

Großen Stellenwert nimmt in der Diskussion die Frage der Anbindung und des Ausbaus der Rad- und Fußwege ein. Insbesondere im Kontext mit dem zu erzielenden Modal Split von 25% für den MIV wird die Wirksamkeit der vorgestellten Varianten als nicht ausreichend erachtet. In zahlreichen Beiträgen wird dafür plädiert, dem Radverkehr einen höheren Stellenwert gegenüber dem MIV einzuräumen.

- *Könnten Sie bitte die Auswirkung des "Radentscheides" für Freiham und die Anbindung an Aubing bedeuten?*
- Beim Neubau von Straßen ist neben den einschlägigen Richtlinien auch der vom Stadtrat am 24.07.2019 beschlossene „Radentscheid“ zu berücksichtigen. Darin heißt es u.a. „An für den Radverkehr gewidmeten Gemeindestraßen mit hohem Kfz-Aufkommen oder zulässigen Geschwindigkeiten über 30 km/h gibt es baulich geschützte Radwege. [...]“.
- *Wann ist der Ausbau der Fahrradwege denn überhaupt geplant? Diese sind nämlich nicht vorhanden. Vor allem wäre es klasse, wenn man den Germeringer Weg ausbauen würde. Auch mit ÖPNV. Denn um nach Germering zu kommen ist sehr kompliziert.*
- Der Bau begleitender Radwege im vorliegenden Projekt erfolgt bei Realisierung bzw. im Rahmen des Ausbaus der S4. Im Rahmen der Planung von Freiham ist vorgesehen den Germeringer Weg für den KFZ-Verkehr zu sperren. Die heutige Querung der Autobahn soll als Fuß/Radweg erhalten bleiben.
- Es ist bereits aktuell möglich mit dem ÖPNV von Aubing nach Germering zu gelangen. Die Buslinie 137 verbindet den S-Bahnhof Aubing im regelmäßigen Takt mit dem S-Bahnhof Germering-Unterpffaffenhofen.
- *Die Realisierung der vorgeschlagenen Varianten (6 oder 7) steht im Gegensatz zu den von der LH München erklärten Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität. Wo bleibt die Förderung des Radverkehrs etc., das Ziel weg von MIV hin zu mehr ÖV etc...*

- Die Schaffung von dringend benötigtem Wohnraum ist ebenfalls ein vorrangiges Ziel der Landeshauptstadt München.
- Die neue Verbindungsstraße dient u.a. als Erschließungsstraße der Potenzialfläche an der Eichenauer Straße. Eine gute Anbindung an den ÖPNV und die Förderung der Nahmobilität ist dabei die Voraussetzung für die Entwicklung der neuen Siedlungsgebiete. Für Freiham hat der Stadtrat im Februar 2020 eine Vielzahl an Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität beschlossen, die in ein integriertes Mobilitätskonzept münden. Damit soll Freiham zu einem Modellprojekt für einen autoreduzierten neuen Stadtteil mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität werden. <https://risi.muenchen.de/risi/sitzungsvorlage/detail/5670401> Diese innovativen Konzepte sollen auch Anwendung bei der Entwicklung der Potenzialfläche Eichenauer Straße finden.

- *Warum werden keine Fahrradwege vorgesehen, wenn Georg-Böhmer-Straße, Bahnhofsvorplatz, Bahnübergang, etc. neugeplant werden?*
- Im Beschluss "Tempo-30-Zonen in München" des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 04.07.1995 wurde übereinstimmend zwischen dem Referat für Stadtplanung und Bauordnung, dem Baureferat und dem Kreisverwaltungsreferat festgelegt, dass in Tempo-30-Zonen grundsätzlich keine Maßnahmen für den Radverkehr notwendig sind. Daran hat sich seitdem nichts geändert. Aufgrund der Geschwindigkeitsbegrenzung in einer Tempo-30-Zone besteht nur ein geringes Geschwindigkeitsgefälle zwischen dem Radverkehr und dem motorisierten Verkehr. Aktuell ist vorgesehen, die Georg-Böhmer-Str inkl. Bahnhofsvorplatz in Tempo30 auszuweisen. Die Bahnquerung ist gemäß Stadtratsbeschluss mit Radwegen zu planen.

- *Wir interessieren uns u.a. vor allem für das Radwegekonzept und die Problemstellung am Bahnübergang Germeringer Weg.*
- Bei Umsetzung der Variante 6 wird eine höhenfreie Querung, inklusive Fuß/Radweg geschaffen.

- *Sie schaffen es nie, den MIV auf 25% zu kriegen, wenn sie attraktive Straßen bauen? Straßenverkehr unattraktiv machen, das ist das Einzige was neben Ausbau Fahrradwege und ÖPNV funktioniert.*
- Die neue Verbindungsstraße dient u.a. als Erschließungsstraße der Potenzialfläche. Die Förderung der Nahmobilität ist ein wichtiges Ziel der LHM – auch in diesem Projekt werden die Belange bestmöglich berücksichtigt.

- *Wie soll durch zusätzliche Straßen (Varianten 6,7,7a) - ohne Verbesserung der Rad-Infrastruktur - die angestrebte Verbesserung des derzeitigen Modal Split (VK22) des Stadtbezirk 22 erreicht werden?*
- Der 22. Stadtbezirk hat den MIV-lastigsten Modal Split in ganz München 48% der Wege im 22. werden mit dem Kfz zurückgelegt – zum Großteil ist das nur Quell-/Zielverkehr und 26% der zurückgelegten Kfz-Wege sind unter 5km. Der Umstieg aufs Rad ist unbedingt erwünscht. Entsprechend sind in den nächsten Jahren zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Nahmobilität vorgesehen. Dazu wird auf das

Beteiligungsverfahren zum Projekt „Verkehrskonzept für den 22. Stb“ verwiesen, in dem die Bürger*innen konstruktive Vorschläge einbringen konnten.

- *Wird auch berücksichtigt, ob die Straßen mit Tempo 30 / 40 / 50 km/h befahren werden (dürfen)? Insbesondere das Thema Sicherheit der Fahrradfahrer/Fußgänger wird hier nie wirklich berücksichtigt.*
- Ja, schon heute gilt auf 85-90% aller Straßen Tempo 30 im 22.Stb.

Klimaneutralität 2035

Die Fragen zur Klimaneutralität beziehen sich auf die Berücksichtigung der Planungen für Aubing/Freiham im Kontext der übergeordneten Klima-Ziele der LHM.

- *Wie wird die Planung an den Klimanotstandsbeschluss und den beiden Klimagrundsatzbeschlüssen angepasst? Schlagwort Klimaneutralität 2035*
- Die Anbindung von Aubing an Freiham ist im Zusammenhang mit der Bebauung von Freiham Nord und der Potentialfläche zu sehen. Hier werden Mobilitätskonzepte umgesetzt, die auf eine möglichst klimaneutrale Fortbewegungsart abzielen. Freiham Nord wurde von Anfang an als Stadt der kurzen Wege konzipiert. Die neue Verbindungsstraße ist einerseits Teil der notwendigen verkehrlichen Erschließung des neuen Stadtteil Freiham und dient gleichzeitig als Erschließungsstraße der Potenzialfläche an der Eichenauer Straße.
- In Freiham entsteht ein neuer Stadtteil für über 25.000 Einwohner*innen. Die Realisierung wird noch bis in dreißiger Jahre des 21. Jahrhundert dauern. Bei solchen langen Zeiträumen ist es wichtig, dass Planung und Bau auf neue Erkenntnisse und technische Umsetzungsmöglichkeiten reagieren.
- Der Bebauungsplan für den 1. Realisierungsabschnitt ist seit 2016 rechtskräftig. Bereits auf der Ebene der städtebaulichen und freiraumplanerischen Planung wurden die Weichen in Richtung Klimaschutz und Klimaanpassung gestellt. Extensive und intensive Dachbegrünung, die Pflanzung von Großbäumen und die oberflächliche Regenwasserversickerung sind wichtige Bausteine im Hinblick auf einen klimaneutralen Stadtteil und sind entsprechend bereits über Festsetzungen im Bebauungsplan Nr. 2068 zwingend vorgeschrieben. Über die Vorgaben in den Grundstücksverträgen ist der Anschluss an das Fernwärmenetz verpflichtend. Dieses wird in Freiham durch die klimaneutrale Geothermieanlage gespeist.
- Um die Nahmobilität konsequent zu fördern, hat der Stadtrat im Februar 2020 eine Vielzahl an Maßnahmen für Freiham beschlossen, die in ein integriertes Mobilitätskonzept münden. Damit soll Freiham zu einem Modellprojekt für einen autoreduzierten neuen Stadtteil mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität werden.
- Für den 2. Realisierungsabschnitt sehen die derzeitigen Planungen eine noch konsequentere Umsetzung der Ziele des Klimaschutz und der Klimaanpassung vor. So soll konsequent auf die Unterbauung der Wohnhöfe mit Tiefgaragen verzichtet werden. Stattdessen sollen die notwendigen Stellplätze in sogenannten Mobilitätshäusern untergebracht werden. Diese könnten zu einem späteren Zeitpunkt in Wohngebäude umgenutzt werden. Diese innovativen Konzepte sollen auch Anwendung bei der Entwicklung der Potenzialfläche Eichenauer Straße finden.

Baufortschritt und Planungen Freiham und Potenzialflächen

Ergänzend zu dem einführungsdurch Merle Bald vorgestellten Gesamtprozess wurden Fragen insbesondere zur Bebauung der Potenzialflächen in Chat gestellt.

- *Wird der zweite Bauabschnitt dichter/höher bebaut als der bisherige 1. Bauabschnitt? Kann die Bebauung ohne Verkehrskonzept und vorhandene Verkehrsinfrastruktur beginnen?*
 - Der 2. Realisierungsabschnitt wird mit einer höheren Dichte als der 1. Realisierungsabschnitt geplant. Die GFZ für den 1. Realisierungsabschnitt liegt bei 1,7. Für den 2. Realisierungsabschnitt wird eine Dichte von 2,3 angestrebt. Es ist nicht korrekt, dass es kein Verkehrskonzept und keine Verkehrsinfrastruktur gibt.
 - Verkehrskonzept: Die Planung für Freiham Nord ist zwar in unterschiedliche Realisierungsabschnitte aufgeteilt, aber bei den Planungen für den 1. Realisierungsabschnitt wurde bei der Erarbeitung des Verkehrskonzeptes bereits das gesamte Planungsgebiet Freiham Nord unterstellt und berücksichtigt. Dieses bestehende Verkehrskonzept für Freiham Nord wird nun bei den Planungen für den 2. Realisierungsabschnitt fortgeschrieben und ergänzt.
 - Verkehrsinfrastruktur: Bereits jetzt ist Freiham Nord an zwei S-Bahnlinien angebunden. Der neue S-Bahnhof Freiham wurde noch vor dem Beginn jeglicher Bebauung in Freiham Nord realisiert. Der Verlängerung der U5 von Pasing nach Freiham wurde 2019 vom Stadtrat beschlossen. Die Bebauung erfolgt inklusive einer entsprechenden Verkehrsinfrastruktur für Fuß-, Radverkehr, ÖPNV und den MIV. Bereits jetzt fahren verschiedene Buslinien Freiham an. Das Busnetz wird parallel zur Realisierung der Wohnungsbauten sukzessive weiter ausgebaut.

- *Was ist der Stand der Potentialflächen. Wann wird hier eine Bebauung angestrebt und mit wie vielen Wohneinheiten?*
 - Vor der Bebauung der Potenzialfläche muss zunächst ein Bebauungsverfahren durchgeführt werden. Die Aufstellung des Bebauungsplans muss zunächst vom Stadtrat München beschlossen werden. Insofern gibt es noch keine belastbare Zeitschiene für die Bebauung. Frühestens kann jedoch mit dem Beginn des Wohnungsbaus Ende der 20er Jahre gerechnet werden. Im Verkehrsmodell der Landeshauptstadt München sind für die Potenzialfläche 1400 Wohneinheiten hinterlegt. Das Verkehrsmodell war Basis für die Machbarkeitsstudie. Im zukünftigen Bauleitplanverfahren wird die Anzahl der möglichen Wohneinheiten noch genauer untersucht werden müssen.

- *Wie wird die Potentialfläche bebaut? Wenn hier bereits Verkehrsaufkommen berücksichtigt wird muss es hier ja bereits Pläne geben!*
 - Im Flächennutzungsplan ist hier eine Wohnbaufläche dargestellt. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen leitet sich von nach den im Verkehrsmodell hinterlegten 1.400 Wohneinheiten ab.

- *Insgesamt fehlen in den Verkehrsplanungen Zuzug durch Nachverdichtungen, Neubaugebiete in Lochhausen, die Potentialfläche in Altaubing, Neubaugebiete hinter der Neuaubinger S-Bahn und Leienfels. Die U-Bahn braucht noch 15 Jahre, dann muss auch der Ausbau der nächsten*

15 Jahre ff bereits heute eingeplant werden. Sie sprechen selbst von sehr langen Planungshorizonten. Sie werden immer >10 Jahre hinterherhinken.

- Selbstverständlich sind alle bekannten und beschlossenen Bauprojekte im Modell berücksichtigt.

 - *Wird die Planung an 2022 angepasst? Puchheim möchte ihren Teil der Eichenauer Straße zur Fahrradstrasse machen. Gibt es Gespräche mit der Stadt Puchheim oder haben die die Planung nur "zur Kenntnis" zu nehmen?*
 - Es existieren eigene Projekte zur Eichenauer Straße inkl. Einbindung der Stadt Puchheim:
 - *Radschnellwegeverbindung FFB nach Pasing
 - *Verkehrskonzept 22. Stb
 - *Untersuchung Eichenauer Str. zugunsten Radverkehr
- Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens für die Potenzialfläche wird die Stadt Puchheim gemäß §4 BauGB beteiligt werden.

9. Diskussionsbeiträge/ Präsentationen aus der Bürgerschaft

Im Vorfeld der Veranstaltung wurden Vertreterinnen und Vertreter der Bürgerschaft gezielt eingeladen, sich über den Chat und die Rückmeldungen hinaus mit persönlich vorgetragenen Statements in die Veranstaltung einzubringen.

Die Sicht der Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing e.V

Jürgen Müller, Vorsitzender Bürgervereinigung Aubing Neuaubing e.V.

Als Vorsitzender der Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing e.V. stellt Jürgen Müller in seiner Präsentation (siehe Anlage 1) die Sicht der in dem Verein vertretenen Bürgerinnen und Bürger zusammenfassend vor. Er geht davon aus, dass der autobasierte Quell- und Zielverkehr zwischen den Quartieren auch auf den bestehenden Verbindungen abgewickelt werden kann und es daher keinen Anschluss braucht.

Viel sinnvoller als eine neue Verbindung seien ein Ausbau der Georg-Böhmer-Straße rund um den Aubinger Bahnhof und ein attraktiverer öffentlicher Nahverkehr. Er plädiert im Namen der Bürgervereinigung dafür, dass das Mobilitätskonzept für Freiam, das auf den Fuß- und Radverkehr setzt und lediglich 25 Prozent Autoverkehr im Stadtteil vorsieht, auch in Aubing umgesetzt wird. Er lehnt die Umsetzung der in der Machbarkeitsstudie ausgearbeiteten Varianten 6 und 7a und b ab. Er sieht die Aufgabe der Studie, Untersuchungen im Nahbereich und im Netzzusammenhang durchzuführen, als nicht erfüllt. Die vorliegende Machbarkeitsstudie lässt nach seiner Einschätzung „die bestehende Verkehrsproblematik des 22.Stadtbezirks im Netzzusammenhang (Anlage 1 der Ausschreibung) außen vor und ignoriert noch zu prüfende Lösungsansätze wie Attraktivierung des Fahrradverkehrs, Straßenbahn 17, Sperrung Eichenauer Straße...“

Seine Präsentation beinhaltet konkret folgende Aussagen und Forderungen:

Verkehrsfluss

- Anschluss der Aubinger Allee an Aubing nur für den Umweltverbund (Busse, Fahrräder, Taxen...)

- Keine „Ableitung der (MIV)-Verkehre über Alt- und Neuaubing“ – schon gar nicht über 30er Bereiche und entlang der Schule und über Schulwege
- Georg-Böhmer-Straße ausbauen als „Bahnhofsstraße“ und für Anschluss der Potentialfläche (mit Fahrradwegen)
- Keine zusätzliche Belastung des Aubinger Ortskerns inklusive der Altostraße und der Wohnstraßen östlich der Altostraße
- Der Geschichtspfad und das Naherholungsgebiet inkl. Autobahndeckel muss unangetastet bleiben – keine Variante 7a oder 7b
- Der Germeringer Weg ist offen zu halten als Verbindung von Aubing nach Germering
Kein MIV Anschluss von Freiham an (Alt)-Aubing, keine Variante 6 oder 7

Autobahnanschluss

- Durch Ertüchtigung des Autobahnanschlusses an die A99 West und der A99 West selbst muss die individuelle Mobilität der Neubürger und des Gewerbes sichergestellt werden.
- Der Neubau einer Umgehungsstraße (Variante 7a, 7b, sonstige Varianten) ist ein Relikt aus der Zeit der „autogerechten Stadt“ und abzulehnen
- Der Durchgangsverkehr aus dem Landkreis ist auf der B2 und auf der A99 zu halten
- Der Umleitungsverkehr der A99 bei Problemen auf der Autobahn muss aus dem 22. Stadtbezirk herausgehalten werden
- Ableitung und Umleitung des MIV – in alle Richtungen - über die A99 und nicht über Aubing
Die A99 wurde und ist als die MIV Umgehungsstraße für den 22. Stadtbezirk definiert

ÖPNV

- Der ÖPNV (U-Bahn, S-Bahn) und Umweltverbund muss vor Realisierung des 2. RA so ertüchtigt werden, dass die KFZ-Nutzung unattraktiv wird. Die Verkehrswende kann im gesamten 22. Stadtbezirk beginnen.
- U-Bahn Pasing-Freiham gleichzeitig mit der U5 Laim-Pasing bauen
- 10 Minuten Takt auf S4 und S8
- Massive Erhöhung der Bustaktung (im Gleichtakt mit Fertigstellung 1.RA ff.)
- Einführung von Kurzstrecken für den gesamten ÖPNV für die Fahrt von Alt-Aubing, Neuaubing, Westkreuz zum Stadtteilzentrum Freiham
- Ausbau (des ÖPNV) vor Neubau des 2. Realisierungsabschnittes (RA2)“. Der Öffentliche Nahverkehr ist zum attraktiven Hauptverkehrsträger im 22. Stadtbezirk auszubauen. Die massive Stärkung des gesamten Umweltverbundes (ÖPNV, Taxi, Carsharing, Fußgänger, Fahrrad) muss das Ziel sein.
- Das Mobilitätskonzept für Freiham Nord ist, soweit sinnvoll, auf den gesamten 22. Stadtbezirk auszuweiten

Sein Fazit lautet:

- Die vorliegende Machbarkeitsstudie zum Anschluss Freiham-Aubing bildet nur einen kleinen Ausschnitt der Verkehrsproblematik im 22. Stadtbezirk ab.
- Wesentliche Elemente wie z.B. der Fahrradverkehr, die Planungen zur Straßenbahn 17, die Sperrung der Eichenauer Straße etc. sind nicht berücksichtigt.

- Das in Arbeit befindliche Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk überlagert die Machbarkeitsstudie komplett.
- Konkrete Empfehlungen für eine Umsetzung können aus der Machbarkeitsstudie NICHT abgeleitet werden. Definition und Umsetzung eines gesamtheitlichen Verkehrs-/Mobilitätskonzept für den 22. Stadtbezirk muss das Ziel sein.

Die Teilnehmenden im Chat äußern sich in Kurzkomentaren positiv zu den gemachten Vorschlägen.

Anmerkungen zur Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung Freiham an Aubing, erarbeitet von Aubinger Bürger*innen

Verena Hollstein

Der Beitrag (siehe Anlage 2) von Verena Hollstein als Sprecherin für Aubinger Bürgerinnen und Bürger, ergänzt den Beitrag von Jürgen Müller in seinen wesentlichen Aussagen sowie bezüglich der Ablehnung der vorgestellten Varianten. Variante 6, Variante 7 sowie andere Verkehrsableitungen über Aubing und neue Umgehungsstraßen sind nach Auffassung der von ihr vertretenen Bürgerinnen und Bürger nicht vereinbar. Verena Hollstein plädiert für „die Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte für einen modernen lebenswerten 22. Stadtbezirk“ und bietet in diesem Kontext die Bereitschaft zur Mitwirkung in „konstruktiven, ergebnisoffenen Gesprächen“ unter Einbeziehung der ortskundigen Bevölkerung an.

Ihre Kritik an der Variante 6 bezieht sich schwerpunktmäßig auf eine erhöhte Verkehrsbelastung, verursacht durch:

- Aubing <--> Freiham: >12.000 KFZ/24h
- Verkehr von und nach Puchheim <-> neue Nord-Süd-Verbindung
- Mehrverkehr durch Wohnbebauung im Bereich der Potentialfläche

Mit folgender Führung über Anwohner- bzw. Tempo 30er Straßen auf die Altostraße

- Georg-Böhmer-Str. -> Altostraße
- Wildenrother/ Gilchinger Str. -> Altostraße
- Naherholungsgebiet -> Hoflacher Str. -> Altostraße
- Abkürzung über kleine Straßen des Ortskerns -> Altostraße

Nach Meinung von Frau Hollstein hat das zur Folge, dass der prognostizierte Mehrverkehr in der Wildenrother- und Gilchinger Straße eine Gefahr für die dort laufenden Schulkinder darstellt.

Die Trassenführung bei Variante 7 hat nach Einschätzung der von Verena Hollstein vertretenen Bürgergruppe folgende negative Auswirkungen:

- Zerstörung Natur
- Zerschneidung des Naherholungsgebietes
- 7b Zerschneidung des kulturhistorischen Geschichtspfads
- Überlastung der Altostraße.

Sie schließt sich der Forderung von Jürgen Müller an, dass ein Mobilitätskonzept mit maximaler Förderung des ÖPNV, des Rad- und Fußverkehrs sowie unter Berücksichtigung innovativer Mobilitätsformen für den gesamten 22.Stadtbezirk entwickelt werden muss.

Ihre weiteren Forderungen lauten:

- Sollte die A99 als Umgehungsstraße nicht ausreichen, dann müssen die Bauplanungen Freiam angepasst werden.
- Die Ziele der Stadt München müssen auch für den 22.Stadtbezirk gelten:
Klimaneutrale Mobilität, Reduktion des Autoverkehrs auf das Notwendigste,
Verkehrsverlagerung vom MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds
- Dort wo gebaut wird, soll dies im Einklang mit Natur und Landschaftsräumen geschehen

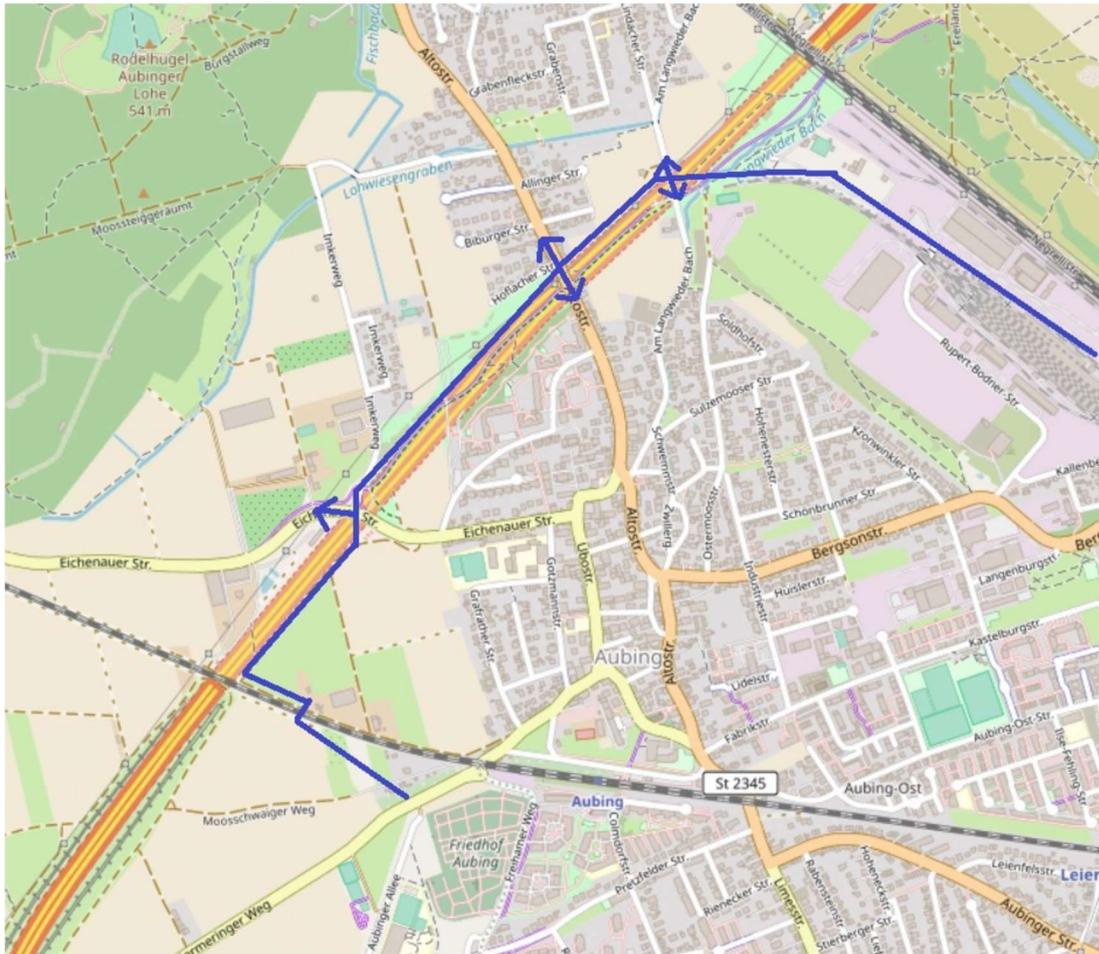
Auch der Beitrag von Verena Hollstein findet im Chat übereinstimmend Zustimmung aus der Bürgerschaft. Die Moderation fasst zusammen, dass insbesondere die Stärkung des Radverkehrs als Forderung einen großen Stellenwert im Chat hat, die Erreichung des Modal Split von 25% für den MIV von mehreren Chatteilnehmenden grundsätzlich für unrealistisch gehalten wird. Auch das Thema der Schulwegsicherheit wird im Chat nochmals aufgegriffen und kritisiert.

Der weitere Chatverlauf bezieht sich zu diesem Veranstaltungszeitpunkt in weiten Teilen auf eine gegenseitig verstärkende Kommunikation untereinander und weniger auf Fragen oder Anregungen der Teilnehmenden.

Präsentation einer zusätzlichen Variante

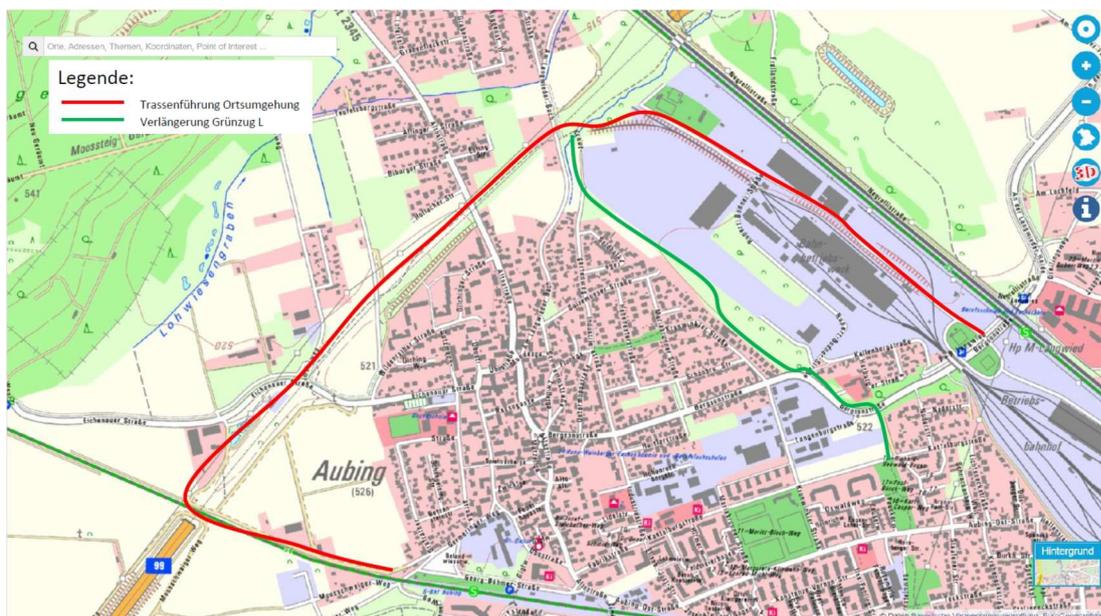
Johann Oberhauser, Landwirt aus Aubing

Insgesamt sind 5 alternative Varianten eingegangen, die sich von den im Rahmen der Machbarkeitsstudie vorgestellten Varianten wesentlich unterscheiden. Diese werden in einer zusammenfassenden Folie dem Vortrag von Johann Oberhauser vorangestellt.



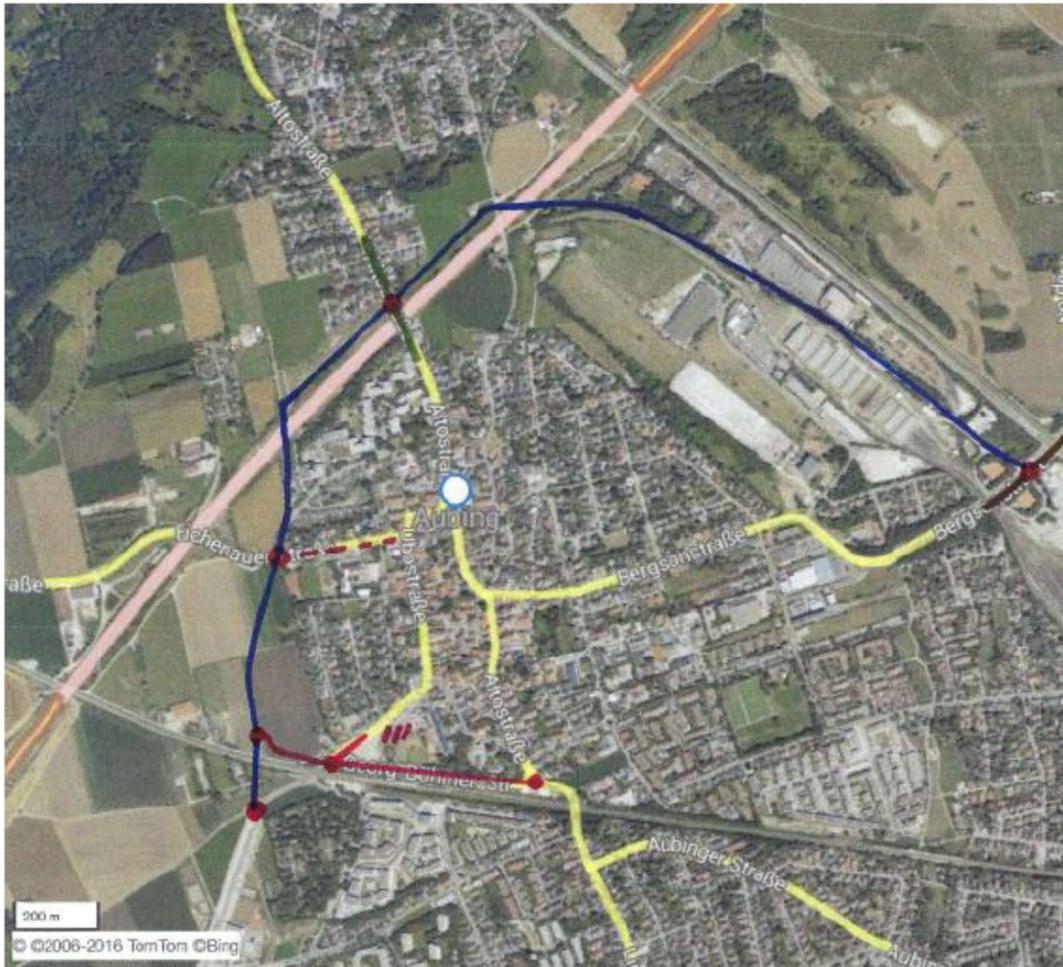
Variante A

(Vorgestellt von Johann Oberhauser im Rahmen der Veranstaltung)



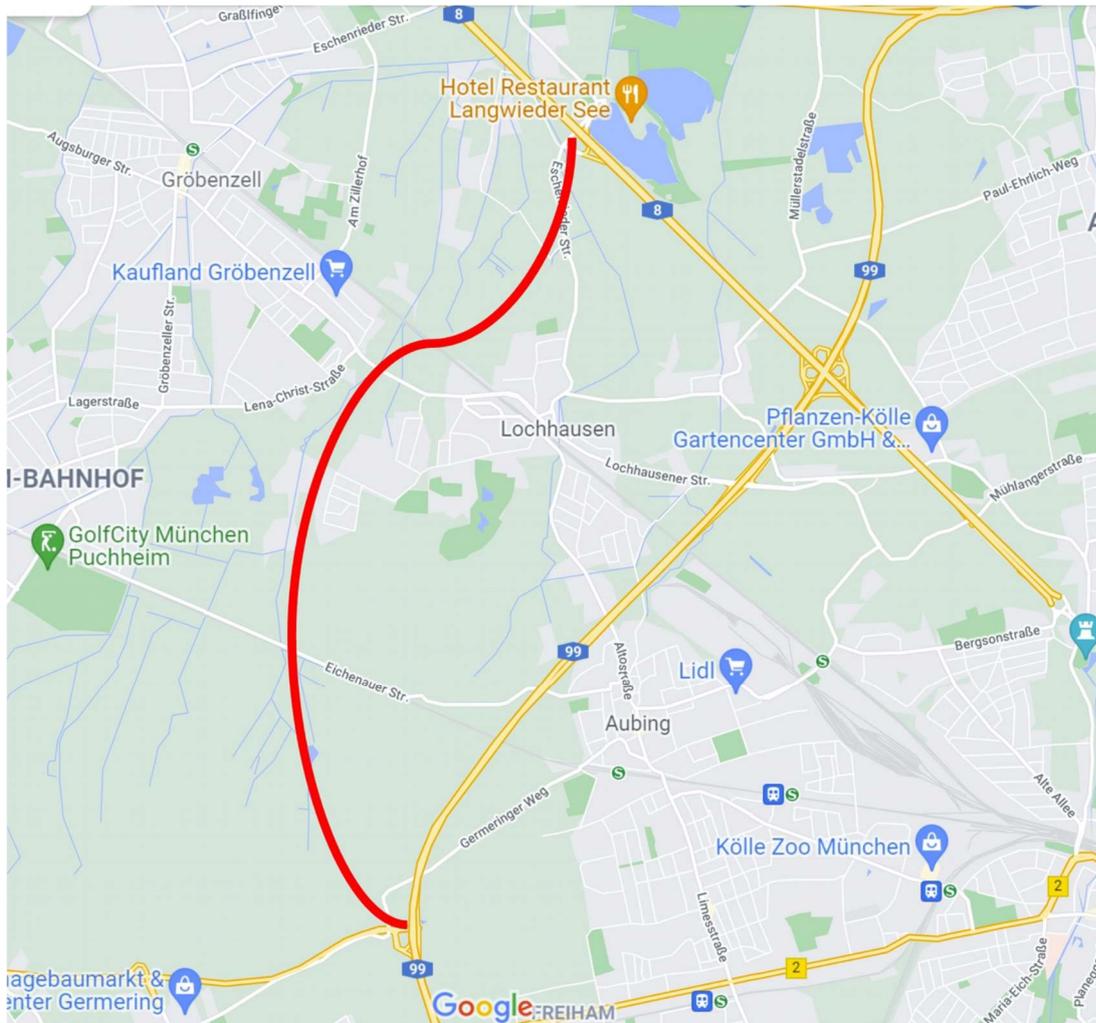
Variante B

Anlage

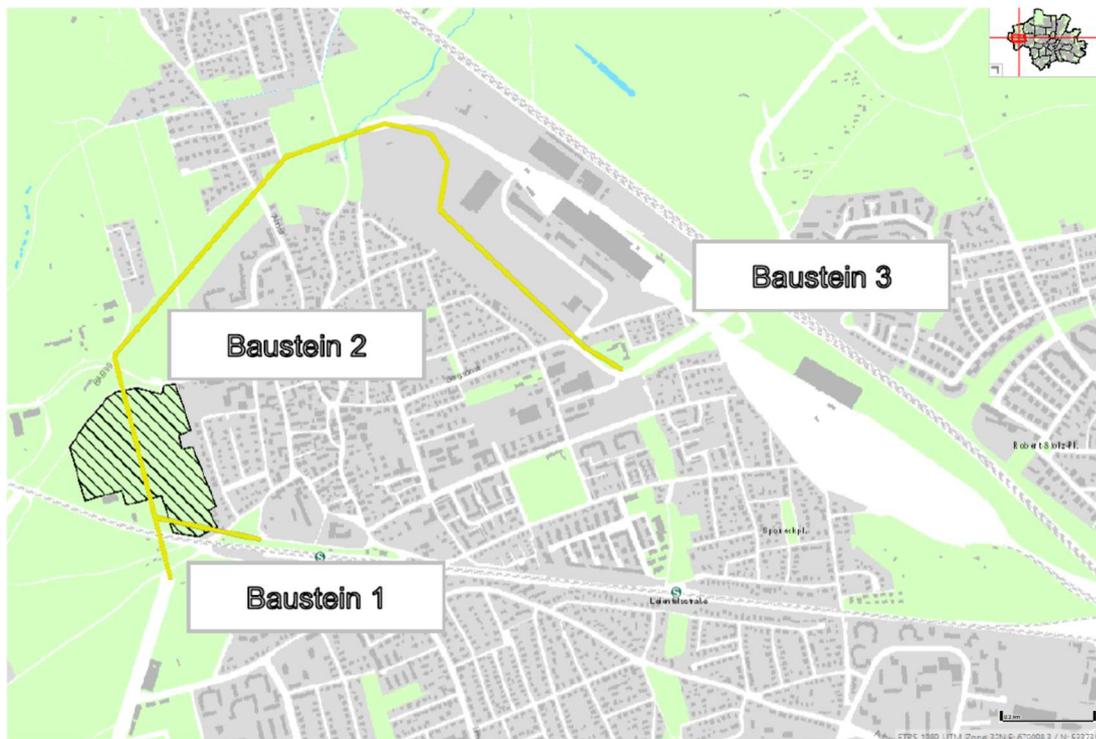


- Variante 7b mit Verlängerung
- Anbindung Aubing Süd (Georg-Böhmer-Str./ Germeringer Weg)
- Anbindung Aubing Nord (Lochhausen / Aubing → Altostraße)
- Anbindung Aubing Ost (Bergsonstraße (Autobahn A99 / Innenstadt))
- - - Eichenauerstraße Richtung Ortskern → Anliegerstraße
- /// geplanter REWE-Vollsortimenter

Variante C



Variante D

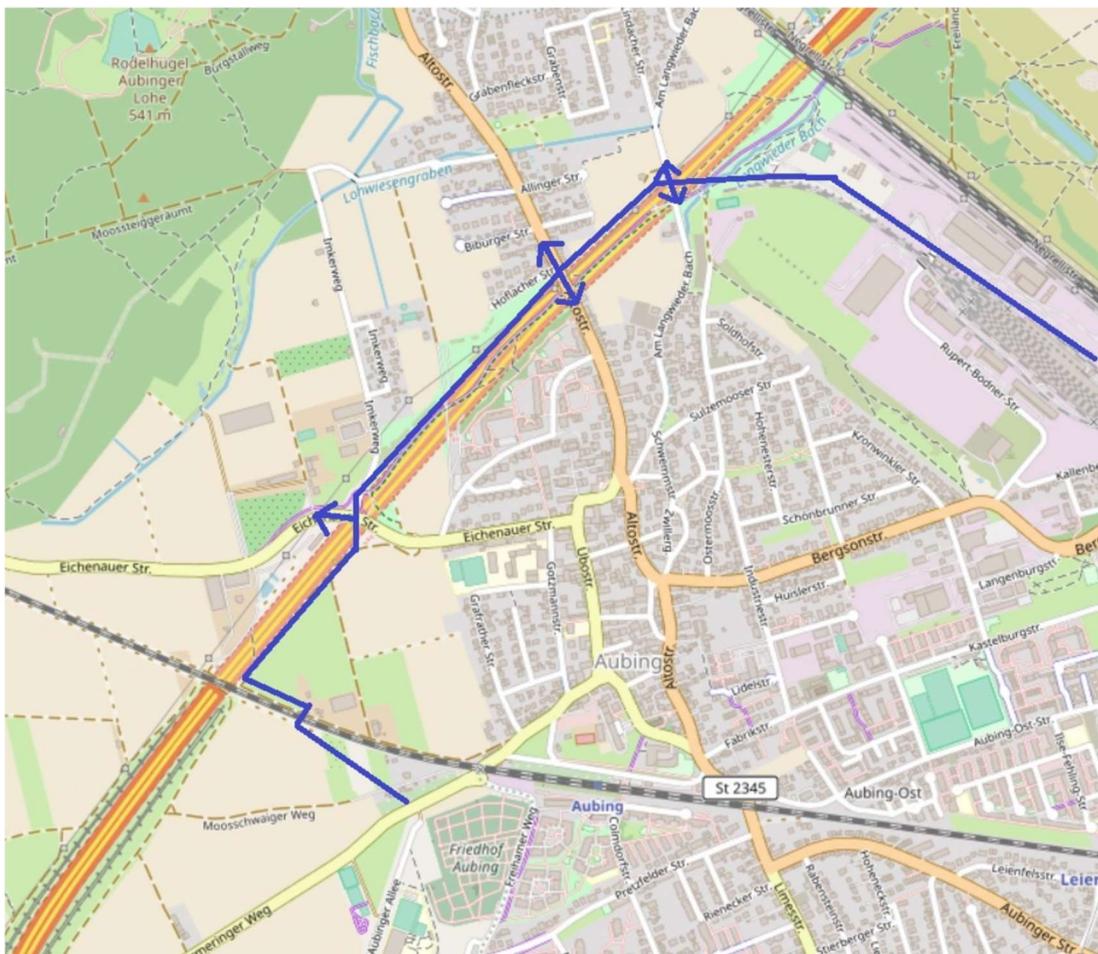


Variante E

Vorstellung Variante A

Die von ihm entwickelte Variante A stellt Johann Oberhauser im Rahmen der Veranstaltung zur Diskussion. Die vorgeschlagenen Varianten 6, 7a, 7b sind seines Erachtens untragbar und nicht zur Umsetzung geeignet, weil sie eine unzumutbare Belastung für Aubing bewirken. Sie widersprechen nach seiner Darstellung dem grundsätzlichen Planungsziel des Bebauungsplanes mit Grünordnung Nr. 2902 in dem es heißt, der Dorfkern Aubing soll keinen nennenswerten Neuverkehr, bzw. eine Entlastung erhalten. Er weist darauf hin, dass dieses als Ziel des Aufstellungsbeschlusses vom 20.11.2014 festgeschrieben wurde.

Die Variante nimmt den Verkehr von und nach Puchheim auf der Eichenauerstraße auf, und entlastet nach Darstellung von Johann Oberhauser den Dorfkern, insbesondere die Ubostraße. Dabei wird die Aubinger Allee nach Nordwesten an die Bahnstrecke München Buchlohe geführt. Nach Überquerung der Autobahn wird die Straße nach einem Kreisel unter der Bahn durchgeführt (dieser Tunnel ist ohnehin für Land-/Forstwirtschaft geplant, und soll den Bahnübergang zwischen Aubing und Puchheim ersetzen) und mündet in die Eichenauerstraße. Durch die Möglichkeit, die Eichenauerstraße ab dieser Einmündung zu sperren, würde der Ortskern von Aubing entlastet.



Variante A

(Vorgestellt von Johann Oberhauser im Rahmen der Veranstaltung)

Die vorgestellte Variante wird auf Rückfrage der Moderation sowohl von der Bürgervereinigung Aubing als auch durch das Planungsreferat eher kritisch gesehen und im Chat zum großen Teil abgelehnt.

10. Zusammenfassung

Nicolette Baumeister und Claudia Neeser

Die Moderatorinnen bedanken sich bei den Referentinnen und Referenten und weisen auf die intensive Beteiligung und Diskussion im Chat sowie bei den Stellungnahmen im Vorfeld der Veranstaltung hin. Die Betroffenheit der Teilnehmenden sei deutlich zum Ausdruck gebracht worden. Im Diskussionsverlauf hat sich gezeigt, dass die in der vorgestellte Machbarkeitsstudie favorisierten Varianten von den Teilnehmenden mehrheitlich abgelehnt werden, da damit eine Verschlechterung der Lebensqualität in Aubing durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen einherginge. Insbesondere der Berücksichtigung des ÖPNV sowie des Radverkehrs sei gegenüber dem MIV eine größere Priorität einzuräumen.

Sie verweisen darauf, dass auch die im Rahmen der Veranstaltung nicht beantworteten Fragen im Rahmen der Dokumentation der Veranstaltung aufgegriffen und themenbezogen beantwortet werden.

Abschließend bitten sie Jürgen Müller als Vertreter der Bürgervereinigung Aubing um eine kurze Einschätzung der Veranstaltung. Herr Müller bedankt sich in diesem Kontext für den grundsätzlich konstruktiven und offenen Diskussionsverlauf und die gute Organisation der Veranstaltung. Er gibt seiner Hoffnung Ausdruck, daran bei den weiteren Planungen in Gesprächen unter Einbeziehung der Bürgervereinigung anknüpfen zu können.

11. Ausblick

Merle Bald und Sebastian Kriesel

Merle Bald und Sebastian Kriesel schließen sich dem Dank an. Merle Bald fasst die folgenden Planungsschritte nochmals zusammen. Insbesondere die im Februar 2022 startende Öffentlichkeitsarbeit zum Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk biete einen Rahmen, Maßnahmen des Verkehrskonzeptes für den gesamten Stadtbezirk zu bewerten und zu kommentieren und eigene Vorschläge einzustellen, die diskutiert werden können.

Sie verweist nochmals darauf, dass entscheidendes Gremium der Stadtrat ist, dem die Studie zur Beschlussfassung in der vorliegenden Form zusammen mit den Dokumentationen der vorangegangenen Bürgerworkshops und der heutigen Infoveranstaltung im Herbst 2022 vorgelegt werden. Die eingegangenen Einwände werden sehr ernst genommen. Welche Empfehlung dem Stadtrat seitens der Verwaltung gegeben werden wird, kann daher erst entschieden werden, wenn alle im Vorfeld und im Rahmen der Veranstaltung vorgebrachten Argumente abgewogen worden sind.

Die Veranstaltung endet um 21:30

Impressum

Herausgeberin

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung
Blumenstraße 28b
80331 München

Moderation | Dokumentation

Büro Baumeister
Architekturkommunikation
Karlstraße 55
80333 München

Planabbildungen

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung

OBERMEYER Infrastruktur GmbH & Co. KG.

Anlage 1: Präsentation Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing e.V.

Bürgervereinigung  Aubing – Neuaubing e.V.

Für ein lebenswertes Aubing

Für ein lebenswertes Aubing



Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing

Die Sicht der Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing e.V.

28.01.2022

Informationsveranstaltung 26.01.2022

Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing, Ostermoosstraße 30, 81245 München

1

Bürgervereinigung  Aubing – Neuaubing e.V.

Für ein lebenswertes Aubing

Unsere Sicht I

Nachdem wir davon ausgehen, dass der Verkehr in Freiham durch das unterlegte Mobilitätskonzept umwelt- und menschenfreundlich abgewickelt werden kann, sollte dies auch für den Freihamer Quell- und Ziel-Verkehr möglich sein. Daher fordern wir:

- Anschluss der Aubinger Allee an Aubing nur für den Umweltverbund (Busse, Fahrräder, Taxen....)
- Keine „Ableitung der (MIV)-Verkehre über Alt- und Neuaubing“ – schon gar nicht über 30er Bereiche und entlang der Schule und über Schulwege
- **Georg-Böhmer Straße ausbauen als „Bahnhofsstraße“ und für Anschluss der Potentialfläche (mit Fahrradwegen)**
- Keine zusätzliche Belastung des Aubinger Ortskerns inklusive der Altostraße und der Wohnstraßen östlich der Altostraße
- Der Gesichtspfad und das Naherholungsgebiet inkl. Autobahndeckel muss unangetastet bleiben – keine Variante 7a oder 7b
- Der Germeringer Weg ist offen zu halten als Verbindung von Aubing nach Germering

➔ **Kein MIV Anschluss von Freiham an (Alt)-Aubing, keine Variante 6 oder 7**

28.01.2022

Informationsveranstaltung 26.01.2022

Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing, Ostermoosstraße 30, 81245 München

2

Bürgervereinigung  Aubing – Neuaubing e.V.

Für ein lebenswertes Aubing

Unsere Sicht II

Durch Ertüchtigung des Autobahnanschlusses an die A99 West und der A99 West selbst muss die individuelle Mobilität der Neubürger und des Gewerbes sichergestellt werden.

- Der Neubau einer Umgehungsstraße (Variante 7a, 7b, sonstige Varianten) ist ein Relikt aus der Zeit der „autogerechten Stadt“ und abzulehnen
- Der Durchgangsverkehr aus dem Landkreis ist auf der B2 und auf der A99 zu halten
- Der Umleitungsverkehr der A99 bei Problemen auf der Autobahn muss aus dem 22. Stadtbezirk herausgehalten werden
- **Ableitung und Umleitung des MIV – in alle Richtungen - über die A99 und nicht über Aubing**

➔ **Die A99 wurde und ist als die MIV Umgehungsstraße für den 22. Stadtbezirk definiert**

28.01.2022

Informationsveranstaltung 26.01.2022

Bürgervereinigung Aubing-Neuaubing, Ostermoosstraße 10, 81245 München

3

Unsere Sicht III

Der ÖPNV (U-Bahn, S-Bahn) und Umweltverbund muss vor Realisierung des 2. RA so ertüchtigt werden, dass die **KFZ-Nutzung unattraktiv** wird. Die Verkehrswende kann im gesamten 22. Stadtbezirk beginnen.

- U-Bahn Pasing-Freiham gleichzeitig mit der U5 Laim-Pasing bauen
- 10 Minuten Takt auf S4 und S8
- Massive Erhöhung der Bustaktung (im Gleichtakt mit Fertigstellung 1.RA ff.)
- Einführung von Kurzstrecken für den gesamten ÖPNV für die Fahrt von Alt-Aubing, Neuaubing, Westkreuz zum Stadtteilzentrum Freiham

➔ **„Ausbau (des ÖPNV) vor Neubau des 2. Realisierungsabschnittes (RA2)“. Der Öffentliche Nahverkehr ist zum attraktiven Hauptverkehrsträger im 22. Stadtbezirk auszubauen. Die massive Stärkung des gesamten Umweltverbundes (ÖPNV, Taxi, Carsharing, Fußgänger, Fahrrad) muss das Ziel sein.**

26.01.2022

Informationsveranstaltung 26.01.2022

Bürgervereinigung Aubing - Neuaubing, Ostermoosstraße 10, 81245 München

4

Unsere Sicht IV

Das Mobilitätskonzept für Freiham Nord ist, soweit sinnvoll, auf den gesamten 22. Stadtbezirk auszudehnen

➔ **Mobilitätskonzept für Freiham Nord und den gesamten 22. Stadtbezirk** 

Ein Leben ohne Auto ermöglichen

Wie kann eine zukunftsfähige Mobilität für das Siedlungsgebiet Freiham Nord aussehen? Der Stadtrat hat 22 konkrete Maßnahmen für eine stadt- und umweltverträgliche, innovative Mobilität beschlossen.

Auf der Grundlage des Beschlusses „Mobilitätsplan für München – Modellstadt München 2030“ hat der Stadtrat im Februar 2020 eine Vielzahl an Maßnahmen für Freiham beschlossen, die in ein integriertes Mobilitätskonzept münden. Damit soll Freiham zu einem Modellprojekt für einen autoreduzierten neuen Stadtteil mit einer hohen Lebens- und Aufenthaltsqualität werden.



© Thomas Topf / LHM

26.01.2022

Informationsveranstaltung 26.01.2022

Bürgervereinigung Aubing - Neuaubing, Ostermoosstraße 10, 81245 München

5

Fazit

- Die vorliegende Machbarkeitsstudie zum Anschluss Freiham-Aubing bildet nur einen kleinen Ausschnitt der Verkehrsproblematik im 22. Stadtbezirk ab.
- Wesentliche Elemente wie z.B. der Fahrradverkehr, die Planungen zur Straßenbahn 17, die Sperrung der Eichenauer Straße etc. sind nicht berücksichtigt.
- Das in Arbeit befindliche Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk überlagert die Machbarkeitsstudie komplett.

➔ **Konkrete Empfehlungen für eine Umsetzung können aus der Machbarkeitsstudie NICHT abgeleitet werden. Definition und Umsetzung eines gesamtheitlichen Verkehrs- /Mobilitätskonzept für den 22. Stadtbezirk muss das Ziel sein.**

Anmerkung: Aufgabe der Studie war es auch „Untersuchungen im Nahbereich und im Netzzusammenhang durchzuführen“. Das leistet sie nicht. Betrachtet wird nur der Nahbereich. Die vorliegende Machbarkeitsstudie lässt die bestehende Verkehrsproblematik des 22. Stadtbezirks im Netzzusammenhang (Anlage 1 der Ausschreibung) außen vor und ignoriert noch zu prüfende Lösungsansätze wie Attraktivierung des Fahrradverkehrs, Straßenbahn 17, Sperrung Eichenauer Strasse...

26.01.2022

Informationsveranstaltung 26.01.2022

Bürgervereinigung Aubing - Neuaubing, Ostermoosstraße 10, 81245 München

6

Anmerkungen zur Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung Freiham an Aubing (erarbeitet von Aubinger Bürger*innen)

Folgen

- Wildenrother/Gilchinger Straße:
 - Hauptschulweg für Hunderte von Kindern, spielende Kinder an der Straße
 - Straßen kurvig, uneinsichtig
- Trasse bei Variante 7:
 - Zerstörung Natur
 - Zerschneidung des Naherholungsgebietes
 - 7b Zerschneidung des kulturhistorischen Geschichtspfads
- Überlastung der Altostraße
- Weitere Verkehrsverlagerung auf den MIV:
 - Aktuell 22.Stadtbezirk: Fahrradanteil: 7%, MIV-Anteil 48%

Verkehrsbelastungen

- **Aubing <-> Freiham: >12.000 KFZ/24h**
- Verkehr von und nach Puchheim <-> neue Nord-Süd-Verbindung
- Mehrverkehr durch Wohnbebauung im Bereich der Potentialfläche

Ableitung über Anwohner bzw. Tempo 30er Straßen **auf die Altostraße**

-> **Georg-Böhmer-Str.** -> Altostraße

-> **Wildenrother / Gilchinger Str.** -> Altostraße

-> **Naherholungsgebiet** -> Hoflacher Str. -> Altostraße

-> **Abkürzung über kleine Straßen des Ortskerns** -> Altostraße

Forderungen

- Ziele der Stadt München müssen auch für den 22.Stadtbezirk gelten:
 - Klimaneutrale Mobilität, Reduktion des Autoverkehrs auf das Notwendigste, Verkehrsverlagerung vom MIV auf Verkehrsmittel des Umweltverbunds
 - Dort wo gebaut wird, soll dies im Einklang mit Natur und Landschaftsräumen geschehen
- Variante 6, Variante 7 sowie andere Verkehrsableitungen über Aubing und neue Umgehungsstraßen sind damit nicht vereinbar
- Ein Mobilitätskonzept wie für Freiam muss für den gesamten 22.Stadtbezirk entwickelt werden
- Maximale Förderung ÖPNV, Rad- und Fußverkehr, innovative Mobilitätsformen
Wenn die A99 als Umgehungsstraße dennoch nicht ausreicht, dann müssen die Bauplanungen Freiam angepasst werden

Wir wünschen uns und bieten an:

- Konstruktive ergebnisoffene Gespräche
- Einbringung unseres Wissens als ortskundige Bevölkerung
- Entwicklung zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte für einen modernen lebenswerten 22. Stadtbezirk

Moderne Mobilität statt Straßenbau

Anlage 3: Anonymisierter Chat 3. Bürger*inneninfo

26.1.22 5:57 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Guten Abend auch hier im Chat, schön, dass Sie dabei sind. Die Veranstaltung startet wie geplant um 18.30 Uhr.

26.1.22 6:27 PM von XX an Alle: Ich kann nichts hören, hat die Veranstaltung schon begonnen, wie viele Teilnehmer sind es?? Auf jeden Fall Grüß Gott XX

26.1.22 6:33 PM von XX an Alle: Die Verkehrsanbindung Freiham-Aubing wird unseren Ort zerstören!

- Laut Stadt ist die Verkehrsableitung von Freiham über Aubing möglich.

(Ergebnis der Machbarkeitsstudie)

- In Wahrheit wird Aubing vom Verkehr überrollt werden. Der ganze Ort, alle Straßen!!

- In seiner jetzigen Form wird Aubing zerstört werden.

26.1.22 6:34 PM von XX an Alle: Der Ton geht. Ist ein Problem auf Empfängerseite

26.1.22 6:35 PM von XX an Alle: Wir müssen uns wehren!

CAVE: die Studie wird so dargestellt, als ob Aubing nicht belastet wird.

Das ist Unsinn! Es werden Tausende von Autos aus Freiham +

Schleichverkehr von der A99 nach Aubing fließen.

26.1.22 6:40 PM von XX an Alle: @Frau Nesser

26.1.22 6:40 PM von XX an Alle: Anschluss Freiham – Aubing: welche Machbarkeitsstudien zeigen die Anbindung Rad- und Fußwege sowie ÖPNV Trassen? Ist das nicht in Gesamtheit im Verkehrskonzept zusammenzufassen und diese Veranstaltung also nur ein Vorlauf zur Bürgerbeteiligung ab 2.2.2022 zum Verkehrskonzept Stadtbezirk 22?

26.1.22 6:40 PM von XX an Alle: Welche Fahrradwege????????????????????

26.1.22 6:44 PM von XX an Alle: Vorschlag: da wir nicht im Saal sitzen und zurufen können... gerne hier im Chat Unmut einfach mit „X“ als Chat Nachricht hier absetzen.

26.1.22 6:46 PM von XX an Alle: Infrastruktur schon fertig? Wenn man U-Bahn und Verkehrsanbindung als Infrastruktur ansieht wohl nicht ganz.

26.1.22 6:46 PM von XX an Alle: aber das Verkehrskonzept ist nicht von Beginn der Baumaßnahmen erstellt worden

26.1.22 6:46 PM von XX an Alle: Wird es eine Brücke/ Unterführung Bodenseestraße geben, damit die 3.000 Schüler sicher über die Straße kommen?

26.1.22 6:47 PM von XX an Alle: Können wir davon ausgehen, dass die gesendeten Fragen beantwortet werden?

26.1.22 6:47 PM von XX an Alle: Ja, das können Sie!
26.1.22 6:49 PM von XX an Alle: Wie wirkt sich der Radentscheid auf die Anbindung Aubing-Puchheim aus?

26.1.22 6:49 PM von XX an Alle: X

26.1.22 6:49 PM von XX an Alle: Welche Maßnahmen sind geplant, um die Sicherheit der Schüler im Straßenverkehr zu gewährleisten?

26.1.22 6:50 PM von XX an Alle: Ist der Parkplatzschlüssel von 0,3 je Wohneinheit nach oben korrigierbar?! Das ist fern jeglicher Realität!

26.1.22 6:50 PM von XX an Alle: Wie sieht die Zeitschiene für U5, Tram17 und 4-gleisige S4 aus?

26.1.22 6:51 PM von XX an Alle: U-Bahn - wir brauchen keine Tram, die zusätzlich Schienenplatz benötigt. Wie ist der finale Zeitplan?

26.1.22 6:52 PM von XX an Alle: Wann wird die A99 im Süden geschlossen?

26.1.22 6:53 PM von XX an Alle: Wird der zweite Bauabschnitt dichter/höher bebaut als der bisherige 1. Bauabschnitt? Kann die Bebauung ohne Verkehrskonzept und vorhandene Verkehrsinfrastruktur beginnen?

26.1.22 6:54 PM von XX an Alle: Wie möchtet Ihr denn die Sicherheit unserer Schulkinder der Gotzmannschule solchen Planung Gewährleisten? Hinzu herrscht heutzutage in der Gilchingerstraße sowie in der Wildenrotherstraße schon ein Parkplatz Mangel. Wie möchtet Ihr denn dieses Problem bewältigen?

26.1.22 6:55 PM von XX an Alle: Zeigt das Slide nicht, dass gebaut wird, bevor die Infrastruktur in einem ohnehin belasteten Gebiet fertig ist?

26.1.22 6:55 PM von XX an Alle: Wie wird die Planung an den Klimanotstandsbeschluss und den beiden Klimagrundsatzbeschlüssen angepasst? Schlagwort Klimaneutralität 2035

26.1.22 6:56 PM von XX an Alle: Planung und Vorhaltemaßnahmen U-Bahn bitte sofort priorisieren, damit die Bürger 2040! diese lt. Planung nutzen können.

26.1.22 6:57 PM von XX an Alle: Könnten Sie bitte die Auswirkung des "Radentscheidens" für Freiam und die Anbindung an Aubing bedeuten? Danke

26.1.22 6:57 PM von XX an Alle: Wer glaubt, dass eine Tram über Aubing und die Verdstraße der U-Bahn Fahrgäste wegnimmt, hat nicht viel Vertrauen in die Attraktivität der U-Bahn. Die Tram ergänzt die U-Bahn.

26.1.22 6:57 PM von XX an Alle: @XX: Wir brauchen keine U-Bahn, die ewig nicht kommt, wenig bringt, vor allem keinerlei Feinerschließung, noch nicht mal eine sinnvolle Anbindung an die Wohngebiete zwischen Westkreuz und Freiam bietet

26.1.22 6:57 PM von XX an Alle: gefährdet die Tram die öffentlich. Geldvergabe der U-Bahn

26.1.22 6:58 PM von XX an Alle: Fallen unsere gut angen. Buslinien weg, wenn die Tram käme

26.1.22 6:58 PM von XX an Alle: Herr Adam man kann Sie fast nicht verstehen!

26.1.22 6:58 PM von XX an Alle: Wie wollt Ihr die Luftverschmutzung denn kompensieren? Mit Natur durch Beton und Teer zu ersetzen geht es nicht.

26.1.22 6:58 PM von XX an Alle: keine Straßenbahn, sie ist viel zu langsam,

26.1.22 6:59 PM von XX an Alle: Wenn MIV arm, warum dann Anbindung?

26.1.22 6:59 PM von XX an Alle: Mein größtes Bedenken ist die langjährige Luftverschmutzung und Laermverschmutzung - was für Studien gibt es hierfür?

26.1.22 6:59 PM von XX an Alle: Mikro höher, Herr Adam!

26.1.22 6:59 PM von XX an Alle: Der Allacher Tunnel wird für 8 Jahre gesperrt. Wird dies in den Planungen berücksichtigt?

26.1.22 6:59 PM von XX an Alle: Welche Freizeitangebote wird es denn geben? Es ist meines Wissens KEIN Kino, kein Theater, kein öffentliches Schwimmbad, kein See - Nichts dergleichen geplant!

26.1.22 6:59 PM von XX an Alle: Wird konkret ein einheitliches Konzept zur Verbesserung der Verkehrslage in Aubing geplant und noch präsentiert? Es scheint stark, dass NUR Freiham hier von Interesse für die Stadt ist. Es scheint einfach, dass Aubing als Randnotiz für das neue Freiham betrachtet wird statt als Möglichkeit das Leben und die Gesundheit der bestehenden Bürger und Kinder hier zu verbessern

26.1.22 7:00 PM von XX an Alle: ubing können nicht mehr beliefert werden und es werden gerade so viele Personen befördert, dass Bundeszuschüsse für die U-Bahn gestrichen werden

26.1.22 7:00 PM von XX an Alle: Stichwort induzierter Verkehr

26.1.22 7:00 PM von XX an Alle: Welche Zahlen sind hierfür vorgesehen bzw. wurden errechnet?

26.1.22 7:01 PM von XX an Alle: Nach Nord-Osten fährt die A99, da brauchts nichts durch Altaubing!

26.1.22 7:01 PM von XX an Alle: @XX, deswegen ist die Behauptung, dass Freiham MIV/Verkehr—arm sein wird grundsätzlich falsch... die Freihamer werden dann über Aubing in Dienstalern fahren.

26.1.22 7:01 PM von XX an Alle: Wie verträgt sich ein A99-Ausbau mit der aktuellen Klimasituation und dem Wunsch MIV zu verringern?

26.1.22 7:01 PM von XX an Alle: Warum haben wir diese Grundlagen nicht bekommen?

26.1.22 7:02 PM von XX an Alle: Die Autobahn ist die Umgehung für Aubing. Verkehrsströme lenken.

26.1.22 7:02 PM von XX an Alle: Angeblich wird der Ortskern entlastet, weil der Puchheimer Verkehr über die neue Nord-Süd-Verbindung abgeleitet wird. Das ist völlig unlogisch. Wieso sollen die Autos nicht die Abkürzung über Eichenauer- Ubostraße- Altostraße nehmen?? Das ist kürzer und schneller. Dass der Ortskern entlastet wird, ist Wunschdenken.

26.1.22 7:03 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Die dargestellten Folien der Landeshauptstadt München werden Ihnen im Nachgang zur Verfügung gestellt.

26.1.22 7:04 PM von XX an Alle: Danke, die Zurverfügungstellung ist ein guter Service

26.1.22 7:04 PM von XX an Alle: Wieviel Autos sind es in Aubing mehr als in der Stadt?

26.1.22 7:04 PM von XX an Alle: Wurden die Verkehrszählungen in 2021 während der Pandemiewelle 3 berücksichtigt? Wurden die Ist-Verkehrsmenge damit künstlich runtergerechnet?

26.1.22 7:04 PM von XX an Alle: Verkehrsrichtung Innenstadt: immer noch, oder vor Covid? Denn die Zahlen von Home Office Arbeitern ist stark gestiegen, heißt mehr Leute fahren durch den Tag hindurch im Gebiet umher. Oder?

26.1.22 7:05 PM von XX an Alle: Das kann man nicht lesen! was soll das?

26.1.22 7:05 PM von XX an Alle: Wie kommt man zum Model Split Wert, der in Planung und Kalkulation als Prämisse eingesetzt wird? Mir scheint, dass die Ergebnisse höchst sensitiv auf diese Annahme sind

26.1.22 7:05 PM von XX an Alle: @XX: Die Trams von heute sind schnell, viel zu langsam war vor mehr als 60 Jahren mal

26.1.22 7:06 PM von XX an Alle: 25% MIV ist eine Vorgabe! Die Freihamer werden sich nicht dran halten und daher sind die ganzen Berechnungen falsch!

26.1.22 7:06 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Tipp: Sie können die Lupen-Funktion von Webex auf der linken Seite benutzen, sollte etwas zu klein erscheinen.

26.1.22 7:06 PM von XX an Alle: Warum sollen in Freiham andere Münchner wohnen als im anderen Stadtgebiet?

26.1.22 7:06 PM von XX an Alle: In Aubing kann man nicht sicher Fahrrad fahren. Es gibt quasi keine Fahrradwege!

26.1.22 7:06 PM von XX an Alle: Aubing hat 46% MIV, warum soll Freiham weniger haben?

26.1.22 7:06 PM von XX an Alle: Warum gibt es zwei Chats und in welche sollen die Fragen gestellt werden damit sie auch Beachtung und Antwort bekommen?

26.1.22 7:07 PM von XX an Alle: Wurden für den Modelsplit Ziele oder wahrscheinliche Planwerte eingesetzt?

26.1.22 7:07 PM von XX an Alle: Könnten die Folien bitte im Nachgang zur Verfügung gestellt werden und dabei darauf geachtet werden, dass die Schriften lesbar sind?

26.1.22 7:07 PM von XX an Alle: Nein, die Straßenbahn ist langsamer als die U-Bahn. Ich würde nur Kurzstrecken mit der Tram fahren. dafür haben wir in Aubing tolle Busverbindungen

26.1.22 7:07 PM von XX an Alle: Die Ziele entsprechen nicht den Tatsachen, sondern sind Wunschdenken, ein Modal Split kann doch nur erreicht werden, wenn der ÖPNV noch besser wäre, als in der Innenstadt, es ist doch illusorisch sowas anzunehmen

26.1.22 7:07 PM von XX an Alle: dh Auflösung zu niedrig durch kopieren/einfügen in die folien

26.1.22 7:07 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Liebe Frau XX, tippen Sie Ihre Fragen gerne in den Chat ein, indem Sie soeben Ihre Frage gestellt haben.

26.1.22 7:08 PM von XX an Alle: „Hat sich verbessert“..... ja.... Aber! Mit Fahrradwege und nicht neuen Straßen in der Innenstadt...

26.1.22 7:08 PM von XX an Alle: Wurde berücksichtigt, dass die Anbindung an Aubing auch dafür genutzt werden könnte, einen Stau im Aubinger Tunnel zu umfahren?

26.1.22 7:08 PM von XX an Alle: Sperren Sie Aubing für den MIV von Auβwärts und machen Sie es zu Fahrrad und Anwohnerzonen!

26.1.22 7:08 PM von XX an Alle: Aber mehr Straßen führen zu mehr Verkehr

26.1.22 7:08 PM von XX an Alle: Wie werden die Nachbargemeinden, z.B. Germering/ Puchheim in die Planungen eingebunden?

26.1.22 7:09 PM von XX an Alle: Welche Radwege sind in Altaubing geplant?

26.1.22 7:09 PM von XX an Alle: Sie vergrößern den MIV durch Straßenbau! Wer Straßen baut wird Verkehr ernten! so schaffen sie die 25% nie!

26.1.22 7:09 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Damit Ihre Beiträge bei ALLEN Teilnehmenden ankommen, achten Sie bitte darauf, dass in der Leiste über dem Textfeld "Everyone" oder "Alle" eingestellt ist.

26.1.22 7:09 PM von XX an Alle: Ein geplantes Abhängen des Germeringer Wegs ist ja vorgesehen. Wie soll das aussehen? Einbahnregelung/Anlieger frei?

26.1.22 7:09 PM von XX an Alle: Sehr geehrte Damen und Herren, ich lade Sie herzlich ein mit Ihrer Familie und Kinder in Aubing unter der Woche spazieren zu gehen und sich ein Bild vor Ort zu machen. Gehen Sie bitte in den Hauptverkehrszeiten z.B. mal „Am Langwieder Bach“ auf und ab. Wir haben jetzt schon ein massives Verkehrsproblem und Verkehrsrisiken ...

26.1.22 7:09 PM von XX an Alle: Wann sollen die Modalsplit Zielwerte erreicht werden? Und wie ohne U-Bahn? In der Innenstadt ist der MIV niedriger, weil man eben etliche ÖPNV Anbindungen im <5Min Takt hat. Das gibt es in Freiham und Aubing nicht.

26.1.22 7:10 PM von XX an Alle: Ich würde wirklich gerne hören, wie Sie weniger MIV erreichen wollen, mit besser ausgebautem Straßennetz

26.1.22 7:10 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Lieber Herr XX, die dargestellten Folien der Landeshauptstadt München werden im Nachgang zur Verfügung gestellt.

26.1.22 7:10 PM von XX an Alle: Wenn die Pretzfelder eine Nebenstraße ist, ist die Wildenrotherstr. auch eine Nebenstraße

26.1.22 7:10 PM von XX an Alle: Der Modal Split wird von der LHM so gewünscht - die Realität hat selten mit dem von den Planern erwünschten Zielen Stand gehalten

26.1.22 7:11 PM von XX an Alle: Warum sind die Zahlen veraltet??

26.1.22 7:11 PM von XX an Alle: und alles endet auf der Altostrasse

26.1.22 7:11 PM von XX an Alle: Gehört die Altostraße nicht zum Ortskern von Aubing?

26.1.22 7:11 PM von XX an Alle: Ausgang 20.500 Fahrzeuge werden zu 8.000 + 6.000, wo ist der Rest???

26.1.22 7:11 PM von XX an Alle: Warum kein Wort über die Altostrasse????

26.1.22 7:12 PM von XX an Alle: Wann wurden die Daten erfasst? Warum gibt es keine aktuellen Daten?

26.1.22 7:12 PM von XX an Alle: Ja, dito.... Was ist mit der Alto?

26.1.22 7:12 PM von XX an Alle: Haben Sie die Anbindung des Ubogeländes ThW an die Georg-Böhmer-Str schon mitgeplant?

26.1.22 7:12 PM von XX an Alle: Ohne ÖPNV und Fahrradwege ist der Model Split von <25% MIV unrealistisch.

26.1.22 7:13 PM von XX an Alle: Warum soll es zu Huch für pretzfelder sein aber nicht wildenrother oder Alto?

26.1.22 7:13 PM von XX an Alle: *hoch

26.1.22 7:14 PM von XX an Alle: Warum wurde das Verkehrskonzept22 nicht vor dieser Veranstaltung freigeschaltet, warum gerade danach? Sollen wir uns nicht vorbereiten können?

26.1.22 7:14 PM von XX an Alle: Wie hängt das gerade angedeutete Konzept denn jetzt mit Variante 6 und 7 zusammen. Wieso wurde das Konzept nicht vorab zur Verfügung gestellt

26.1.22 7:15 PM von XX an Alle: Straßensperrungen führen zu totalem Stau auf der Bodenseestraße

26.1.22 7:15 PM von XX an Alle: Aber wir bekommen keinen 10 Min-Takt auf der S4, sondern eine Taktverschlechterung!! durch die Express S-Bahn

26.1.22 7:15 PM von XX an Alle: Wie verträgt sich der erwähnte 10-Minuten-takt mit den Planungen der "Express-S-Bahn", die in Aubing durchfährt

26.1.22 7:15 PM von XX an Alle: ExpressSBahn hält nicht Aubing und Langwied

26.1.22 7:15 PM von XX an Alle: Gibt es Zahlen über die Verkehrsbelastung der Altostrasse?

26.1.22 7:16 PM von XX an Alle: Das Problem dieser Planung ist doch, dass die Betrachtung an der Altostr. endet, als ob der Verkehr dann weg ist. Die Personen wollen doch nicht nach Aubing zum Metzger sondern zum Arbeitsplatz/Flughafen nach Norden oder nach Osten über Verdi-, von Kahr-Str oder A8/99 nördlich des Aubinger Tunnels. Vor diesem Hintergrund ist diese Planung nicht ausreichend

26.1.22 7:16 PM von XX an Alle: Welche Baumaßnahmen sind für den Limes Tunnel vorgesehen?

26.1.22 7:17 PM von XX an Alle: Warum hat der Hörweg eine Schranke, welcher Politiker wohnt hier und möchte den Verkehr von Freiham nicht vor seiner Haustür?

26.1.22 7:17 PM von XX an Alle: Wie wirkt sich der Verkehr aus Freiham auf die Limesstraße aus?

26.1.22 7:17 PM von XX an Alle: Welche Baumaßnahmen sind den z.B. in Lochhausen geplant. Dies hat einen großen Einfluss ob Schleichwege parallel zu Autobahn attraktiv werden.

26.1.22 7:18 PM von XX an Alle: K

26.1.22 7:18 PM von XX an Alle: "von XX an Alle: 7:01 PM

Nach Nord-Osten fährt die A99, da brauchts nichts durch Altaubing!" Richtig!

26.1.22 7:18 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Damit Sie allen Inhalten gut folgen können, nochmal der Hinweis: Sollten Sie auf den folgenden Folien mal etwas nicht gut erkennen können, nutzen Sie gerne die Zoom-Funktion auf der linken Seite.26.1.22 7:19 PM von XX an Alle: Was ist der Stand der Potentialflächen. Wann wird hier eine Bebauung angestrebt und mit wie vielen Wohneinheiten

26.1.22 7:20 PM von XX an Alle: Jetzt wirds klar! Obermeyer hatte gar nicht den Auftrag zu untersuchen, wie der Verkehr von Freiham nach Aubing weiterführt. Es sollte nur die Anbindung an Aubing untersucht werden. So wurde es gerade gesagt. Deshalb wird der Weiterfluss des Verkehrs ab Altostr. nicht dargestellt. Damit ist die Machbarkeitsstudie eine Themenverfehlung.

26.1.22 7:21 PM von XX an Alle: Also Schlechte Varianten vorstellen, damit die Variante 6 und 7 nicht allzu schlecht ausschauen... keine Ergebnisoffene Untersuchung.

26.1.22 7:21 PM von XX an Alle: Wann ist der Ausbau der Fahrradwege denn überhaupt geplant. Diese sind nämlich nicht vorhanden. Vor allem wäre es klasse, wenn man den Germeringer Weg ausbauen würde. Auch mit ÖPNV. Denn um nach Germering zukommen ist sehr kompliziert.

26.1.22 7:22 PM von XX an Alle: Das waren keine Vorzugsvarianten. Man hat uns gesagt: Erhängen oder erschießen. Vorzug hatte keine Variante

26.1.22 7:22 PM von XX an Alle: Gab es jemals eine echte Chance für Variante 0, d.h. keine neuen Straßen für Aubing?

26.1.22 7:22 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Schön, dass Sie dabei sind. Bitte achten Sie jedoch bei Ihren Beiträgen auf einen fairen und wertschätzenden Umgang miteinander. Vielen Dank.

26.1.22 7:22 PM von XX an Alle: Es fehlt die Auswirkung auf das "restliche Aubing" z. B. Schleichweg über Fabrikstraße, um Altostraße zu vermeiden, die Altostraße ist ganz ausgeblendet worden

26.1.22 7:22 PM von XX an Alle: Also Naherholungsgebiete (Felder, etc.) werden betoniert. Super.

26.1.22 7:22 PM von XX an Alle: Ich verstehe es auch so. Es sollte die Potentialfläche in Altaubing mit einer Straße erschlossen werden

26.1.22 7:22 PM von XX an Alle: natürliche sind Anbindungen machbar. Warum gibt es keine Untersuchung auf die Auswirkung der Tragbarkeit NACHDEM eine Anbindung gebaut wäre.

26.1.22 7:22 PM von XX an Alle: War die Firma Obermeyer nicht auch an der Planung des Autobahntunnels Aubing beteiligt, der kurz danach wegen Blockabfertigung eigentlich überwiegend wegen Überlastung gesperrt ist?

26.1.22 7:22 PM von XX an Alle: Alles endet auf der Altostraße - und dann? Wie soll da der Ortskern entlastet werden?

26.1.22 7:23 PM von XX an Alle: Alles endet auf der Eichenauer Straße und dann??

26.1.22 7:23 PM von XX an Alle: Keine Panik. Auf der Alto und Bergson soll ja dann auch noch die Tram 17 fahren - ;-)

26.1.22 7:24 PM von XX an Alle: Anbindung ja... jede kleine Straße als Spielstraße mit Verschwenkungen aber keine Umgehungsstraße auf Kosten der Aubinger Bürger!

26.1.22 7:24 PM von XX an Alle: Die genannten Knotenpunkte (Kreuzungen) in der Untersuchungen reichen für diese Varianten nicht aus

26.1.22 7:25 PM von XX an Alle: Das war schon 2017 unmöglich, aber mangels Alternativen dann als Bürgerwille fälschlicherweise kommuniziert

26.1.22 7:25 PM von XX an Alle: @ XX: Ganz genau! Warum baut man heute noch neue Straßen, wenn wirklich alle verstanden haben sollten, dass neue Straßen neuen Verkehr anziehen. Mir völlig unklar.

26.1.22 7:25 PM von XX an Alle: Was passiert nördlich der A99 Richtung Lochhausen mit den Autos...

26.1.22 7:25 PM von XX an Alle: warum wurde dann während der Pandemie gezählt? Mehrfach?

26.1.22 7:26 PM von XX an Alle: Haben Sie die Bauverdichtungen in Aubing seit 2017 mitbedacht

26.1.22 7:26 PM von XX an Alle: Beschränkung des Durchgangsverkehrs sollte das Ziel sein!

26.1.22 7:26 PM von XX an Alle: Insgesamt fehlen in den Verkehrsplanungen Zuzug durch Nachverdichtungen, Neubaugebiete in Lochhausen, die Potentialfläche in Altaubing, Neubaugebiete hinter der Neuaubinger SBahn und Leienfels. Die U-Bahn braucht noch 15 Jahre, dann muss auch der Ausbau der nächsten 15 Jahre ff bereits heute eingeplant werden. Sie sprechen selbst von sehr langen Planungshorizonten. Sie werden immer >10 Jahre hinterherhinken.

26.1.22 7:27 PM von XX an Alle: Potential0-Fall: Wenn Ausbau S4 berücksichtigt, wie fließt denn der Verkehr von Freiham in den Germeringer Weg? Den Bahnübergang gibts den dann nicht mehr!

26.1.22 7:27 PM von XX an Alle: Die Umlandsgemeinden bauen zusätzlich aus und wachsen!

26.1.22 7:28 PM von XX an Alle: Wie groß ist die Verkehrsbelastung der Altostrasse im Prognose-Nullfall gegenüber dem HEUTIGEN Stand???????

26.1.22 7:28 PM von XX an Alle: Mag schon sein, aber dann rechnet man ja schon damit, dass die S-Bahn-Verbindung nicht funktioniert, die S4 ist heute schon überlastet, wenn dann noch mehr Leute kommen reicht halt ein 15 Min-Takt nicht

26.1.22 7:29 PM von XX an Alle: Schon in der gezeigten Folie auf der Altostraße "verschwinden" Autos wohin??

26.1.22 7:29 PM von XX an Alle: Der Prognose-Nullfall ist ein Taschenspielertrick erster Ordnung.

26.1.22 7:30 PM von XX an Alle: Bei einer Sperrung des Germeringer Wegs wird der geplante Supermarkt am Belandwiesenweg - der zur Versorgung des Dorfkerns Aubing erforderlich ist - abgehängt.

26.1.22 7:30 PM von XX an Alle: Planen Sie auch ein neues Krankenhaus, wenn eine Stadt in Größe Landsberg am Lech angesiedelt wird zzgl. weiter Baugebiete und Nachverdichtungen?

26.1.22 7:30 PM von XX an Alle: Verstehe ich es richtig, dass der Prognose 0-Fall den 6-spurigen Ausbau der A99 annimmt, was eine erheblich höhere Kapazität dort und einen geringeren Druck auf die Anbindung auf Aubing bedeutet?

26.1.22 7:31 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Vielen Dank für Ihre Beiträge. Bitte wählen Sie Ihre Worte dabei mit Bedacht, um einen fairen Umgang zu gewährleisten. Hier auch nochmal die Dialogregeln: <https://www.muenchen-mitdenken.de/dialogregeln>

26.1.22 7:31 PM von XX an Alle: warum kein Wort über die Belastung der Altostrasse???

26.1.22 7:31 PM von XX an Alle: Der Autobahn wurde gebaut, um Lärm und Abgase von Aubing und den Schulsportplatz fern zu halten. Mit der Straße auf der Potent.fläche kann dies nicht mehr eingehalten werden.

26.1.22 7:32 PM von XX an Alle: Wieso wollen die Freihammer nach Puchheim???

26.1.22 7:32 PM von XX an Alle: Die Puchheimer fahren doch nicht auf die neue Nord-Südverbindung. Die fahren weiter durch den Ortskern. Falsche Annahme!

26.1.22 7:32 PM von XX an Alle: Der Vergleich mit diesem gefakten Prognose-0-Fall ist der zweite Taschenspielertrick.

26.1.22 7:32 PM von XX an Alle: Herr Chat Moderation: verstößt es gegen Dialogregeln faire Fragen zu stellen? was hat das mit Umgangston zu tun? alle diese frage sind legitime Bedenken.

26.1.22 7:33 PM von XX an Alle: Warum vergleicht man nicht die Planfälle mit der aktuellem Zustand???

26.1.22 7:33 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Ein Hinweis für alle Teilnehmenden, die konkrete Fragen zu den vorgestellten Informationen stellen: Geben Sie gerne in Klammern die Foliennummer an, damit die Fragen besser im Nachgang nachvollzogen werden können.

26.1.22 7:33 PM von XX an Alle: In der Analyse 2018 sind 5000 Fahrzeug pro Tag auf dem Germeringer Weg von/aus Germering festgestellt. Im Prognose-Null-Fall und bei allen weiteren Varianten tauchen diese 5000 Fahrzeuge nicht mehr auf. Wo sind die denn?

26.1.22 7:33 PM von XX an Alle: Folie 11: Warum werden Verkehrsabnahmen angenommen?

26.1.22 7:33 PM von XX an Alle: Hier handelt es sich doch um einen Rechenfehler - wenn bei Variante 6 über die neue Str 12.000 Fahrzeuge kommen auf der Wildenroth aber nur 3.000 abfließen, auf der Eichenauer kein - wo kommen dann die 9.000 anderen hin?

26.1.22 7:34 PM von XX an Alle: Über Wildenrother/Gilchinger wird der A99 Schleichverkehr fahren. Das haben Sie nicht berücksichtigt.

26.1.22 7:34 PM von XX an Alle: wie ist das möglich mit dem Schleichverkehr usw.? Es ist bereits jetzt schon massiv zu Stoßzeiten

26.1.22 7:34 PM von XX an Alle: @XX: An der Autobahn Aussage schließe ich mich an

26.1.22 7:35 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Faire Fragen sind sehr willkommen. Es wäre einer fairen Diskussion jedoch dienlich, auf mit Behauptungen behaftete Begriffe wie "Taschenspielertrick" zu vermeiden. Vielen Dank.

26.1.22 7:35 PM von XX an Alle: Die angebliche Entlastung des Ortskern entsteht durch den Taschenspielertrick mit dem Prognose-Nullfall statt mit aktuellen Zahlen zu rechnen

26.1.22 7:35 PM von XX an Alle: und zum Schluss läuft alles über die Wildenrother Str. auf die Altostraße.

26.1.22 7:35 PM von XX an Alle: @XX: Ich auch! Es ist grotesk für Millionen eine Einhausung zu bauen und dann eine Durchgangsstraße darauf zu bauen? Schildbürgerstreich!!!

26.1.22 7:35 PM von XX an Alle: Löst sich der Verkehr auf der Georg-Böhmer-Straße in Richtung Altostraße in Luft auf?

26.1.22 7:35 PM von XX an Alle: Schon heute gibt es Schleichverkehr und massiven Berufsverkehr in der Marzellstrasse, am Kriegerdenkmal und in der Bergsonstrasse! Das wird schlimmer werden. Linksabbiegen wird von Altostrasse kommend in Bergsonsstrasse hinein nicht mehr möglich sein!

26.1.22 7:36 PM von XX an Alle: wird der Ortskern z.B. über den Germeringer Weg auch baulich abgegrenzt oder nur über ein Verkehrsschild, welches in der Praxis nicht beachtet wird...

26.1.22 7:36 PM von XX an Alle: Sehr gute Frage

26.1.22 7:37 PM von XX an Alle: Ihr tolles verkehrsberuhigtes Freiham soll also den Puchheimer durchgangsverkehr aufnehmen. Tolle Planung. Die Puchheimer wollen aber gar nicht nach Freiham und dort auf die Autobahn. Sie wollen in die Innenstadt

26.1.22 7:37 PM von XX an Alle: Die Puchheimer, die auf die A99 wollen fahren über den Langwieder BAch auf die Anschlussstelle Lochhausen oder über die Aubinger Str. Richtung Pasing

26.1.22 7:37 PM von XX an Alle: D.h. durch die Straße wird mehr Verkehr entstehen!

26.1.22 7:37 PM von XX an Alle: Welche Auswirkung hätte eine Anbindung der Eichenauer Str. an die A99 auf das Modell? (Folie 11+12)

26.1.22 7:37 PM von XX an Alle: Wie wird die Potentialfläche bebaut? Wenn hier bereits Verkehrsaufkommen berücksichtigt wird - muss es hier ja bereits Pläne geben!

26.1.22 7:37 PM von XX an Alle: Wenn die Puchheimer auf die Autobahn wollen, fahren die doch nicht über die Eichenauer Straße??

26.1.22 7:38 PM von XX an Alle: Bei dem Konzept wird der Verkehr über den Langwieder Bach zur A99 geleitet ...

26.1.22 7:38 PM von XX an Alle: Die Potentialfläche sind Felder. Hier soll aber Wohnbebauung entstehen und damit neuer Verkehr Das heißt Freihamer Verkehr, Puchheimer Verkehr, Verkehr der Neubausiedlung und Schleichverkehr von der A99 läuft alles über Anwohner bzw. Tempo 30er Straßen.

26.1.22 7:38 PM von XX an Alle: Abhang des Germeringer Weges: Einbahnregelung oder Anlieger Schilder????

26.1.22 7:38 PM von XX an Alle: Mir kommt es so vor als ob es eine beschlossene Sache wäre. Da Frage ich mich wo die Meinung von uns Bürger Gewährleistet Bzw. Berücksichtigt wird.

26.1.22 7:38 PM von XX an Alle: Aber vorsichXXino: Dialogregeln!

26.1.22 7:38 PM von XX an Alle: Belanwiesenweg? Wird es dort einen Fussgänger Weg richtung Sbahn geben??

26.1.22 7:39 PM von XX an Alle: Aber die kommen doch auch von Puchheim! und wollen dann im Norden um Aubing, da die Tunnel meist Blockabfertigung haben, wird das nicht funktionieren

26.1.22 7:39 PM von XX an Alle: Gibt es die Simulation auch für den Fall einer Autobahntunnelsperrung?

26.1.22 7:39 PM von XX an Alle: Folie 12: Herr XX glauben Sie das wirklich selber oder war das Ergebnis vorgegeben?

26.1.22 7:40 PM von XX an Alle: @XX: einen Pflanzkasten? Sehr schöne Idee, wurde schonmal abgelehnt als Verkehrsberuhigung

26.1.22 7:40 PM von XX an Alle: Es wurde gesagt, dass wir Aubinger damit leichter Auto fahren können, weil wir leichter wohin kommen. Damit wird der MiV noch mehr und de Modalsplit in Aubing noch schlechter. Das ist Verkehrspolitik der 1960er Jahre! Wir wollen Zukunft!

26.1.22 7:40 PM von XX an Alle: Belanwiesenweg - Wird es dort einen Fussgänger Weg richtung Sbahn geben?

26.1.22 7:40 PM von XX an Alle: Welcher Ausbaugeschnitt ist für die Eichenauer Straße zwischen Anbindung V 6 und Puchheim erforderlich?

26.1.22 7:41 PM von XX an Alle: Die Potentialfläche lieben derzeit viele als Naherholungsgebiet, zum Laufen, Radfahren und süße Tiere anschauen (Pferde, Rinderfamilie mit sehr schönen Tieren). Wird diese überflüssiger Bebauung und entsprechendem MIV geopfert? Was wäre das für eine verstörende Umweltpolitik?

26.1.22 7:41 PM von XX an Alle: Folie 13: Verkehr wird so nicht fließen. Georg Böhmer wird zugestaut sein, bei so viel Busverkehr und kreuzenden S-Bahnfahrer.

26.1.22 7:41 PM von XX an Alle: Wird die Planung an 2022 angepasst? Puchheim möchte ihren Teil der Eichenauer Straße zur Fahrradstrasse machen. Gibt es Gespräche mit der Stadt Puchheim oder haben die die Planung nur "zur Kenntnis" zu nehmen.

26.1.22 7:41 PM von XX an Alle: Wie wird denn sichergestellt, dass der Autobahn-Schleichverkehr nicht verstärkt über die Straße "Am Langwieder Bach" fließt? Derzeit gibt es hier bereits ein massives Verkehrsaufkommen.

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Sehr gute Frage nach der Stausimulaton. Schon heute ist Aubing von Schleichverkehr belastet aufgrund der Situation auf der Autobahn.

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Wo sollen zukünftig die Wildenrother /Gilchinger parken? Heute ist ja nur eine Spur frei.

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Warum versteht die Politik nicht, dass die Verkehrswende nicht durch fromme Wünsche gelingt, wenn trotzdem neue Straßen gebaut werden. Das Geld kann besser, umwelt-, tier- und menschenfreundlicher ausgegeben werden.

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: wenn die s Bahn viergleisig ausgebaut wird und der Autoverkehr zunimmt, kommt dann auch ein Lärmschutz....

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Bei der Verkehrsspinne wollen keine Autos nach Osten? Die fahren dann über die Bergsonstr, oder Fabrik,Kastelburg, Langenburgstr. alle Richtung mittlerer Ring

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Was ist mit der Sbahn Unterführung am Germeringer Weg? Für wann ist die Unterführung geplant?

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Der Langwieder Bach ist jetzt schon überlastet und zudem noch unsicher für jeden Verkehrsteilnehmer. Fehlende Gehwege, etc...

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Seite 15: Schall direkt an der Schule....?

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Die Straße geht hinter der Gotzmann-Grundschule durch

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: Der Teufel liegt im Detail: wie soll die Abbiegesituation Georg-Böhmer-Straße und Altostraße geregelt werden? Wie die Abbiegesituation Altostraße - Bergsonstraße?

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: @ XX Eine Meinungsäußerung ist meiner Meinung nach kein Verstoß der Dialogregeln. Wenn dies so ist, Verstehe ich nicht den Sinn dieses Chats. Hier handelt es sich um eine Bürgerversammlung und nicht eine monologe Präsentation.

26.1.22 7:42 PM von XX an Alle: x

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: Wo sind Fahrradwege, Fußwege und alternative Verkehrsmittel geplant?

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: Wo fahren die LKWs?

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: Gino, Verzeihung habe das hier vergessen :-) (also Sarkasmus Missverstanden)

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: @Herr XX: Sie sagen Untersuchung aller Verkehrsarten - die Machbarkeitsstudie zeigt bisher aber nur MIV.

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: Wie werden die Betriebe in Aubing (Steuerzahler) mit LkWs beliefert?

26.1.22 7:43 PM von XX an Alle: @ Alles Gut ich habe es auch so Wahrgenommen.

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: Vorschlag: da wir nicht im Saal sitzen und zurufen können... gerne hier im Chat Unmut einfach mit „X“ als Chat Nachricht hier absetzen.

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: @XX Alles Gut ich habe es auch so Wahrgenommen.

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: @XX: Genau, dann auch noch Schallschutzwände in die schöne Landschaft der Aubinger Lohe rammen. Weil ja Wohngebiete unbedingt neben die Bahn neu hin müssen

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: Entlastung ist wünschdenken!

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: Puchheim wird weiterhin durch den Ortskern fahren. Das ist doch Wünschdenken!

26.1.22 7:44 PM vonXXan Alle: X

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: x

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:44 PM von XX an Alle: Es ist doch lebensgefährlich in Aubing Fahrrad zu fahren, was ist denn damit und wie kann es verbessert werden

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: Das ist nicht korrekt. Der Schleichweg über den Langwieder Bach wird erhöht ...

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: Entlastung ist Realitätsfremd

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: Also, ich sehe nur MIV. Wo sind andere Optionen? Stichwort - Klima. Was ist mit Rad- und Fussgängerwegen? Ich sehe nur MIV!

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: Wieso erfolgt in der Modellierung eine isolierte Betrachtung des Ortskerns Aubing ohne Einbeziehung Neuaublings in die Betrachtung?

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: Der Germeringer Weg sollte dann aber auch komplett für den Durchgangsverkehr gesperrt werden. Ein Schild alleine reicht mit Sicherheit nicht !

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: Wir benötigen eine weitere Machbarkeits/Tragbarkeitsstudie jetzt im Anschluss auf Auswirkungen auf Aubing und Umgebung

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: x

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: und wie fahren die Puchheimer weiter von der Kreuzung Altostr/Georg Böhmer str.?

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: Die Aussage, die bisherigen Knotenpunkte reichen für die Anbindung an die Altostr aus ist aus meiner Sicht nicht realistisch. schon heute ist es ein Problem aufgrund des Rückstaus wegen der enge in der Unterführung Alto/Limesstr.

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: X zur Zerstörung des Geschichtspfad mit Variante 7

26.1.22 7:45 PM von XX an Alle: Der Workshop der MGS hat die Knotenpunkte in Aubing als veraltet bewertet und dem Verkehr 2017 nicht mehr gemäß.

26.1.22 7:46 PM von XX an Alle: X erst einhausen und dann Straße drüber bauen 🚧

26.1.22 7:46 PM von XX an Alle: Es sind die Naherholungsgebiete auch für unsere Kinder, keine Zerschneidung keine Lärm

26.1.22 7:46 PM von XX an Alle: Auch damals mussten die Aubinger schon demonstrieren und auf die Straße gehen, damit die Autobahn in den Tunnel kam!!!! Die Planung sah das nicht vor. Aubing wird wiederholt mit Füßen getreten!

26.1.22 7:46 PM von XX an Alle: Der Aubinger Geschichtspfad soll erhalten bleiben.

26.1.22 7:47 PM von XX an Alle: Genau! Wollen wir nicht!!!!

26.1.22 7:47 PM von XX an Alle: meine Zustimmung, ich stelle mir sogar eine Vergrößerung vor

26.1.22 7:47 PM von XX an Alle: Findet ein Schwerverkehr auf den gezeigten Strassenkonzepten statt oder nicht ?

26.1.22 7:48 PM von XX an Alle: Anmerkung: wir besuchten die Anwohner des Imkerwegs - keine einzige Person wurde informiert über diese Veranstaltung und Pläne involviert, die diesen Menschen extrem schaden würden durch den Verkehr

26.1.22 7:48 PM von XX an Alle: Man sollte sich erst dednken machen wie ich Fahrrad und Passanten Wege ausbaue.

26.1.22 7:48 PM von XX an Alle: Sie wollen Aubing für ihr schönes Freiham opfern. Dafür habe ich Verständnis. Aubing ist ja schon 1008 Jahre alt, das kann dann mal weg. Haben Sie bitte auch Verständnis, dass wir Aubinger uns dagegen mit allen Mitteln wehren werden!

26.1.22 7:48 PM von XX an Alle: Herr XX ich stimme ihnen zu!

26.1.22 7:48 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:49 PM von XX an Alle: Abgase direkt an der Schule

26.1.22 7:49 PM von XX an Alle: X Schall direkt an der Schule!

26.1.22 7:49 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:49 PM von XX an Alle: @XX So nehmen ich es auch wahr

26.1.22 7:49 PM von XX an Alle: zu welchen Uhrzeiten wurden die Messungen vorgenommen - ein Durchschnitt über den Tag ist in Bezug auf Berufsverkehr, Schüler die zur Schule gehen, Kindergarten etc. nicht zielführend

26.1.22 7:49 PM von XX an Alle: Wir bitten um Stellungnahme wie konkret die Wertschätzung der LHM gegenüber Aubing ist in der Praxis wo es hauptsächlich um Zukunftsperspektiven für Freiham geht

26.1.22 7:49 PM von XX an Alle: Weniger Beton Mehr Natur

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: genau

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: Klimaerderwärmung ist ein Fremdwort

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: Der Vergleich zum Prognose-0-Fall ist eine Schöning! Der Prognose-0-Fall hat falsche Annahmen. Das wird gemacht um uns eine Entlastung zu verkaufen! Nicht drauf rein fallen!

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: Wie decken sich diese Pläne mit den Zielen des Referats für Umwelt

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: Wird auch berücksichtigt, ob die Straßen mit Tempo 30 / 40 / 50 km/h befahren werden (dürfen)? Insbesondere das Thema Sicherheit der Fahrradfahrer/Fußgänger wird hier nie wirklich berücksichtigt.

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: Vorschlag: da wir nicht im Saal sitzen und zurufen können... gerne hier im Chat Unmut 😡 einfach mit „X“ als Chat Nachricht hier absetzen.

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: Bleiben wir doch bitte realistisch. Eine neue Stadt mit 30.000 Einwohnern wird mehr Verkehr auch im Bereich MIV bringen, weil zudem ja auch der Verkehr der wachsenden Stadt und des Umfelds hinzukommt. Es muß also eine vernünftige Lösung gefunden werden, wie man das bewältigen kann. Darauf zu hoffen, dass alle mit dem Rad fahren oder mit dem (nicht vorhandenen ÖPNV) ist unrealistisch

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:50 PM von XX an Alle: In Aubing, Lochhausen, Langwied ist ja sogar der Strom noch oberirdisch an Holzpfehlen. Was sollen wir uns um diese Hinterwälder kümmern, wenn Freiham die neunten 35000 Bürger beherrbergen soll?

26.1.22 7:51 PM von XX an Alle: m.V. nach ist Freiham eine (wenn nicht DIE grösste) neue Siedlung Europas. Wie kann es hier zu Entlastungen kommen in diesen Prognosen???

26.1.22 7:51 PM von XX an Alle: Fahrradfahren ist wirklich kaum möglich, nur auf dem Gehweg

26.1.22 7:51 PM von XX an Alle: Frau Merk sagte in einer Veranstaltung in Aubing, dass keine Verkehre von Freiham auf Tempo 30 Straßen gelenkt werden dürfen

26.1.22 7:51 PM von XX an Alle: Ich will Fahrrad fahren mit mein Kids. Nicht mit den Puchheimer im Stau stecken.

26.1.22 7:51 PM von XX an Alle: Was passiert bei einem Stau auf der Autobahn? Können Sie dazu bitte Stellung nehmen?

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: @XX: Wenn Radfahren / ÖPNV attraktiver gemacht wird als Autofahren, kann man die Verteilung schon gezielt beeinflussen. Aber hier klingt es eher nach hoffen...

26.1.22 7:52 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Vielen Dank für Ihre Beteiligung. Ihre Anmerkungen werden gehört. Um eine fruchtbare Veranstaltung zu gewährleisten, beteiligen Sie sich doch bitte vorzugsweise mit Ihren konstruktiven Fragen zu den vorgestellten Inhalten. Vielen Dank.

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: Mit welcher Methode wurde die aktuelle bzw. zu erwartende Schallemission ermittelt?

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: In jeden Modell taugen die Ergebnisse nichts, wenn die Prämissen nicht stimmen. Shit in - Shit out!

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: Warum dürfen wir Unmut nicht zeigen?

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: C

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: Sie bauen eine neue Straße, damit es der MIV einfacher hat. Damit treiben sie den MIV hoch und 25% Modalsplit MIV werden sie so nie erreichen. Lernen Sie doch von Kopenhagen! MIV muss durch fehlende Straßen unattraktiv gemacht werden, dann geht er runter. Wer tolle Straßen parallel zum ÖPNV baut, zwingt die bequemen Menschen ins Auto!

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: Der Verkehrspinnen kann ich nicht zustimmen. Ich glaube, dass nicht alle Verkehrsströme erfasst worden sind. Wer wo hin fährt

26.1.22 7:52 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:53 PM von XX an Alle: zum Verkehrsmodell eine Nachfrage:

Beispiel Variante6 (S.11), aber prinzipiell ebenso 7a und 7b (S. 25 und 30): 2000 Kfz/Tag laufen in die Wildenrother Str. rein, aber nur 500 Kfz(dünne Linie) kommen wieder raus und fahren in die Gilchinger Str. Das ist offensichtlich ernstgemeint, denn auch die Schallprognosen gehen davon aus, und der Verkehr in der Altostraße, Einmündung Gilchinger Str. wird nicht zusätzlich belastet durch Auswärtsverkehr, weil die verursachenden Fahrzeuge ja verschwunden sind.

Die Frage: wohin verschwinden lt. Studie die 1500 Kfz/Tag mitten auf der Wildenrother Str.?

26.1.22 7:53 PM von XX an Alle: "besser Entlastungswirkung"???

26.1.22 7:53 PM von XX an Alle: Aber 7 und 7a kommen doch gar nicht in Betracht, warum die Zeitverschwendung??

26.1.22 7:53 PM von XX an Alle: x

26.1.22 7:53 PM von XX an Alle: es wurden sehr viele Fragen gestellt - möchten sie auf diese auch eingehen?

26.1.22 7:54 PM von XX an Alle: @XX zum Thema Radwege und ÖPNV stimme ich dir voll und ganz zu

26.1.22 7:54 PM von XX an Alle: laut Planungsbüro Obermeyer könnte es schon irgendwie klappen was ist wenn die Realität ander ist?

26.1.22 7:54 PM von XX an Alle: @ XX, damit dienstags sagen kann.... Wir haben die beste von 7 (8) Varianten Gewählt. Gut für die Augenwischerei.

26.1.22 7:54 PM von XX an Alle: Wenn die Autos an der Altostr. in der Variante 7 angekommen sind, wo fahren sie dann weiter? Durch das Nadelöhr Lochhausen? Das geht aus dem Plan nicht hervor. Die Autos lösen sich an dem Punkt Altostr. ja nicht in Luft auf!

26.1.22 7:54 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Es wird nach dem Vortrag und den nachfolgenden Vorträgen ausreichend Raum geben, die gestellten Fragen zu thematisieren. Frau Neeser ist fleißig am Sammeln, da können Sie sich sicher sein.

26.1.22 7:54 PM von XX an Alle: @ XX, damit die Stadt sagen kann.... Wir haben die beste von 7 (8) Varianten Gewählt. Gut für die Augenwischerei.

26.1.22 7:54 PM von XX an Alle: die Studie muss wiederholt oder weitergeführt werden. Wo geht der Verkehr z. B. von der Altostr. Richtung Lochhausen hin? Auch fehlt die Limesunterführung

26.1.22 7:55 PM von XX an Alle: Es ist schwer hier nicht zu vermuten, dass die Variante 7 nur so negativ positioniert wurde, damit die Variante 6 "realistisch" und fair aussieht

26.1.22 7:55 PM von XX an Alle: @XX: genau so, Straßenangebot reduzieren. Nur so kann es funktionieren. Der Mensch ist bequem.

26.1.22 7:55 PM von XX an Alle: Sie werben für die Variante 6, weil der Puchheimer Verkehr dann über die Gerog-Böhmer fließen soll. 1. wird das nicht passieren und 2. warum schließen sie nicht einfach diesen Schleichweg? Ist doch eh schon in Diskussion, Herr Adam!

26.1.22 7:55 PM von XX an Alle: Die Variante 7 macht nur Sinn, wenn es dort zu einer Weiterführung über das Gewerbegebiet beim Bahnausbesserungsweg zu einer Anbindung auf die Bergsonstr. zwischen den bestehenden Brücken erfolgt.

26.1.22 7:55 PM von XX an Alle: Ich möchte von Ihnen unbedingt auch was zum Rad- und Fußverkehr hören. Man kann sich da ja nur mit dem Auto weiter bewegen

26.1.22 7:55 PM von XX an Alle: Eine Nutzung der öffentlichen Verkehrsflächen in Aubing für sich bewegendem Verkehr (natürlich auch Fahrrad!) anstelle Parkraum würde auch schon Fortschritte bringen. Wir Freihamer müssen uns bei einem reduzierten Stellplatzschlüssel auch mit dem Thema Verkehrswende auseinandersetzen.

26.1.22 7:56 PM von XX an Alle: Ganz Bayern ist mit Fahrradwegen erschlossen! Ganz Bayern? Nein, in Aubing ist dafür kein Platz weil dort der Freihamer Verkehr durch muss!

26.1.22 7:56 PM von XX an Alle: Ist eine solche Weiterführung zur Anbindung an die Bergsonstr einmal betrachtet worden?

26.1.22 7:56 PM von XX an Alle: Die Straße in der Potentialfläche sollte nur als Stichstraße für die neuen Wohnungen sein. Zu viel Lärm für den Sportplatz unserer Schule (nur ein Beispiel).

26.1.22 7:56 PM von XX an Alle: Man sollte mehr in Radwege und ÖPNV investieren und nicht die Autofahrer unterstützen. Denn so schafft man Nachhaltigkeit. Hier sieht man wieder das Geld die Welt regiert.

26.1.22 7:56 PM von XX an Alle: Zuckerl für die Aubinger.... Geschwindigkeitsbegrenzung. Na toll.

26.1.22 7:56 PM von XX an Alle: In der Stadtzentrum werden neue Fahrradwege etabliert. Hier - wird es komplett ignoriert und gar nicht berücksichtigt.

26.1.22 7:57 PM von XX an Alle: Vorschlag: da wir nicht im Saal sitzen und zurufen können... gerne hier im Chat Unmut 😡 einfach mit „X“ als Chat Nachricht hier absetzen.

26.1.22 7:57 PM von XX an Alle: nochmals: "Entlastung der Altostrasse"??? wie ist das möglich als Aussage

26.1.22 7:57 PM von XX an Alle: Die armen Menschen in der neuen Potentialfläche. 13.000 Kfz vor der Haustür.

26.1.22 7:57 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:57 PM von XX an Alle: Wieso macht man die Eichenauerstraße nicht zur Einbahnstraße oder Fahrradstraße

26.1.22 7:57 PM von XX an Alle: x

26.1.22 7:57 PM von XX an Alle: Die LHM will halt einfach das Potentialgebiet mit einer Straße erschließen und dann wurden Varianten erfunden und solange gerechnet bis das Ergebnis das

Vorhaben stützt. Mit den vielen Varianten wollen sie die Aubinger spalten und gegen einander aufhetzen, damit wir nicht geschlossen gegen die MIV-Anbindung als auch für den ÖPNV und Fahrradwege stehen

26.1.22 7:57 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: Wieso macht man die Eichenauerstraße nicht zur Einbahnstraße oder Fahrradstraße !???

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: von XX an Alle: 7:57 PM nochmals: "Entlastung der Altostrasse"??? wie ist das möglich als Aussage --> das wurde noch nie beantwortet. --> wir erwarten hier eine Antwort!

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: Die reale Straßennutzung stimmt nicht mit der Querschnittberechnung Wildenrother Straße und Gilchinger Str. der Studie überein. Es gibt Stellen, an denen es keine Parkbuchten gibt, dort parken Autos legal am rechten Straßenrand, und dann kann dort keine zwei Fahrzeuge mehr aneinander vorbeifahren, z.B. genau vor meinem Haus in der Wildenrother Str. Dies ist in der Gilchinger Str. ein großes Problem, das oftmals dazu führt, dass Abbieger von der Alto- in die Gilchinger Str. bereits im Ampel-Kreuzungsbereich warten, bis der Gegenverkehr passiert hat, weil dies die letzte Möglichkeit zum Ausweichen ist.

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: Was mir vollkommen fehlt ist eine Aussage über das erwartete Verkehrsaufkommen direkt aus Germering über die Einhausung der Autobahn. Dort findet, seit eine Ampel (Ampel = erlaubt!) auf der Einhausung steht, bereits jetzt z.B. an Wochenenden eine erstaunliche "Annahme" statt, obwohl sie eigentlich nur für "landwirtschaftliche Fahrzeuge, bzw. Baustellenfahrzeuge" gestattet wäre. Wohin, vermuten Sie, wollen diese Fahrzeuge in Richtung München oder Germering?

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: Wir haben so für die Einhausung der A99 gekämpft, jetzt wird genau dort eine offene Straße gebaut?

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: Was passiert mit den Schrebergärten an der Georg-Böhmer-Straße???

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: die Wildenrother Straße kreuzen täglich hunderte Kinder zur Schule und Kita

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: X

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: Ich muss eins sagen dieser Chat wird nicht wirklich ernstgenommen. Viele wichtige Fragen wie Ausbau der Radwege und Nachhaltigkeit werden ignoriert.

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: Die Präsentation zeigt, dass der Fokus auf MIV liegt. Alleine auf Folie 38 ist ÖPNV und Radverkehr/Fußgänger immerhin erwähnt. Wie möchte man so die Reduktion des MIV realisieren?

26.1.22 7:58 PM von XX an Alle: Wie fahren die Einsatzfahrzeuge (17 Großgaragen geplant) auf der Georg-Böhmer Str, brauchen die Unterführungen dann eine Höhe von 4,80? Werden diese Überlegungen der Studie noch beigefügt

26.1.22 7:59 PM von XX an Alle: Wir brauchen Fahrradwege in Richtung Innenstadt! Nicht (nur) in Richtung Freiam!

26.1.22 7:59 PM von XX an Alle: X 38 Seiten MIV, 3 Zeilen ÖPNV
26.1.22 7:59 PM von XX an Alle: es fährt halt keiner Tempo 30, wenn mehr geht, genau wie die S-Bahn nicht im 10 Min Takt fährt

26.1.22 7:59 PM von XX an Alle: Wir wohnten hier während des Baus des Tunnels - die Potentialflaeche ist um einiges näher an unserer Nachbarschaft - das ist ein riesiger Einschnitt in die Lebensqualität der Anwohner

26.1.22 7:59 PM von XX an Alle: Gibt es eine Planung, dass alle Straßen auf den gezeigten Karten auf Tempo 30 reduziert werden?

26.1.22 7:59 PM von XX an Alle: 30er Zone reicht nicht für Fahrradfahrer. Bei dem Verkehr ist Fahrradfahren tödlich.

26.1.22 7:59 PM von XX an Alle: Die Realisierung der vorgeschlagenen Varianten (6 oder 7) steht im Gegensatz zu den von der LH München erklärten Maßnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität. Wo bleibt die Förderung des Radverkehrs etc., das Ziel weg von MIV hin zu mehr ÖV etc....

26.1.22 7:59 PM von XX an Alle: Was ist mit der Verlängerung der Betzensteinstrasse? Wird diese in den Verkehrsfluss mit eingeplant? (geplante Teilung des Grunstückes)

26.1.22 8:00 PM von XX an Alle: Waren die 2 Zeilen alles zum ÖPNV und Radverkehr in der Studie???

26.1.22 8:00 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Bitte haben Sie Verständnis, dass sich der Vortragende die nötige Zeit nimmt, relevante Informationen vorzustellen. Ihre Fragen werden laufend notiert und werden im Nachgang thematisiert.

26.1.22 8:00 PM von XX an Alle: fahrradfahren ist jetzt schon so heikel auf Altostrasse mit meiner Tochter, wie kann sich das verbessern?

26.1.22 8:00 PM vonXXan Alle: wird nur die Strassenbelastung mit PKW berücksichtigt (was ist mit LKW, Bus??) und nicht die Belastung für Menschen (Kindergarten Georg-Böhmer-Weg, Gotzmannschule, Senioren, Fahrradwege, Erholungsgebiete im Aubing, Dorfstruktur, wachsende Bevölkerung im Aubing, etc.)?? wird Aubing für Freiham geopfert?

26.1.22 8:00 PM von XX an Alle: Gehwege für Fahrradfahrer freigeben? Die brauchen doch schon der MIV um aneinander vorbeizukommen. Heute Realität.

26.1.22 8:00 PM von XX an Alle: @XX um die Sicherheit unserer Kinder zu Gewährleisten müssen wir die Gotzmannstraße mit den Autos zu Stopfen und Ärger mit der Schule in Kauf zu nehmen

26.1.22 8:00 PM von XX an Alle: Freiham sollte der neue Stadtteil mit den kurzen Wegen und mit geringen MIV sein, leider sind jetzt schon alle Flächen mit Autos vollgestellt und alle Bewohner sind noch nicht einmal da...

26.1.22 8:01 PM von XX an Alle: ... weil Varinate 6 nichts kostet!!!!

26.1.22 8:01 PM von XX an Alle: Genau was ist mit LKW und Bus? Inzwischen ist anders als früher wegen NACHverdichtung auch die Altostraße zu geparkt

26.1.22 8:01 PM von XX an Alle: die Gotzmannschule wird der allergrösste Schadensträger sein dieser Entwicklung falls so vollzogen. Die Kinder werden massiver Luftverschmutzung und stark erhöhtem Verkehrsrisiko ausgesetzt

26.1.22 8:01 PM von XX an Alle: ÖPNV - wie sieht damit aus?! Gibt es auch dazu Folien? S4 ist jetzt schon VOLL!

26.1.22 8:01 PM von XX an Alle: nach 40 jahren, sind wir immerhin schon bei 'stattfinden soll'

26.1.22 8:02 PM von XX an Alle: Es wirkt tatsächlich so, als ob Aubing für dieses gigantisches Bauvorhaben in Freiham geopfert wird.

26.1.22 8:02 PM von XX an Alle: Was macht der Radfahrer*in dann auf der Eichenauer Straße, sind Sie da schon mal geradelt, zum Böhmer-Weiher z. B.

26.1.22 8:02 PM von XX an Alle: Folie 42: Fahrradweg vom S-Bahnhof Aubing zu den beiden neuen Knotenpunkte?

26.1.22 8:02 PM von XX an Alle: x

26.1.22 8:02 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: Halbe Radwege sind lustig! Wie sollen denn die Radfahrer sicher weiterkommen?

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: Aber für den Anschluss des THW ist Platz

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: Bei einer Sperrung des Germeringer Wegs wird der geplante Supermarkt am Belandwiesenweg - der zur Versorgung des Dorfkerns Aubing erforderlich ist - abgehängt.

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: Radfahren an der frischen Luft und nicht ständig in welche Abgaswolken und Unterführungen

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: Unsere Kinder fahren aber nach Freiham in die einzige weiterführende Schule in der Nähe!!!

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: Warum nicht nur ÖV und Rad vor dem Bahnhof in der Georg-Böhmer Straße?

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:03 PM von XX an Alle: Warum werden keine Fahrradwege vorgesehen, wenn Georg Böhmer, Bahnhofsvorplatz, Bahnübergang, etc. neugeplant werden?

26.1.22 8:04 PM von XX an Alle: Also Umgriff ohne Altostraße, die ist ja jetzt schon voll

26.1.22 8:04 PM von XX an Alle: Gehweg ist in Aubing in vielen Fällen gleich Fahrradweg. In der Aubing-Ost-Str. fahren die Autos auf Höhe 1-5 gleich auf dem Gehweg um Bus und LKW mehr Platz zu machen

26.1.22 8:05 PM von XX an Alle: zum Bahnhof-Aubing>: Fahrrad-Unterführung von Osten aus kommend muss ja auf der G-Böhmer-Str. gequert werden! Unfallgefahr; Ampellösung?? F. Rusche

26.1.22 8:05 PM von XX an Alle: Frage: Wie geht es mit Freiham 2 weiter, wenn das Verkehrsproblem NICHT gelöst werden kann? Sprich, der Verkehr muss passend, sonst gibt es Probleme mit Freiham 2?!

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: @Gute Frage: Warum werden keine Fahrradwege vorgesehen, wenn Georg Böhmer, Bahnhofsvorplatz, Bahnübergang, etc. neugeplant werden?

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: Es tut mir leid, aber was Herr Seufert gerade gesagt hat,, glaube ich nicht

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: ich glaube das auch nicht!

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: Natürlich werden es mehr Autos! Nicht jeder will auf die Autobahn!

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: Sie schieben unten den Verkehr von 30.000 Neubürgern rein und oben in Aubing kommt nach der Altostr. nicht mehr an. Das glaubt Ihnen doch keiner!

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: x

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: das muss jetzt passieren nicht nachgelagert im verkehrskonzept

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: x

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: Also, Straße bauen, dann danach kucken wie wir Schleichverkehr vermeiden??? Ernsthaft?

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:06 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: x

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: Wäre es fair Herrn Seufert und Kollegen obermeyer mal einzuladen in Aubing eine Woche zu verbringen und mit dem Auto hoch und runter zu fahren?

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: Der 22. Stadtbezirk muss jetzt bereits handeln!!!

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: mir fehlt etwas der Demut in diesen Aussagen

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: Wie wird der LKW-Verkehr von Aubing fern gehalten?

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: oder zu Fuß

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: @Hr. XX: mit dem Fahrrad

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: Wenn dann müssten sie schon radeln!

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: Werden die schriftlich eingegangenen Fragen noch berücksichtigt? Wir interessieren uns u.a. vor allem für das Radwegekonzept und die Problemstellung am Bahnübergang Germeringer Weg. Besten Dank

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: Nach der heutigen Information - ist doch so klar, dass es nicht sinnvoll ist neue Straßen zu bauen!

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: Also sind die MIV Ziele von Freiham nicht realistisch. Danke für die Bestätigung Herr Seufert

26.1.22 8:07 PM von XX an Alle: Dem stimme ich voll zu. bereits jetzt kann der Verkehr auf der Altostr nicht vernünftig abgewickelt werden gerade im Kreuzungsbereich Aubing-Ost-Str. Ubst. Georg-Böhmerstr - wenn dann noch über den Georg-Böhmerweg 7.500 Fahrzeuge dazukommen ist es absolut unrealistisch

26.1.22 8:08 PM von XX an Alle: Waaaaass!!!! In diesem Kontext Zuzug von 35000 in Freiham + all die anderen Neubaugebiete wurde kein gesamthaftes Verkehrskonzept für den Stadtbezirk22 erstellt! Ich fasse es nicht.

26.1.22 8:09 PM von XX an Alle: Kreuzun / Querung Altostr. von der Aubing-Ost bei zunehmendem AUTO-Verkehr mit dem Rad bald unmöglich!

26.1.22 8:09 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:09 PM von XX an Alle: x

26.1.22 8:09 PM von XX an Alle: Und das wo die Infrastruktur doch angeblich zuerst gebaut wurde

26.1.22 8:09 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:09 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:09 PM von XX an Alle: Wut ist auch eine Emotion ;-)

26.1.22 8:09 PM von XX an Alle: Ich würde es eher als BETROFFEN bezeichnen als emotional!

26.1.22 8:10 PM von XX an Alle: und bitt auf den Fall der Autobahntunnel sperrung drauf eingehen

26.1.22 8:10 PM von XX an Alle: Frust ist auch eine Emotion

26.1.22 8:10 PM vonXXan Alle: eine sehr naive V

26.1.22 8:10 PM von XX an Alle: Es wurden nur die Schulen gebaut. Alles andere an Infrastruktur wurde vergessen! ÖPNV, Kulturzentrum, Schwimmbad, Krankenhaus, Gemeindehalle, etc.

26.1.22 8:10 PM von XX an Alle: <https://www.tz.de/muenchen/stadt/hallo-muenchen/muenchen-zwei-neue-radwege-in-aubing-gefordert-gefaehrlich-radeln-mehr-platz-fuer-radfahrer-lochhausener-strasse-altostrasse-90250417.html>

26.1.22 8:10 PM von XX an Alle: X bis die Autobahn steht

26.1.22 8:11 PM von XX an Alle: Anlieferverkehr über A99? Was ist bei Stau auf der A99?

26.1.22 8:11 PM von XX an Alle: LKWs rollen jetzt schon durch die kleinsten Straßen Aubings...

26.1.22 8:11 PM von XX an Alle: Korrekt LKWs sind überall

26.1.22 8:11 PM von XX an Alle: ich weiche ihnen täglich aus haarscharf

26.1.22 8:11 PM von XX an Alle: X wir glauben Euch nicht

26.1.22 8:11 PM von XX an Alle: Interessant wäre eine Konzeptstudie zur nördlichen Verlängerung der V 6 in Form einer Tunnellösung bis zur Rupert-Bodner-Straße, Lochhausener Straße oder auch über das Gewerbegebiet. Damit ließe sich möglicherweise eine deutliche Entlastung der Altostraße, der Georg-Böhmer-Str., Am Langwieder Bach, der Wildenrother Str. usw. erreichen. Ggf. könnten auch einzelne Straßen verkehrsberuhigt werden. Wird dies untersucht?

26.1.22 8:12 PM von XX an Alle: Ja was jetzt, wie schnell können dann die Autos fahren auf der neuen Straße? Eichenauer Str. 50 km/h?

26.1.22 8:12 PM von XX an Alle: Auf welchen Straßen soll (weiterhin) Tempo 50 gelten?

26.1.22 8:12 PM von XX an Alle: Egal welche Variante, Aubing verliert wieder ein Stück Lebens- und Wohnqualität. Da wundern Sie sich wirklich über Emotionen....

26.1.22 8:12 PM von XX an Alle: Allein für die Bauaktivitäten in Freiham un den weitem Potentalflächen gibt es LKWs und Baumschinen, Umzugswägen, ...

26.1.22 8:12 PM von XX an Alle: Bitte um Stellungnahme ob eine Variante 8+ evaluiert werden könnte oder ob Varianten 6 und 7 eher schon bevorzugt sind

26.1.22 8:12 PM von XX an Alle: @XX auch die Brenner-route brauchen wir nicht

26.1.22 8:13 PM von XX an Alle: Was ist mit der Sicherheit der Kinder und Parkplatzmangel in der Gilchinger un Wildenrother Straße???

26.1.22 8:13 PM vonXXan Alle: ... und 35.000 Menschen, die Online kaufen !! wird per Drohne geliefert.

26.1.22 8:13 PM von XX an Alle: Wurde bei der Ermittlung der zukünftigen Verkehrsaufkommen mehrere Szenarien hinsichtlich der Prämissen gerechnet? Falls sich die hier angenommenen Prämissen als zu gering herausstellen, kollabieren die hier vorgestellten Planungen.

26.1.22 8:14 PM von XX an Alle: Ich glaube das ist ein Mißverständnis - es geht um eine Anbindung nach Norden Richtung Lochhauserstr oder über die Rupert-Bodner Str zur Bergsonstr

26.1.22 8:14 PM von XX an Alle: Peinlich ohne Lieferverkehr geplant zu haben. Ich fasse es nicht

26.1.22 8:14 PM von XX an Alle: Lösungsvorschlag: keine Anbindung für den MIV Freiham Aubing und Puchheim Aubing. Dann sind wir im Chat sofort ruhig. Versprochen!

26.1.22 8:14 PM von XX an Alle: A99 / Eichenauer Straße: Sorry, aber Glauben ist nicht Wissen

26.1.22 8:14 PM von XX an Alle: Könnten Sie dies bitte mit der Autobahn GmbH prüfen?

26.1.22 8:14 PM von XX an Alle: Bitte die Fragen vorlesen und nicht interpretiert wiedergeben - Danke!

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: Neue Verbindung ist mehr Verkehr

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: @XX: Stichwort Deutungshoheit

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: Da noch niemand auf7an der Potentialfläche wohnt - fragt hier natürlich auch niemand. Dort werden ja auch Menschen wohnen - wie soll denn dort bebaut werden?

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: Wieso wird nicht der ganze Verkehr von Puchheim zur Freihamer Auffahrt abgeleitet?

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: Wie soll der Verkehr Richtung Süden weiter geführt werden? Die Bodenseestr. ist jetzt schon völlig überlastet!

26.1.22 8:15 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:16 PM von XX an Alle: Puchheimer Anbindng schließen! Der Antrag liegt seit Jahren auf Ihrem Tisch, Herr Adam!

26.1.22 8:16 PM von XX an Alle: Ablehnung ggü. der Studie!!

26.1.22 8:16 PM von XX an Alle: Beide Varianten gehen über die Potentialfläche. Was passiert dort?

26.1.22 8:16 PM von XX an Alle: Der Geschitspfad soll so bleiben wie er ist.

26.1.22 8:17 PM von XX an Alle: x

26.1.22 8:17 PM von XX an Alle: Immer noch eine 'Vorstellung'

26.1.22 8:17 PM von XX an Alle: X

26.1.22 8:17 PM von XX an Alle: Ziele werden oft nicht erreicht. Vor allem wenn man keine Maßnahmen dafür ergreift.

26.1.22 8:17 PM von XX an Alle: Diese Zielvorstellung wird man nicht mit neuen Straßen erreichen können.

26.1.22 8:17 PM von XX an Alle: Herr Adam, warum bauen wir dann die Straßen nach Aubing????

26.1.22 8:17 PM von XX an Alle: Aber nochmals. Mehr Straßen führen zu mehr Verkehr. Punkt. Es gibt etliche Studien zu diesem Punkt.

26.1.22 8:18 PM von XX an Alle: Geschichtspfad darf nicht "Geschichte" werden!

26.1.22 8:18 PM von XX an Alle: wie soll denn das gehen mit der Zielvorstellung? Wenn es keine Ärzte gibt, mit Kindern zur Schule, wenn man nicht laufen oder Fahrrad fahren kann?

26.1.22 8:18 PM von XX an Alle: Sie schaffen es nie, den MIV auf 25% zu kriegen, wenn sie attraktive Straßen bauen! Straßenverkehr unattraktiv machen, das ist das einzige was neben Ausbau Fahrradwege+ÖPNV funktioniert! Herr Adam, das ist Verkehrspolitik der 1960er Jahre!

26.1.22 8:18 PM von XX an Alle: Glauben Sie die 25% MIV selbst, Herr Adam?

26.1.22 8:18 PM von XX an Alle: Was also sagen Sie spezifisch zu diesem Punkt?

26.1.22 8:18 PM von XX an Alle: Dann machen wir doch einfach ertsmal nur Fahrradwege - das passt zu dem eigentliche Konzept Freiham

26.1.22 8:18 PM von XX an Alle: Ja, dann reden wir halt auch einmal über das Radkonzept!

26.1.22 8:19 PM von XX an Alle: Niemand glaubt an die 25%. Aber es wird so gerechnet, um Freiham bauen zu können und hinterher baden wir die Verkehrsflut aus.

26.1.22 8:19 PM von XX an Alle: Warum ein anderes Kozept für Aubing als für Freiham?

26.1.22 8:19 PM von XX an Alle: Busse fahren auch den MIV genutzten Straßen - wenn Busse im selben Stau stehen, werden sie nicht genutzt

26.1.22 8:19 PM von XX an Alle: Radverkehrsnetz bedeutet nicht nur Fahrradwege! Auch Straßen, in denen keine Radwege existieren, müssen für jeden Radfahrer sicher sein!

26.1.22 8:19 PM von XX an Alle: Radschnellverbindung nach Puchheim ist nicht alles. Am Bildungscampus sind nicht Radentscheid-konforme Umsetzungen der Radweggestaltung schon zu sehen :(

26.1.22 8:19 PM von XX an Alle: Bei einer höheren Dichte mit besserer Nahvesorgung gibt es weniger Kfz-Verkehr pro Einwohner. Dazu kommt das Mobilitätskonzept von Freiham.

26.1.22 8:20 PM von XX an Alle:  Wir müssen unter uns und für uns vernetzen und organisieren... siehe unter lebenswertesaubing.de für uns Aubinger! Mitglied werden!

26.1.22 8:20 PM von XX an Alle: Ist die Prämisse 25% MIV von Herrn Adam Inpurvariabel für das Modell von Herrn Seufert? Dann kann man die ERgebnisse von Herrn Seufert in die Tonne treten. Shit in - Shit out!

26.1.22 8:20 PM von XX an Alle: Warum wird immer nur über die 2 Varianten geredet und nicht über eine moderne Mobilität in Aubing, welche ALLE Mobilitätsbausteine berücksichtigt?

26.1.22 8:20 PM von XX an Alle: Diese Disharmonie treibt uns alle um, die hier leben

26.1.22 8:20 PM von XX an Alle: Von welcher Pendlerquote gehen Sie für Freiham aus? Wo werden die Leute arbeiten und wie kommen Sie dorthin? Derzeit arbeiten die meisten nicht in Aubing oder Freiham. Viele arbeiten bei BMW, MTU, am Flughafen, bei Siemens etc. Dorthin fahren aber die wenigsten mit dem Fahrrad, weil es zu weit ist und bei schlechtem Wetter nicht angenommen wird.

26.1.22 8:21 PM von XX an Alle: Warum verdient Aubing nicht mehr als Durchfahrtsort zu sein für eine PKW Strasse?

26.1.22 8:21 PM von XX an Alle: x

26.1.22 8:21 PM von XX an Alle: Es ist immer so! Es wird immer etwas schön geredet und wenn man feststellt das es doch nicht so toll ist oder die die Umbauten +-0 gebracht haben, müssen wir uns damit

Abfinden. Denn es ist bereits umgesetzt worden. Ich erinnere euch an den Umbau von Pasing. Erst hieß es Nachhaltigkeit und dann hat man eine Kostengünstigere Variante gewählt die mehr aus Beton besteht.

26.1.22 8:21 PM von XX an Alle: Mir nimmt das keinen Wind aus den Segeln!

26.1.22 8:21 PM von XX an Alle: Warum gibt es kein Gesamtkonzept für den Münchner Westen + Umland?

26.1.22 8:21 PM von XX an Alle: Kinder sind nicht so wichtig.

26.1.22 8:21 PM von XX an Alle: Hier geht es nur um den Kfz-Verkehr, weil er die Belstung darstellt. Radfahrer*innen stören nicht so..

26.1.22 8:21 PM von XX an Alle: Eine Frage zu den Basisdaten der Verkehrsberechnungen. Von welcher Anzahl an Fahrzeugen wird für Freiham ausgegangen welche dort vor Ort sein werden. In meinem Umkreis hat jeder Haushalt im Schnitt 1,5 Fahrzeuge. In Freiham wird bezüglich Stellplätze teils mit 0,6 geplant. Wäre in der Realität 1,5 vorhanden, verdoppelt sich dann alle Zahlen der Berechnung ?

26.1.22 8:22 PM von XX an Alle: Was passiert denn wenn Ihre Prognosen nicht zutreffen?

26.1.22 8:22 PM von XX an Alle: Wir sind die Elter nund müssen uns um die Sicherheit kümmern.

26.1.22 8:22 PM von XX an Alle: Die Studie und das Konzept sind die Grundlagen für den Stadtratsbeschluss zum Bebauungsplan 2. RA

26.1.22 8:22 PM von XX an Alle: Welche Einkaufsmöglichkeiten gibt es in Freiham? Bisher keine. Die Leute fahren mit dem Auto zum Lidl oder Edeka oder REWE an der Bodensee oder Limesstr. oder?

26.1.22 8:22 PM von XX an Alle: Mir nimmt es auch keinen Wind aus den Segeln sondern verstimmt mich

26.1.22 8:22 PM von XX an Alle: Herr Adam: Sie sagen, es wird nicht jetzt gleich gebaut.....aber wir brauchen eine schnelle Lösung !

26.1.22 8:23 PM von XX an Alle: Wieviel Wohneinheiten sind auf der Potentialfläche geplant. Wann wird gebaut?

26.1.22 8:23 PM von XX an Alle: Wieso macht man die Eichenauerstraße nicht zur Einbahnstraße oder Fahrradstraße - beachten Sie bitte die Grundschule und die Zuwege zur Schule!

26.1.22 8:23 PM von XX an Alle: Man kann die Frage zur Sicherheit der Kinder nicht oft genug Erwähnen

26.1.22 8:23 PM von XX an Alle: Es soll doch ein Konzept für ALLE sein, oder? Dazu gehören halt auch Kinder, Mütter und die "Schwächeren" im Verkehr, auf die sollte Rücksicht genommen werden

26.1.22 8:23 PM von XX an Alle: ❤️ Wir müssen unter uns und für uns vernetzen und organisieren... siehe unter lebenswertesaubing.de für uns Aubinger! Mitglied werden!

Facebook: [Facebook.com/buergeraubing](https://www.facebook.com/buergeraubing)

Twitter: [Twitter.com/buergeraubing](https://twitter.com/buergeraubing)

Instagram: [instagram.com/lebenswertesaubing](https://www.instagram.com/lebenswertesaubing)

26.1.22 8:23 PM von XX an Alle: @XX da bin ich Ihrer Meinung

26.1.22 8:24 PM von XX an Alle: Vorschlag: Y für Zustimmung!

26.1.22 8:24 PM von XX an Alle: @XX. Der Stadtrat entscheidet auf Basis der Vorschläge der Verwaltung.

26.1.22 8:24 PM von XX an Alle: Freiham wird wie Lochhausen mit Wohnungen zugepflastert. Ich habe den Plänen auch ein Einkaufszentrum, Supermärkte, Kulturzentrum, Schwimmbad, Krankenhaus entnehmen können. Alle werden durch Aubing nach Pasing fahren!

26.1.22 8:25 PM von XX an Alle: @XX: richtig!

26.1.22 8:26 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:26 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:26 PM von XX an Alle: TOP!

26.1.22 8:26 PM von XX an Alle: y

26.1.22 8:27 PM von XX an Alle: Kein MIV-Anschluss? Und wie soll ich dann nach Germering kommen? Wollen Sie Aubing einsperren?

26.1.22 8:27 PM vonXX an Alle: Y

26.1.22 8:27 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:27 PM von XX an Alle: nur alles offen halten und auf das Prinzip Hoffnung setzen reicht nicht

26.1.22 8:28 PM von XX an Alle: Vielen Dank Herr M. für ein Beitrag/Präsentation die ein normaler Bürger versteht.

26.1.22 8:28 PM von XX an Alle: 

26.1.22 8:28 PM von XX an Alle: Wir würden nur wünschen, dass die LHM mehr als 5 Minuten erlaubt für eine Bürgerargumentation statt 2,5 Stunden nur für Referate

26.1.22 8:28 PM von XX an Alle: Am sinnvollsten, intelligentesten wäre die A99 im Süden zu schließen!

26.1.22 8:29 PM von XX an Alle: Merken Sie Eigentlich, liebe Stadtplaner, dass NIEMAND für Ihre Lösung ist? Sie wollen unbedingt etwas GEGEN IHRE Bürger durchsetzen. Etwas, was NIEMAND haben will. Ich dachte Sie arbeiten für die Bürger?

26.1.22 8:29 PM von XX an Alle: +1

26.1.22 8:29 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:29 PM von XX an Alle: YYYYY

26.1.22 8:29 PM von XX an Alle:  Mitglied werden! Zusammen für ein #lebenswertesaubing <https://lebenswertesaubing.de/der-verein/mitgliedsantrag> 

26.1.22 8:29 PM von XX an Alle: Wo bleibt die Tram zur Naherschließung?

26.1.22 8:30 PM von XX an Alle: Hier arbeitet nur einer für die Bürger. und zwar Herr M.

26.1.22 8:30 PM von XX an Alle: Genau, von Aubing nach Pasing mit der S-Bahn 1 Streifen, mit dem Bus 2 Streifen

26.1.22 8:31 PM von XX an Alle: Welcher ÖPNV? In Aubing ist 20 Minutentakt (Ausnahme mit 10 Min 2h in der Früh und am Abend)

26.1.22 8:31 PM von XX an Alle: Zur Erinnerung - Weg Aubing nach Germering wie gehabt bleibt (Aubinger Allee ist ja auch jetzt gesperrt)

26.1.22 8:31 PM von XX an Alle: Was spricht gegen die Vorschläge von Hr. M. / Bürgervereinigung Aubing - Neuaubing e.V.? Bitte um Argumente.

26.1.22 8:31 PM von XX an Alle: Wir können ja einen Bürgerentscheid machen! Dann entscheiden die Bürger wie die Anbindung erfolgt. Aber das würden sie nie machen, weil die Bürger gegen das Stadtplaner-Konzept stimmen würden.

26.1.22 8:31 PM von XX an Alle: Herr M. spricht uns aus der Seele!

26.1.22 8:32 PM von XX an Alle: ÖPNV Querverbindungen gibt es so gut wie gar nicht. Es ist ein Sternprinzip über den Knotenpunkt Pasing

26.1.22 8:32 PM von XX an Alle: Danke Herr M. für diese Präsentation!!!!

26.1.22 8:32 PM von XX an Alle: und der ÖPNV ist zu teuer im Vergleich zum Auto

26.1.22 8:32 PM von XX an Alle: Auch wenn ich Sie sehr schätze, Herr M. die Überlegung eine Stadt mit 30.000 Einwohnern ohne MIV Anschluß nach Norden und Osten zu planen geht aus meiner Sicht an der Realität vorbei. Wenn man sieht, wie es auch in den Neubaugebieten, die bisher gebaut wurden, die Verteilung MIV, ÖPNV und Rad aussieht. Eine komplette Abhängigkeit des MIV von Aubing nach Westen/Süden und die Verlagerung dieses Verkehrs auf die bestehende Infrastruktur (Alto/Limes-Unterführung) ist nicht praktikabel.

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: @XX: Es gibt doch eine Anbindung für die Freiamer nach Nord.Osten: Die A99

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: Sehr geehrte LHM: bitte berücksichtigen Sie Aubing als Teil des 22. Stadtbezirks empathisch und fair zusammen mit der "Zukunft" Freiamer

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: 

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: YYYY

26.1.22 8:33 PM von XX an Alle: Danke Herr M, volle Zustimmung

26.1.22 8:34 PM von XX an Alle:   Mitglied werden! Zusammen für ein #lebenswertesaubing <https://lebenswertesaubing.de/der-verein/mitgliedsantrag>  

26.1.22 8:34 PM von XX an Alle: @XX - wie kommen Sie denn dann von Aubing nach Germering z.B zum einzigen Kino oder Freibad in der Gegend?

26.1.22 8:35 PM von XX an Alle: Wir Aubinger sind für konstruktive Lösungen! Mit uns kann man reden! Aber wenn man über uns hinweg was durchsetzen will, dann werden wir uns mit allen Mitteln wehren. Ihre Entscheidung!

26.1.22 8:35 PM von XX an Alle: Auch der Stadtrat müsste offensiver hinter dem Ausbau und der Preisgestaltung des ÖPNV stehen

26.1.22 8:35 PM von XX an Alle: Hallo Herr XX, verstehe ich Ihren Vorschlag einer Anbindung Freiamer nach Norden nur über die Georg-Böhmer-Straße richtig?

26.1.22 8:36 PM von XX an Alle: Bevor gebaut wird, v. a. der 2.RA muss die U-Bahn fertig sein

26.1.22 8:36 PM von XX an Alle: Freiamer hat keine neue SBahn sondern nur eine Haltestelle in einer überfüllten Linie bekommen

26.1.22 8:36 PM von XX an Alle: @XX bisher hat auch alles gut geklappt. Wir brauchen mehr Fahrradwege. Hinzu muss ich sagen das es Wahrscheinlich daran liegt, wo man in Aubing wohnhaft ist. Ihren Statement nach wohnen Sie nicht auf der Seite wo unsere St. Quirin Kirche steht.

26.1.22 8:37 PM von XX an Alle: Herr XX, es gibt bereits Buslinien nach

26.1.22 8:38 PM von XX an Alle: @XX - ich wohne nördlich der S4. Aber fahren Sie mal mit 3 kleinen Kinder mit dem Rad nach Germering

26.1.22 8:38 PM von XX an Alle: Germering. Hier müssen noch die Fahrzeiten angepasst werden.

26.1.22 8:38 PM von XX an Alle: @ XX: Alles gut bisher ist relativ. Verbindung nach Germering mit Rad oder Auto nur über den viel befahrenen Germeringer Weg. Busverbindung erst seit Dezember, aber nicht Sa/So und abends.

26.1.22 8:38 PM von XX an Alle: Ja, dann hat man die Buslinie zum Germeringer Weg wieder abgeleitet, warum gehen alle Busse durch die gleichen Straßen, warum streut man nicht die Linien, um mehr Leute an die Haltestellen zu bringen?

26.1.22 8:38 PM von XX an Alle: Herr Adam, sie lenken ab von den wirklich wichtigen Fragen, indem sie auf die Tram ablenken. Rhetorischer Schachzug!

26.1.22 8:39 PM von XX an Alle: Ich meine gehört zu haben, dass die Planung von Radwegen vom MIV-Aufkommen abhängt. Hab ich das richtig verstanden? Die prognostizierten Zahlen der MIV-Belastung erscheinen mir persönlich niedrig. Ist das Grund, warum Radwege ausgeklammert werden?

26.1.22 8:39 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:39 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:39 PM von XX an Alle: Richtig, Herr XX!!!

26.1.22 8:39 PM von XX an Alle: @ XX deswegen soll der Weg für Radfahrer sicher gemacht werden.

26.1.22 8:40 PM von XX an Alle: Die Leute wollen nach Pasing und in die Innenstadt.

26.1.22 8:40 PM von XX an Alle: @ Herr XX: es spricht doch niemand von einer kompletten Abhängung des MIV von Aubing nach Westen/Süden. Es gibt diese Verbindung doch heute schon und die wird es auch in Zukunft leben. Allerdings soll es keine neuen Straßen / Erschließung durch eine bestehende und gewachsene Wohnbebauung geben.

26.1.22 8:40 PM von XX an Alle: Hier hat Herr M. absolut recht. Die Gesamtbetrachtung des Verkehrs zur Bergsonstr. fehlt komplett. Siehe auch viele frühere Kommentare. Ebenfalls richtig ist die Planung der Anbindung mit den anderen Entwicklungen (Gebiet THW, Bahnhofsvorplatz, neue Feuerwehr in der Kastelburg) zu berücksichtigen bevor man entscheidet.

26.1.22 8:40 PM von XX an Alle: Nein,, den Puchheimer Verkehr wollen wir nicht. Straße schließen

26.1.22 8:40 PM von XX an Alle: @ XX Genau an den Zeiten wo es evtl. effektiver wäre fährt nichts. Hinzu würde wie ich dem XX mitgeteilt habe, den Fokus auf Radwege setzen.

26.1.22 8:41 PM von XX an Alle: Die B2 ist für den Puchheimer Verkehr vorgesehen

26.1.22 8:41 PM von XX an Alle: Das Modell ist mir egal - ich wuerde wirklich gerne von den Experten hoeren bzgl induziertem Verkehr. Warum wird überhaupt gebaut, wenn die Stadt Hoffnungen einer grüneren Zukunft hegt?

26.1.22 8:41 PM von XX an Alle: Die Vorgaben an die Studie waren falsch. Falscher Umgriff. Verkehr ist halt komplexer

26.1.22 8:41 PM von XX an Alle: Eichenauer Straße muss geschlossen werden oder nur Einbahnstraße werden

26.1.22 8:41 PM von XX an Alle: Wie wird denn die Potentialfläche bebaut? Was ist geplant?

26.1.22 8:42 PM von XX an Alle: Die Puchheimer wollen nicht zur Autobahn, die wollen über Bergson zur Innenstadt!

26.1.22 8:42 PM von XX an Alle: Überlastung Germeringer Weg: Unfälle in der Limesunterführung!!!! Stau auf der Autobahn!!!!

26.1.22 8:42 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:42 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:42 PM von XX an Alle: Verkehr muss umgeleitet werden - weg von der Grundschule!

26.1.22 8:42 PM von XX an Alle: Hat man "nur" gezählt oder weiß man auch, was das Ziel der Fahrt war/ist?

26.1.22 8:43 PM von XX an Alle: @XX: welchen freien Blick?????

26.1.22 8:43 PM von XX an Alle: Die Autobahn ist aber doch zu Stoßzeiten regelmäßig dicht hat das schon jemand berücksichtigt?

26.1.22 8:43 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:43 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:44 PM von XX an Alle: genauso wie der Langwieder Bach Weg nach Lochhausen nicht zum fahren gebaut wurde

26.1.22 8:44 PM von XX an Alle:   Mitglied werden! Zusammen für ein #lebenswertesaubing <https://lebenswertesaubing.de/der-verein/mitgliedsantrag>  

26.1.22 8:44 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:45 PM von XX an Alle: Es geht einzig darum, die Bauprojekte der LHM weiterverfolgen zu können. Um nichts anderes geht es in dieser Veranstaltung

26.1.22 8:45 PM von XX an Alle: Aber die Bezeichnung Aubinger Weg bedeutet doch gerade eine Ortsverbindung eben nach Aubing. Auch hier meine Frage: Wollen wir uns einsperren in Aubing?

26.1.22 8:46 PM von XX an Alle: @XX Stimmt der Weg ist bei mir vollkommen untergegangen.

26.1.22 8:46 PM von XX an Alle: Aber die Grundbelastung wird höher, wenn Sie Straßen Bauen, Herr Adam! Diese Grundregel ist doch so einfach! Wer Straßen baut, wir Verkehr ernten!

26.1.22 8:46 PM von XX an Alle: Ja, weil die Schweiz auch anders als Deutschland in die Bahn und den ÖPNV investiert!

26.1.22 8:47 PM von XX an Alle: +1

26.1.22 8:47 PM von XX an Alle: stimmt und in allen umliegenden Ländern ist der Bahnverkehr mehr bezuschusst und wesentlich billiger für die Fahrgäste, als bei uns

26.1.22 8:47 PM von XX an Alle: Das kann ich bestätigen, danke für den Austausch und Ihr Engagement!

26.1.22 8:47 PM von XX an Alle: genug

26.1.22 8:48 PM von XX an Alle: Lenken sie nicht ab Frau Baumeister

26.1.22 8:48 PM von XX an Alle: Bedeutet das also nicht sehr relevant?

26.1.22 8:48 PM von XX an Alle: Sie handeln im Auftrag der Stadt gegen die Bürger Herr Adam!

26.1.22 8:48 PM von XX an Alle: Warum muss die kürzeste Verbindung immer die Zielverbindung sein?

26.1.22 8:48 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:48 PM von XX an Alle: Auf der Potentialfläche wohnt noch niemand, deshalb fragt oder beschwert auch keiner - da bauen wir eine Straße lt Machbarkeit für 1400 Fahrten....

26.1.22 8:48 PM von XX an Alle: Der Kirche laufen die Mitglieder weg, der BVAN zu ;-)

26.1.22 8:48 PM von XX an Alle: 20:30 Uhr haben wir mit Diskussion angefangen

26.1.22 8:49 PM von XX an Alle: danke XX. Wir müssen uns wehren. insbesondere auch gegen die Bebauung der Potenzialfläche. Die Aubinger Lohe wird sonst in ihrer besonderen Bedeutung für die Menschen leiden.

26.1.22 8:49 PM von XX an Alle: Die Mitglieder in der Bürgervereinigung steigen im Gegensatz zur katholischen Kirche. Herr M. vertritt uns sachgemäß und wir stehen hinter seinen Aussagen und Fragen

26.1.22 8:50 PM von XX an Alle: Schulwege/Wildenrotherstraße(Gilchinger Str./Eichenauerstraße/Ubostraße - wie geht es hier weiter? Die kleinsten Kinder laufen hier....

26.1.22 8:50 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:51 PM von XX an Alle: @XX Die Frage wird meiner Meinung nach gezielt ignoriert

26.1.22 8:51 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:51 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:51 PM von XX an Alle: Man kann keine Gasse (Eichenauer Strasse) benutzen um diesen gesamten Verkehr aufzunehmen

26.1.22 8:51 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:51 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:51 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:52 PM von XX an Alle: Aubinger Handwerksbetriebe leiden heute schon unter dem hohen Verkehrsaufkommen !!!!

26.1.22 8:53 PM von XX an Alle: genau

26.1.22 8:53 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:53 PM von XX an Alle: Klimaneutrale Mobilität +1

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: das wollen wir Aubinger!

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: Absolut!!!!

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: YYY

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: Genau Y!!!!!!

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: Y auch an Herrn M.: sehr gute Zusammenfassung!

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: Y

Y

Y

Y

Y

Y

26.1.22 8:54 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: Bitte auch Aubing PKW reduzieren, wenn Freiham so gewünscht ist

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: @XX: Volle Unterstützung zu den Forderungen auf deinen Folien!

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: Auch Aubing soll dann ein verkehrsberuhigtes Quartier werden!

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: TOP

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:55 PM von XX an Alle: Sehr gut!

26.1.22 8:56 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:56 PM von XX an Alle: Moderne Mobilität statt Straßenbau!!! Das bringt's auf den Punkt!!!

26.1.22 8:56 PM von XX an Alle: Danke, Verena, super!

26.1.22 8:56 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:56 PM von XX an Alle: Danke Verena!

26.1.22 8:56 PM von XX an Alle: Danke Frau H., genau richtig!!

26.1.22 8:56 PM von XX an Alle: Da kann ich nur zustimmen, danke XX

26.1.22 8:57 PM von XX an Alle: Genau, wenn es keine Lösung für den Verkehr gibt, dürfen auch nicht so viele Wohnungen geplant werden. Der 2. BA wurde nachträglich aufgestockt und wird deutlich höher als 1. BA

26.1.22 8:57 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 8:57 PM von XX an Alle: Schade, dass scheinbar die Arbeiten bzgl. Mobilitätsstudie etc. "umsonst" waren. Hier war die Aufgabenstellung wohl falsch - die Erarbeitung der Ergebnisse basierend auf der falschen Aufgabenstellung bestimmt richtig.

26.1.22 8:58 PM von XX an Alle: Herr XX.: Die Studie war nicht umsonst. Sie dient dazu, das alles durchzusetzen. Es ging dabei nie um uns Bürger und es ging nie um ein Abbild der Realität.

26.1.22 8:58 PM von XX an Alle: Es reicht auch nicht, dass die Busse nur im 20 Min-Takt fahren zu "verkehrsamen" Zeiten, in der Innenstadt kommt alle paar Minuten ein Bus oder Straßenbahn und bei uns, fährt der Bus weg wenn der andere ankommt z. B. an Schnitzel- und Hendlhaus, das könnte man alles verbessern, aber es fehlen die Busfahrer und auch der Wille

26.1.22 8:58 PM von XX an Alle:  Wir müssen unter uns und für uns vernetzen und organisieren... siehe unter lebenswertesaubing.de für uns Aubinger! Mitglied werden!

Facebook: [Facebook.com/buergeraubing](https://www.facebook.com/buergeraubing)

Twitter: [Twitter.com/buergeraubing](https://twitter.com/buergeraubing)

Instagram: [instagram.com/lebenswertesaubing](https://www.instagram.com/lebenswertesaubing)

26.1.22 8:58 PM von XX an Alle: Die weiterführende Schule für/von Aubing ist in Freiham! Und bei den vorgestellten Knotenpunkten - sagte Herr Seufert 'ist leider kein Platz für einen Fahrradweg'

26.1.22 8:58 PM von XX an Alle: Umwege? welche Umwege?

26.1.22 8:58 PM von XX an Alle: Mindestausstattung!

26.1.22 8:59 PM von XX an Alle: Es geht nicht nur darum, dass Kinder sicher zur Schule kommen, sondern sich im Alltag sicher bewegen können.

26.1.22 8:59 PM von XX an Alle: ja, nicht ob es umwege schon gibt

26.1.22 8:59 PM von XX an Alle: Auch wenn sich der Vortrag von Frau H. gut anhört und es toll ist, wenn man sich engagiert - allerdings werden wir reale Probleme nicht durch Wunschdenken oder negieren lösen. Fakt ist - hier wird eine Stadt mit 30.000 Einwohnern gebaut. Wir haben einen hohen

Zuzugsdruck auf München, die Leute brauchen Wohnungen und die Leute (auch die die schon hier wohnen) brauchen Mobilität. 25% MIV im Außenbezirk ist aus meiner Sicht nicht realistisch.

26.1.22 8:59 PM von XX an Alle: Herr Adam - sie haben doch eine Zielvorstellung - wir Aubinger sind schon da und würden beim innovativen Ziel schon mitmachen!!!

26.1.22 8:59 PM von XX an Alle: Wie wollen Sie dann den Model Split schaffen?

26.1.22 9:00 PM von XX an Alle: Den Herrn Adam kann ich nicht verstehen!!!!

26.1.22 9:00 PM von XX an Alle: Volle Unterstützung zur Forderung auf der Folie von V. H.: wenn die Umgehungsstraße - und das kann nur die A99 sein - am Ende der Aufnahmekapazität ist, dann darf kein weiterer Zubau von Wohnungen (BA II) erfolgen.

26.1.22 9:00 PM von XX an Alle: War die Ausgestaltung einer modernen Mobilität nicht der Auftrag des Stadtrats an das Baureferat und die Planer?

26.1.22 9:01 PM von XX an Alle: genau

26.1.22 9:01 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:01 PM von XX an Alle: yyyyyyyy

26.1.22 9:02 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:02 PM von XX an Alle: Wann kommt denn der Vortrag von Herrn O.?

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Arbeiten Mobilitätsreferat und Baureferat/Stadtplanungsreferat eigentlich zusammen? Das wirkt an ein unkoordiniertes aneinander vorbei. Wo ist das Gesamtkonzept für den Münchner Westen?

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:03 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Der Vortrag von Herrn O. erfolgt gleich im Anschluss.

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Wildenrother als Fahrradstraße und Einbahnstraße

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Danke

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Das stimmt

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: y

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Wäre es nicht möglich bei künftigen Studien jemanden aus dieser Gruppe aus Aubing miteinzubringen, um das örtliche Feedback zu berücksichtigen, statt nach langen Monaten Infoveranstaltungen zu halten (die etwas den Ton von vollständigen Tatsachen haben)

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Volle Zustimmung. Mehr Sicherheit für die Kinder.

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:03 PM von XX an Alle: Man muss das Auto nehmen, sonst muss man immer über Pasing und braucht ewig viel Zeit

26.1.22 9:04 PM von XX an Alle: Um den 2. RA zu realisieren braucht die Stadt eine Ableitung.

26.1.22 9:04 PM von XX an Alle: Parkplätze fallen ständig bei den vielen Nachverdichtungen weg, da scheint es kein Thema zu sein. Früher (vor 5 Jahren) war die Altostraße nicht zugeparkt.

26.1.22 9:05 PM von XX an Alle: Und wenn das so ist warum noch MEHR Verkehr draufheizen???

26.1.22 9:05 PM von XX an Alle: Tempo 30 wäre Schritt 1 für die Altostr.

26.1.22 9:05 PM von XX an Alle: Das Modell ist nicht das Problem. Die Annahmen passen nicht!

26.1.22 9:06 PM von XX an Alle: Die Lösung für die Gilchinger und Wildenrother Straße ohne das die Parkplatzmöglichkeiten weiter darunter leiden. Ist einfach. Es wird eine Fahrradstraße. An den Übergang zur Gotzmannstraße ein Zebrastreifen.

26.1.22 9:06 PM von XX an Alle: Thats it

26.1.22 9:06 PM von XX an Alle: Das wäre ja schön, Herr Seufert, aber es kommt so nicht! Doch die Anbindung hat fürchterliche Auswirkungen

26.1.22 9:06 PM von XX an Alle: Tipp meinerseits: Stellen Sie sich die Frage - würde ich hier mit meinem 12-jährigen Kind fahren?

26.1.22 9:06 PM von XX an Alle: Warum muss man die Straßen und den Verkehr in Aubing für Freiham anpassen???. Warum wird Freiham nicht an Aubing angepasst???

26.1.22 9:06 PM von XX an Alle: Die Verkehrsstudie zur Tunnelverlängerung hatte sich auch um ein Vielfaches verrechnet!

26.1.22 9:06 PM von XX an Alle: Ich wohne in Freiham, das was ich hier hauptsächlich sehe sind Autos.. Bei der GWG Wohnanlage ist ne riesen Tiefgarage aber nur klitzekleine Fahrradräume, die viel zu klein sind. Da sieht man schon ganz gut die Priorisierung...Und nur intern im Viertel mit dem Rad ist natürlich quatsch. Richtung Pasing gibts hier keine gescheite Radverbindung. Aubingstr. ist bis zum Westkreuz nur für Hardcore Radler und über die Bodensee brauchen wir erst gar nicht reden.

26.1.22 9:06 PM von XX an Alle: Wie kann man denn die Veränderung der Flüsse beurteilen, ohne zu wissen, wo die Menschen hinfahren?

26.1.22 9:07 PM von XX an Alle: ÖPNV sollte günstiger sein, in ganz München (im Vgl. zur Autonutzung) - derzeit noch für zu viele Personenkreise zu unattraktiv --> attraktivere Modelle wie in anderen Großstädten, wo es auch möglich ist

26.1.22 9:07 PM von XX an Alle: Mehr Fahrradstraßen wie in Pasing (Nahe Pippingerstraße)

26.1.22 9:07 PM von XX an Alle: @ Herrn XX... Zustimmung!

26.1.22 9:07 PM von XX an Alle: Eichenauer Str. darf für die Kinder keine (noch größere) Durchgangsstraße werden!

26.1.22 9:07 PM von XX an Alle: +1 XX

26.1.22 9:07 PM von XX an Alle: Wildenrother/Gilchinger sind sehr große Schulwege!

26.1.22 9:07 PM von XX an Alle: Mehr Fahrradstraßen ist eine super Idee (gibt es sowas in Aubing bisher überhaupt?)

26.1.22 9:07 PM von XX an Alle: Die Altostraße als Hauptdurchquerung durch Aubing hat keinen durchgängigen Fahrradweg. Dies wäre aber sicherer und sehr sinnvoll. Neuaubing hat dies in der Limesstraße.

26.1.22 9:08 PM von XX an Alle: Nochmals: wo ist das Referat für Umwelt hier und dessen objektive Auswertung der Abgase?

26.1.22 9:09 PM von XX an Alle: Die Gilchinger sowie die Willdenrother Straße bleiben Tabu. Fertig aus Basta. Das ist echt mittlerweile ein leidiges Thema. WIR SPRECHEN VON SICHERHEIT UNSERER KINDER.

26.1.22 9:09 PM von XX an Alle: Ist es korrekt, dass auf der Potentialfläche 1.200 Wohneinheiten geplant sind oder Wohnungen für 1.200 Personen?

26.1.22 9:09 PM von XX an Alle: y

26.1.22 9:09 PM von XX an Alle: XX, wo soll den an der Altostrasse noch ein Fahrradweg hin?

26.1.22 9:10 PM von XX an Alle: @ Herrn XX... Spannend! Gerne die BV anschließen... ein paar Freihamer stimmen können wir gut gebrauchen 👍

26.1.22 9:10 PM von XX an Alle: Herr XX: Nicht für 1200 Menschen, sondern über 1000 Wohnungen sind geplant! das sind dann 2300 Menschen

26.1.22 9:10 PM von XX an Alle: Zur Info: der BA 22 hat im Mai 2021 bereits die Zielsetzung für ein Radlvorrangnetz mit allen Stimmen verabschiedet: <https://stadt.muenchen.de/infos/ba22radnetz.html>

26.1.22 9:10 PM von XX an Alle: Die Radler könnten auf der Straße fahren, wenn dort die Autos wirklich nur 30 km/h fahren

26.1.22 9:10 PM von XX an Alle: Wenn man so viel Geld zum Rauswerfen hat, dann investiert doch in Ausgrabungen z.b. Denn in Aubing schlummern noch viele Schätze.

26.1.22 9:11 PM von XX an Alle: @ XX: Auf der Altostraße kann doch heute schon keiner schneller als 30 fahren, außer ab 21.00 Uhr bis 5.00 Uhr

26.1.22 9:11 PM von XX an Alle: Tempo 30 auf der Altostraße wäre prima. Und am besten ein Überholverbot. ;)

26.1.22 9:11 PM von XX an Alle: @XX: Leider sind die Hürden Straßen zu Fahrradstraßen umzuwidmen sehr hoch.

26.1.22 9:11 PM von XX an Alle: y

26.1.22 9:11 PM von XX an Alle: Fangen wir an mit Tempo 30 in der Alto 👍👍👍

26.1.22 9:12 PM von XX an Alle: Richtig, aber die Straßen sind doch für die Menschen da und nicht die Menschen für die Straßen!

26.1.22 9:12 PM von XX an Alle: Bravo V. H.!!!

26.1.22 9:12 PM von XX an Alle: V. 🍷

26.1.22 9:12 PM von XX an Alle: Mit Ideen vernetzen - nicht mit Straßen - Straßen ziehen Verkehr an

26.1.22 9:12 PM von XX an Alle: Vor allem viel Verkehr in der Nähe des Friedhofs. Da hat man glaube ich Ruhestätte nicht ganz verstanden.

26.1.22 9:14 PM von XX an Alle: y

26.1.22 9:14 PM von XX an Alle: Wir sind zum konstruktiven Dialog bereit. Wenn er ergebnisoffen ist. Wir können auch "nicht nur dagegen" sein, sondern an Lösungen arbeiten, wenn man uns zuhört

26.1.22 9:14 PM von XX an Alle: YYY

26.1.22 9:15 PM von XX an Alle: YYY

26.1.22 9:16 PM von XX an Alle: Geschichtspfad zubetonieren und perfekte Parallelstraße für die A99????

26.1.22 9:16 PM von XX an Alle: yyy

26.1.22 9:16 PM von XX an Alle: Den Vorschlag von Herrn O. halte ich für sehr sinnvoll - Voraussetzung ist aber eine vernünftige Einhausung im Bereich parallel zum Tunnel

26.1.22 9:16 PM von XX an Alle: y

26.1.22 9:16 PM von XX an Alle: PERFEKT!!!!

26.1.22 9:16 PM von XX an Alle: dann haben wir für den Tunnel umsonst gekämpft, am besten wir bauen gleich einen zweiten Tunnel

26.1.22 9:16 PM von XX an Alle: Ist die Straße unterirdisch sonst finde ich das zwischen Eichenauerstraße und hinter den Gleisen nicht optimal

26.1.22 9:16 PM von XX an Alle: Dadurch wird doch das Naherholungsgebiet und Biotop wieder beeinträchtigt?

26.1.22 9:17 PM von XX an Alle: ein Tunnel neben einem Tunnel?

26.1.22 9:17 PM von XX an Alle: X

26.1.22 9:17 PM von XX an Alle: Warum nicht direkt die A99 dann ausbauen?

26.1.22 9:17 PM von XX an Alle: X

26.1.22 9:17 PM von XX an Alle: Leider sind dies alles Ausgleichsflächen und Er

26.1.22 9:17 PM von XX an Alle: haben Erholungsfunktion,

26.1.22 9:17 PM von XX an Alle: Für den Ortskern ist das schön, aber das ist auch der einzige Vorteil, tut mir Leid, Herr O..

26.1.22 9:17 PM von XX an Alle: Unterirdisch oder oberirdisch?

26.1.22 9:18 PM von XX an Alle: Alternative Vorschläge sind sicherlich gefragt. Aber den Geschichtspfad zu ruinieren stellt aus meiner Sicht die schlechteste aller heute diskutierten Varianten dar.

26.1.22 9:18 PM von XX an Alle: Finde ich auch sehr gut. Einhausung und keine Zerstörung des Geschichtspfades. In dem Zusammenhang könnte man als Kompensation für die zusätzliche Straße auch gleich noch parallel auf der Trasse des Bajuwarengräberfeldes den Grünzug L verlängern. Dann hätte man eine Frischluftschneise und Radweg-/Grünverbindung vom Pasinger Stadtpark bis zur Aubinger Lohe

26.1.22 9:18 PM von XX an Alle: totale Verschandelung der letzten freien Flächen

26.1.22 9:18 PM von XX an Alle: es wird nicht nur eine "Ausgleichsfläche" verloren der Geschichtspfad wird großflächig, oder besser gesagt komplett zerstört!

26.1.22 9:18 PM von XX an Alle: Keine Zerstörung des Geschichtspfades!

26.1.22 9:18 PM von XX an Alle: Die beste Idee des Abends

26.1.22 9:18 PM von XX an Alle: Mitdenken finde ich klasse, leider nicht die Lösung für Aubing

26.1.22 9:18 PM von XX an Alle: Die schlechteste Idee des Abends

26.1.22 9:19 PM von XX an Alle: Super Idee Herr O.! Die beste des Abends!

26.1.22 9:19 PM von XX an Alle: x

26.1.22 9:19 PM von Aubing Freiham an Alle: Die Bodensee Str. ist jetzt schon überlastet. Die Schlange ist täglich vom Freiham bis Westkreuz

26.1.22 9:19 PM von XX an Alle: Parkplatzabschaffung auf der Ubostraße

26.1.22 9:19 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:19 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:19 PM von XX an Alle: Ich finde, dass beide Vorschläge des heutigen Abends vor einem Stadtratsbeschluss in die Untersuchung mit einbezogen werden sollten mit allen Vor- und Nachteilen

26.1.22 9:20 PM von XX an Alle: y

26.1.22 9:20 PM von XX an Alle: Danke Frau XX

26.1.22 9:20 PM von XX an Alle: Richtig Frau XX!

26.1.22 9:20 PM von XX an Alle: @XX: Y

26.1.22 9:20 PM von XX an Alle: Danke Frau XX!

26.1.22 9:20 PM von XX an Alle: Wie viele Teilnehmer sind es heute?

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: Richtig Frau XXI!

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: y

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: Kann hier Herrn XX nur zustimmen.

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: 320 rum wurde anfangs gesagt, glaube ich

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: Aber dann gilt es ja auch für die anderen Varianten - das würde ja heißen keine Straße auch nicht Variante 6 oder 7

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: Genau. Wir haben so für den Tunnel gekämpft. Später wurde alles wunderschön angelegt. Jetzt kommen sogar Innesstädter / Pasinger nach Aubing zum Spaziergehen

26.1.22 9:21 PM von XX an Alle: erzeugt noch mehr Verkehr!

26.1.22 9:23 PM von XX an Alle: Ich habe Variante 1 von Herrn O. so verstanden, dass die Straße entlang der Autobahn ebenfalls auf Autobahnniveau verlaufen soll, also nicht oberhalb des Tunnels, sondern durch Abtragung der Aufschüttung entlang der Tunnelwand. Habe ich das richtig verstanden`?

26.1.22 9:23 PM von Moderation an Alle: Um auf die Frage der aktuellen Teilnehmerzahl zu antworten: Sie liegt aktuell bei 254 Teilnehmer

26.1.22 9:23 PM von XX an Alle: richtig

26.1.22 9:23 PM von XX an Alle: dann soll die Potentialfläche zur Ausgleichsfläche werden, es ist doch ein so wunderschöner Biotopverbund, es gibt die A99, dann sollen die Autos doch gleich auf die Autobahn!

26.1.22 9:23 PM von XX an Alle: Das ist richtig, wenn man von nur 2.500 KFZ ausgeht erscheint eine Einhausung unrealistisch. Allerdings ist die Zahl von 2.500 KFZ, die Planung zeigt, die aber gar nicht berücksichtigt, wie der Verkehr nach der Alto weiterfließt äußerst fragwürdig. Ich stimme Herrn XX zu. Diese Alternative sollte geprüft werden

26.1.22 9:23 PM von XX an Alle: Ausgleichsflächen können ohne weiteres verlegt werden. Das weiß doch jeder der sich fachlich mit dem Thema auseinandersetzt

26.1.22 9:24 PM von XX an Alle: @ XX: So habe ich das auch verstanden. Direkt an der Tunnelwand auf Niveau der Autobahn. Dann könnte der GESchichtspfad doch erhalten bleiben. Und mit einer Einhausung wäre doch auch ein Biotopverbund möglich. Zudem mit Verbindung zum Grünzug L über das Bajuwarengräberfeld.

26.1.22 9:25 PM von XX an Alle: Wann werden die von uns eingereichten Fragen beantwortet?

26.1.22 9:25 PM von XX an Alle: Sehr gut

26.1.22 9:25 PM von XX an Alle: Eine Umgehungsstraße neben einer Umgehungsstraße (A99)? Ich kann es nicht glauben...

26.1.22 9:25 PM von XX an Alle: @XX: ganz genau

26.1.22 9:26 PM von XX an Alle: Was ist auch mit den Fluchtwegen der Autobahn? Es geht rein Bau-Technisch nicht eine Straße neben der Autobahn zu bauen, die die Sicherheitsvorgaben der Autobahn erfüllt

26.1.22 9:26 PM von XX an Alle: Autobahnausbau im Tunnel ist kein Problem! Der Tunnel ist für 6 Spuren gebaut. Man braucht nur den Standstreifen aufgeben. Ein bisschen Markierungsarbeiten und fertig.

26.1.22 9:26 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Liebe Frau XX, es wird im Nachgang eine entsprechende Veranstaltungsdokumentation veröffentlicht. In dieser wird auf jene Fragen, auf die aufgrund der begrenzten Zeit nicht Bezug genommen werden konnte, eingegangen.

26.1.22 9:27 PM von XX an Alle: Beim Allacher Tunnel führt nördlich ebenfalls eine Straße direkt neben dem Tunnel vorbei (Abzweig Dachauerstr.)

26.1.22 9:27 PM von XX an Alle: Wann veröffentlicht die Stadt das Verkehrsgutachten/die Studie vollständig?

26.1.22 9:27 PM von XX an Alle: Nein! es waren viele auch da, die nicht Mitglied sind!

26.1.22 9:27 PM von XX an Alle: Was passiert denn nun mit den 5 Vorschlägen der Bürger? Werden sie geprüft oder sind sie vom Tisch?

26.1.22 9:27 PM von XX an Alle: Bitte keine Anspielungen, dass die eV irgendwie hier alleine steht

26.1.22 9:27 PM von XX an Alle: es sind auch Pasinger hier!

26.1.22 9:28 PM von XX an Alle: Wir sind halt Aubinger. Im Dorf kennt man sich. Aber es ist eine falsche Annahme, dass wir nur Mitglieder waren. Der Kommentar war eine unzulässige Annahme!

26.1.22 9:28 PM von XX an Alle: ❤️❤️ Mitglied werden! Zusammen für ein #lebenswertesaubing <https://lebenswertesaubing.de/der-verein/mitgliedsantrag> ❤️❤️

26.1.22 9:28 PM von XX an Alle: Technische Hürden waren zu hoch.

26.1.22 9:28 PM von XX an Alle: X

26.1.22 9:29 PM von XX an Alle: Warum ist die Bürgerbeteiligung online in 1 Woche schon????

26.1.22 9:29 PM von XX an Alle: wie soll man da die Bürger informieren

26.1.22 9:29 PM von XX an Alle: Bevor das untergeht: Vielen Dank an alle Podiums-Verantwortlichen, die sich diesem kritischen neuen Format der Bürgerbeteiligung gestellt haben! Danke!

26.1.22 9:30 PM von XX an Alle: Frage wie lange ist die Bürgerbeteiligung offen?

26.1.22 9:30 PM von XX an Alle: +1 XX Vielen Dank auch von meiner Seite!

26.1.22 9:30 PM von XX an Alle: Danke auch von meiner Seite

26.1.22 9:30 PM von XX an Alle: Bitte bei Allem auch an die Schüler denken, die einen sicheren Schulweg nach Freiham an den Campus brauchen - vor allem mit dem Fahrrad.

26.1.22 9:31 PM von XX an Alle: Problem: Die Referate hören nicht immer auf den Stadtrat.

26.1.22 9:31 PM von XX an Alle: Bevor das untergeht: Vielen Dank an alle Verantwortlichen, die sich diesem kritischen Format der Bürgerbeteiligung gestellt haben! Danke!

26.1.22 9:31 PM von XX an Alle: Y

26.1.22 9:31 PM von XX an Alle: Warum wird die Anbindung Aubing separat vom Verkehrskonzept 22. Stadtbezirk durchgezogen! Verkehr hängt doch zusammen!

26.1.22 9:32 PM von XX an Alle: Wann endet die Bürgerbeteiligung zum Verkehrskonzept?

26.1.22 9:32 PM von XX an Alle: Wie werden denn die vorher schriftlich eingereichten Fragen beantwortet?

26.1.22 9:32 PM von XX an Alle: Problem: Man kann mit der Formulierung des Antrags den Beschluss lenken.

26.1.22 9:32 PM von XX an Alle: wir lieben Aubing

26.1.22 9:33 PM von XX an Alle: Wie kann die Stadt anbieten, diese Veranstaltungen und Informationen inklusiver zu machen für alle Aubinger die sich nicht digital auskennen?

26.1.22 9:33 PM von XX an Alle: Anbindung und Verkehrskonzept sollten logischerweise gemeinsam diskutiert und beschlossen werden. Bitte umsetzen.

26.1.22 9:33 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Im Nachgang wird eine entsprechende Veranstaltungsdokumentation veröffentlicht. In dieser wird auf jene Fragen, auf die aufgrund der begrenzten Zeit nicht Bezug genommen werden konnte, eingegangen.

26.1.22 9:33 PM von XX an Alle: Vielen Dank für die Veranstaltung!

26.1.22 9:33 PM von XX an Alle: Vielen Dank an die Organisatoren

26.1.22 9:33 PM von XX an Alle: Wann werden unsere eingereichten Fragen beantwortet?

26.1.22 9:33 PM von XX an Alle: Bevor das untergeht: Vielen Dank an alle Verantwortlichen, die sich diesem kritischen Format der Bürgerbeteiligung gestellt haben!

26.1.22 9:33 PM von XX an Alle: Wie werden die Bürger in Zukunft informiert?

26.1.22 9:33 PM von XX an Alle: so viele sind ausgeschlossen, weil sie nicht mal wissen wie sie Internet/WebEx benutzen sollen

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Vielen Dank

26.1.22 9:34 PM von XX an alle Diskussionsteilnehmer: Danke an alle

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Herzlichen Dank!

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Danke

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Vielen Dank für die konstruktive Runde

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Dankeschön

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Danke an alle

26.1.22 9:34 PM von XX (Chat-Moderation) an Alle: Vielen Dank für die zahlreichen Beiträge. Auch von hier im Chat von meiner Seite einen schönen Abend! Bleiben Sie gesund.

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Dankeschön!

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: vielen Dank

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Vielen Dank für die Anhörung unserer Sorgen

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Vielen Dank!

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Dankeschön für diese Möglichkeit

26.1.22 9:34 PM von XX an Alle: Danke an alle!

26.1.22 9:34 PM von XX an alle Diskussionsteilnehmer: Besten Dank!

26.1.22 9:35 PM von XX an Alle: Vielen Dank für die Aufklärung über ihre Pläne

26.1.22 9:35 PM von XX an Alle: Danke für die gute Moderation

26.1.22 9:35 PM von XX an alle Diskussionsteilnehmer: So ist Aubing

26.1.22 9:35 PM von XX an Alle: Dialog oder Kampf. Ihre Entscheidung

26.1.22 9:35 PM von XX an Alle: ich hoffe wir Bürger dürfen wieder zu Wort kommen

26.1.22 9:35 PM von XX an Alle: danke auch von uns für die gute Organisation

26.1.22 9:35 PM von XX an Alle: Denken Sie bitte an die Option von Herrn O. nach!



Helmut Pfundstein

MITGLIED DES STADTRATS DER LANDESHAUPTSTADT MÜNCHEN

Herrn
Oberbürgermeister
Christian Ude
Rathaus
Marienplatz 8

80331 München

Antrag
22.03.07

Dorfkern Aubing

Der Stadtrat möge beschließen:

Der Oberbürgermeister wird beauftragt:

1. Umgehend zu klären, ob die in der Bekanntgabe des Planungsreferats geschilderten Maßnahmen zur Gestaltung des Aubinger Dorfkerns im Umfeld des Bahnhofs (Ausbau der Georg Böhmerstraße 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 21.3.07 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.

Helmut Pfundstein, Stadtrat

Antrag

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



05.05.2022

Potentialfläche Aubing vorläufig als Freiraum nutzen

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, 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 Landschaftspark, der diese wichtige Erholungsfunktion übernehmen soll, ist zeitnah nicht zu erwarten. Eine zusätzliche Bebauung ist deshalb bis auf weiteres zurück zu stellen 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.

Heike Kainz (Initiative)
Stadträtin

Alexandra Gaßmann
Stadträtin

Antrag

An Herrn
Oberbürgermeister
Dieter Reiter

Rathaus, Marienplatz 8, 80331 München



05.05.2022

Eine Ortsumgehung für Aubing verknüpft weiterdenken

Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert, 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 von Aubing sein.

Begründung

Die ausführlich geführten Debatten in der Öffentlichkeit über das vom Verkehrsplanungsbüro Obermayer 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.

Heike Kainz (Initiative)

Stadträtin

Alexandra Gaßmann

Stadträtin



An den Oberbürgermeister
der Landeshauptstadt München
Herrn Dieter Reiter
Rathaus, Marienplatz 8
80331 München

München, 27.06.2022

Antrag:

Klimaschutz auch am Stadtrand ernst nehmen – neuer Landschaftspark für Aubing

Die sog. „Potentialfläche“ (westlich der Grafrather Straße/ nördlich der Bahnstrecke nach Geltendorf/ südlich der Eichenauer Straße) im 22. Stadtbezirk wird als Landschaftspark geplant und umgesetzt. Zusammen mit dem Zweckverband Freiham ist ein dies bezüglich 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 wachsenden 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 Durchgangstraße 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. Dem Wachstumswahnsinn sollte hier endlich ein Ende gesetzt, und die Fläche für Lebensqualität und Klimaschutz geplant und realisiert werden.

Initiative:

Tobias Ruff, Fraktionsvorsitzender
Dirk Höpner, Planungspolitischer Sprecher
Nicola Holtmann, Stadträtin
Sonja Haider, Stadträtin

Fraktion Ökologisch-Demokratische Partei/München-Liste des Stadtrates
der Landeshauptstadt München (Fraktion ÖDP/München-Liste)

Rathaus, Marienplatz 8 • Zimmer 116 -118 • 80331 München

• E-Mail: oadp-ml-fraktion@muechen.de

• Telefon: 089 / 233 - 26922

Interfraktioneller Antrag im Bezirksausschuss 22
zur Sitzung am 25.05.2022

Der Bezirksausschuss fordert die Landeshauptstadt München auf, die als Potentialfläche östlich der A99 (zwischen S4, Eichenauer Straße und Grafrather Straße gelegen), solange von jeglicher Bebauung frei zu halten 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.

Für die unterstützenden Fraktionen:

Sebastian Kriesel
CSU & FDP Fraktion

Dagmar Mosch
GRÜNEN-Fraktion

Thomas Hampel
SPD-Fraktion

Klaus Ziegler
FW/ÖDP-Fraktion

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . .

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Unterführung Limes Str. und Germeringer Weg, Begrenzung auf 3,80m

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Ich fordere (auch im Namen der Bürgervereinigung Aubing-Neuauubing e.V.), 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.

Begründung: Mit einer in den derzeitigen Planungen vorgesehenen lichten Höhe von 4,50m an diesen beiden Unterführungen, wird das derzeit bereits durch Durchgangsverkehr massiv belastete Aubing für den überörtlichen Schwerlastverkehr freigegeben. Bereits heute ist in Aubing ein Durchgangsverkehr von ca. 80% festzustellen. Für die Sicherheit und die örtliche Versorgung der Bürger durch Feuerwehr, Krankenwagen, Bus, Lieferverkehr, etc. ist eine lichte Höhe der Unterführungen von maximal 3,80m mehr als ausreichend. Eine Zunahme der gesundheitlichen Gefährdung durch Lärm und Schadstoffe, hervorgerufen durch Schwerlastverkehr, ist den Bürgern von Aubing nicht zuzumuten.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

ohne Gegenstimme angenommen

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstimme abgelehnt

mit Mehrheit abgelehnt

Betreff

Verkehrsanbindung Freiham nicht durch Tempo-30-Zonen von Aubing

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Antrag: 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.

mit Mehrheit angenommen

Betreff

Keine KFZ-Anbindung Freiham an Altaubing - auch nicht über Variante 6 und 7a/b

Antrag zum Themengebiet Verkehr

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 zur A99 durch Aubing noch attraktiver. Anbindung wird von vielen Münchnern abgelehnt (Abstimmverh. VK22, Step2040, Reaktionen der 321 Tln. auf Machbarkeitsstudie). Machbarkeitsstudie hat einen viel zu kleinen Umgriff und macht falsche Annahmen. Sie ist abzulehnen. Isolierte Machbarkeitsstudie ist eine Farce, wenn parallel ein Gesamtkonzept VK22 erstellt wird. Anbindung Freiham an Münchner Norden über 6spurige A99.

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am . .

Betreff (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

"Potentialfläche" Alt-Aubing als Grünfläche auch für Freizeit und Erholung sichern

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

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.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

<input checked="" type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen
<input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt	<input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt

Textfeld für Kontaktdaten 

Betreff

Keine Erschließung der Potentialfläche Aubing-West mit einer Durchgangsstraße

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Antrag: Ich fordere, dass die Potentialfläche Aubing-West nicht mit einer Durchgangsstraße für KFZ erschlossen wird, stattdessen muss eine möglichst optimale Erschließung mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erfolgen. 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.



Betreff - Antrag

Kein Anschluss Aubinger Allee nach Norden für den MIV - nur Bus, Radfahrende, Fußgänger, Rettungsfahrzeuge

Antrag zum Themengebiet Verkehr

Begründung: 1) Anschluss schädlich für Freiham Studie LHM: 11% des Freihamer Verkehrs soll über diese Anbindung abgewickelt werden, dh weniger als 1000MIV/Tag. Laut Machbarkeitsstudie (Obermeyer 12/21) fahren durch diese Anbindung 12000 MIV/Tag. Um 1000 MIV abzuwickeln nimmt man 12000 MIV in Kauf! Gigantischer Durchgangsverkehr! Mobilitätskonzepte verpuffen! 2) Anschluss schädlich für Potentialfläche Aubing 1200 Whg 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: MIV fährt in Richtung Innenstadt durch Aubing. Aubing wird durch Verkehrsmenge geflutet & kollabiert. Quelle Verkehr? Studie: 10.000 MIV aus LKR FFB. Noch unberücksichtigt: perfekte Umfahrung des Aubinger Tunnels/A99 über Freiham, Potentialfläche & Aubing. Zum Wohle Freiham, Potentialfläche, Aubings: Verhindert diese Anbindung!

Raum für Vermerke des Direktoriums

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme angenommen | <input checked="" type="checkbox"/> mit Mehrheit angenommen |
| <input type="checkbox"/> ohne Gegenstimme abgelehnt | <input type="checkbox"/> mit Mehrheit abgelehnt |

Bürgerversammlung des . Stadtbezirkes am **Betreff** (Wiederholung von Seite 1 – bitte nur 1 Thema pro Wortmeldebogen):

Bildung + Freizeit

Antrag (Bitte formulieren Sie so, dass mit "ich stimme zu" oder "ich stimme nicht zu" abgestimmt werden kann) **oder Anfrage:**

Schulen, Betreuungseinrichtungen ^{für Kinder} und
Freizeitmöglichkeiten fehlen

Ich beantrage, dass ein weiterer Teil
der Bebauungsfläche von Freiham
oder, falls sie bebaut wird, die
gesamte Potentialfläche ~~von~~
(~~Der~~ Fläche zwischen 54 B,
Eickenauer Straße, Ortsrand
(Hübeling) als Bildungs-, Schul-
Spot- und Freizeitfläche
genutzt wird.

Die Göttsmannschule ist
überlastet und hat letztes Jahr
um Durchstellung der Kinder,
Freiham Realschule und
Gymnasien sind komplett
ausgelastet. In Lockhausen
gibt es viel zu wenig Nachmittags-
betreuung... Außerdem gibt es
seit dem Hagelschaden keine 2.
Turnhalle bei der Göttsmannschule.

Raum für Vermerke des Direktoriums - bitte nicht beschriften -

 ohne Gegenstimme angenommen mit Mehrheit angenommen ohne Gegenstimme abgelehnt mit Mehrheit abgelehnt

Verena Hollstein



und weitere Bürger*innen

Offener Brief an
Fr. Prof. Elisabeth Merk, Stadtbaurätin
Fr. Merle Bald, Projektleiterin Freiham
Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Nachrichtlich an
Hr. Dieter Reiter, Oberbürgermeister
Fr. Katrin Habenschaden, Zweite Bürgermeisterin
Fr. Verena Dietl, dritte Bürgermeisterin
Hr. Michael Hardi, Hauptabteilung II, Hauptabteilungsleiter
Fr. Sabine Steger, Hauptabteilung II/4 – Bezirk West
Hr. Arne Lorz, Hauptabteilung I, Hauptabteilungsleiter
Hr. Georg Dunkel, Hr. Robert Adam, Hr. Dr. Martin Schreiner, Mobilitätsreferat
Fraktionen im Stadtrat München
Hr. Sebastian Kriesel, BA22
Pressevertreter*innen

München, den 02.06.2022

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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“.

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, zB 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 Freiam-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.

Mit freundlichen Grüßen



Verena Hollstein

Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes



Landeshauptstadt
München

Aubing-Lochhausen-Langwied

BA-Geschäftsstelle West
Landsberger Str. 486, 81241 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Hauptabteilung Stadtplanung HA II-45
Blumenstraße 28 b
80331 München

Vorsitzender
Sebastian Kriesel

Geschäftsstelle West:
Landsberger Str. 486, 81241 München

Telefon:
Telefax:
Email:

München, 22.11.2023

Anhörung

- A) Vorstellung der Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiam und Aubing“
- B) Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße; Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. xxxx Eichenauer Straße (südlich und nördlich), Ortskern Aubing (westlich), Freiam 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

TOP 6.4.1.1. der Tagesordnung der Sitzung des Bezirksausschusses 22 vom 15.11.22

Sehr geehrte [REDACTED]

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 Freiam 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 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 Landschaftsparks 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.

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.

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 flächendeckende 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).

Zu Ziff. 1 des Antragstextes im Beschlussentwurf

„Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiam 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-, Sumpfmeisenweg) 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. S. 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 Sumpfmeisenweg untersucht (s. S. 11 der Machbarkeitsstudie).

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

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.

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 zB 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 GermeringerWeg/Georg-Böhmer Str.), damit kein Durchschuss für Durchgangsverkehr möglich ist.

2.2 Radschnellverbindung

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

2.3 Radvorrangroute Lochhausen-Freiham

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

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.

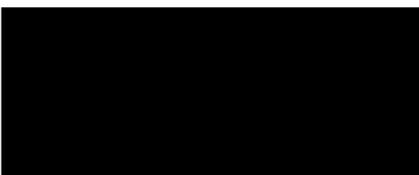
2.5 Georg-Böhmer Str. und Wildenrother Straße/ Gilchinger Straße

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 KfZ/ 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).

Für Rückfragen und Gespräche stehe ich jederzeit telefonisch und persönlich zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



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

Datum: 25.03.2024

Landeshauptstadt
München
StadtkämmereiInvestitionsplanung
und -controlling
SKA 2.21

- A) Vorstellung der Ergebnisse der „Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing“**
- B) Städtebauliche Entwicklung an der Eichenauer Straße;
Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. xxxx
Eichenauer Str. (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**

Sitzungsvorlage Nr. 20-26 / V 08653**Beschlussvorlage für den Ausschuss am (noch nicht bekannt) (VB)**

Öffentliche Sitzung

An das Referat für Stadtplanung und Bauordnung

Die Stadtkämmerei erhebt gegen die vorliegende Beschlussvorlage Einwände im Hinblick auf die Finanzierung der Jahre 2025 und 2026.

Es wird darum gebeten, eine Finanzierung aus dem eigenen Referatsbudget zu ermöglichen, insbesondere vor dem Hintergrund der äußerst angespannten Haushaltslage. Basierend auf den Ist-Plan-Auswertungen müssten ausreichende Mittel vorhanden sein. Zudem greift eine Beschlussfassung zum jetzigen Zeitpunkt dem EDB für 2025 vor, da eine Anfinanzierung der Maßnahme im Jahr 2024 automatisch Folgewirkungen für die Jahre 2025 und 2026 hat, unabhängig von der letztendlichen Entscheidung im Eckdatenbeschlussverfahren.

Darüber hinaus folgende Anmerkungen:

Für die Vorhaltung einer Potentialfläche zur möglichen Schul- und Sportererweiterung in der Gotzmannstr. 19 bzw. im Grundschulverbund Freiham (S. 65) bittet die Stadtkämmerei um die Präzisierung, dass die notwendigen Pkw-Stellplätze in den Mobilitätshäusern untergebracht werden.

Auch bitten wir um Streichung des Begriffs „Erholungsnutzung“ im Zusammenhang mit den Dachflächennutzungen allgemein (Punkt 3.2.7, Seite 32), sowie des Begriffs „Bespielung der Dachflächen mit Freizeit- oder Sportanlagen“ im Zusammenhang mit den Dachflächennutzungen der Mobilitätshäuser (Punkt 3.2.9, Seite 34), da diese Arten der Nutzung hohe Investitionskosten zur Folge haben.

Wir bitten die Beschlussvorlage dahingehend entsprechend zu überarbeiten und der Stadtkämmerei erneut zur Mitzeichnung vorzulegen.

gezeichnet

Ketterle