

Stellungnahme des Fördervereins 1000 Jahre Urkunde Aubing e.V. zur Machbarkeitsstudie zur verkehrlichen Anbindung zwischen Freiham und Aubing

Vorbemerkungen:

Die Machbarkeitsstudie versucht im Kern, wie auch der Titel erkennen lässt, lediglich Lösungen für eine verkehrliche Anbindung zwischen Freiham und Aubing und umgekehrt vorzuschlagen. Dieses vergleichsweise unaufwändig zu lösende Problem (siehe die Vorschläge in der ersten Präsentationsvorstellung mit Hinweisen zu einer PKW-Unterführung mit Wegen für Radfahrer und Fußgänger; für den reinen Ziel- und Quellverkehr völlig ausreichend) wird überlagert von deutlich größeren Problemen:

- Berücksichtigung des überörtlichen Verkehrs über die Eichenauer Straße aus dem Ortskern und in den Ortskern von Aubing (keine Quell- und Zielbedeutung für den Ortskern),
- Verkehrsverringering auf der Altostraße und der Ubostraße als den beiden Hauptachsen des Ortskerns,
- Berücksichtigung des überörtlichen Verkehrs von der Bodenseestraße über die Aubinger Allee in Richtung Ortskern und nach Osten und Norden als Parallele zur bestehenden Verkehrsführung über die Bodenseestraße und Limesstraße

Beide vorgeschlagenen Varianten sind in sich inkonsistent und widersprüchlich und stellen, wie insbesondere für die Varianten 7A und 7B bereits in der Studie deutlich formuliert, keine vertretbare Grundlage für langfristige Lösungen der diskutierten Probleme dar.

Zur Variante 6

Zur Abschätzung der verkehrlichen Entwicklungen und Belastungen durch die Variante 6 wird eine Prognose Nullfall zugrunde gelegt, die ihrerseits bereits von in sich unstimmen bzw. unklaren Verkehrsbelastungen ausgeht.

- Da das zeichnerisch dargestellte Gebiet weder die Bodenseestraße noch die Limesstraße enthält, ist die Annahme von 12500 Fahrzeugbewegungen auf der Aubinger Allee nicht nachvollziehbar.
- Legt man das einfache physikalische Modell einer strömenden Flüssigkeit zugrunde, fehlen im Prognosefall Null an der Gabelung von Aubinger Allee in den Germeringer Weg und in die Georg-Böhmer-Straße unerklärlich bereits 1000 Fahrzeugbewegungen (11000 spalten sich in 6000 und 4000 Bewegungen auf?).
- Eine weitere Inkonsistenz fällt auf, wenn man die Verkehrsbewegungen Altostraße Süd (Einmündung Georg-Böhmer-Straße, 17000) mit den Verkehrsbewegungen an der Kreuzung der Altostraße/Bergsonstraße vergleicht (wohin verschwinden auf ca. 300m etwa 7000 Fahrzeugbewegungen?).
- Schließlich bleibt unerklärt, wieso nach der Kreuzung Bergsonstraße/Altostraße für die Altostraße immer noch 8000 Verkehrsbewegungen angenommen werden, während doch die Bergsonstraße bereits 7000 Verkehrsbewegungen bringt oder abnimmt.

Diese drei Beispiele zeigen bereits, dass bereits für den Nullfall unklare oder widersprüchliche Zahlen modelliert wurden. In der Konsequenz bedeutet dies grundsätzlich, dass der Belastungsplan für die Variante 6 und insbesondere der Differenzplan zum Prognosefall Null mit sehr großen Fragezeichen zu versehen sind, weil schon die Prognose Null mit erheblichen Mängeln behaftet und damit nicht plausibel ist.

Der Belastungsplan zur Variante 6 weist ebenfalls erhebliche Mängel auf:

- So bleibt unklar, wieso die modellierten Verkehrsbewegungen auf der Eichenauer Straße (Höhe Autobahntunnel) nicht vom gleichen Wert wie der Nullfall ausgehen (8000), sondern von einer Belastungszahl, die um 20% höher ist. Eine Vergleichbarkeit mit dem Nullfall ist schon deshalb sehr fragwürdig.
- Dies gilt auch für die Zahlen für die Aubinger Allee südlich der Bahnquerung (13000) statt 12500 im Nullfall.
- Schließlich fragt man sich, wieso trotz einer um 20% größeren Verkehrsbelastung auf der Georg-Böhmer-Straße (6500 im Vergleich zu 4000 im Nullfall) die Belastung auf der unmittelbar damit verbundenen Altostraße (Süd) von 17000 auf dann 13000 zurückgehen soll.
- Auch die Abnahme des eingehenden Verkehrs auf der Limesstraße (Unterführung zur Altostraße) von 17500 (Nullfall) auf 13500 ist unplausibel und ungeklärt.
- Zuletzt soll erwähnt werden, dass die Abnahme der Verkehrsbewegungen auf der Eichenauer Straße östlich der Einmündung der neuen Nord-Süd-Verbindung um 50% gegenüber dem Nullfall ohne weitere einschränkende Maßnahmen unglaubwürdig ist, wenn man die leicht erreichbare Bergsonstraße als Hauptverbindung in Richtung Osten, z.B. Richtung von Kahr-Straße, bedenkt. Der Anreiz, diesen Weg zu benutzen, bleibt ungeachtet der neuen Nord-Süd-Verbindung.

Bereits aufgrund dieser erheblichen Mängel in wesentlichen Zahlen erscheinen die Annahmen im Differenzplan Variante als willkürlich und geschönt und sind deshalb ohne Aussagewert für die Variante 6 bezüglich ihrer Auswirkungen auf den Ortsverkehr in Aubing. Selbst wenn man Plausibilität herstellen würde, kann man keinesfalls von einer nennenswerten Entlastung der Altostraße, einer der beiden Hauptstraßen durch den Ortskern, sprechen.

Es fällt weiter auf, dass bestehende und mit dem Straßensystem im Ortskern unmittelbar verbundene Straßen wie die Ubostraße Nord (zwischen Eichenauer Straße und Altostraße) und die Aubing-Ost-Straße im Hinblick auf ihre Einflüsse auf die Modellrechnungen völlig unberücksichtigt bleiben.

Für die Einbindung der geplanten neuen Nord-Süd-Verbindung, die in der Summe zunächst eine neue Verkehrsverbindung zwischen der Aubinger Allee und der Eichenauer Straße (nach Westen) darstellt und dadurch eine erhebliche Mehrbelastung der Georg-Böhmer-Straße und darüber hinaus des Ortskern provoziert, sind sogenannte Knotenpunkte an der Abzweigung der Georg-Böhmer-Straße und an der Einmündung in die Eichenauer Straße vorgesehen. Gerade hier fehlen genauere Angaben zu deren Dimensionierung (was bedeutet „entsprechend“ hinsichtlich des Flächenverbrauchs?).

Die Variante 6 versucht zwar darzulegen, dass sie mehrere der gestellten Probleme lösen kann. Aufgrund der aufgezeigten Mängel ist sie jedoch zumindest im gegenwärtigen Zustand keine Grundlage für eine verantwortbare Entscheidung. Sie ist damit abzulehnen.

Varianten 7A und 7B

Es ist zwar anzuerkennen, dass diese Varianten eine großräumige Umleitung des zu erwartenden Verkehrs durch den Ortskern Aubing versuchen. Die aufgezeigten Lösungen sind jedoch mit unvermeidbaren Kollateralschäden für Umwelt und soziales Leben verknüpft, sodass der Wertung des untersuchenden Büros bereits deshalb zuzustimmen ist. Im Übrigen gelten aus den gleichen Gründen die Kritikpunkte zu den Modellen der Verkehrsbewegungen hinsichtlich des Nullfalls und der vorgelegten Zahlen nach der Realisierung der neuen Verkehrsverbindungen. Aus diesen Gründen sind die Varianten 7A und 7B abzulehnen.

Schlussbemerkungen

Die Anbindung Freiham an Aubing durch Führung der Aubinger Allee mittels einer KFZ-Unterführung nach Aubing ist schon vom Ansatz her falsch.

Die Anbindung Freiham an Aubing ist über die Limesstraße mit einer künftig erneuerten Unterführung ist ausreichend für den Ziel- und Quellverkehr, auch für eine Buslinie. Am derzeitigen Germeringer Weg genügt eine Unterführung für Fahrräder.

Die prognostizierte Entlastung der Ubostraße vom Verkehr aus Puchheim über die Eichenauer Straße ist davon nicht betroffen. Sie ist die einzige tatsächliche Entlastung durch das dargestellte Konzept. Sie kommt aber auch ohne Anbindung Aubings an Freiham durch eine Nord-Süd-Straße für die sog. „Potentialfläche“ zustande. Falls sie als Ergebnis der Anbindung Aubings an Freiham dargestellt würde, dann wäre das eine Täuschung.

Wenn aber die Verbindung Freiham zur Innenstadt die Zielsetzung ist oder diese Verbindung zumindest in Kauf genommen wird, sind alle Lösungsvarianten falsch, denn sie führen zu Schleichwegen durch Aubing und zu einer erheblichen Steigerung der Belastung.

Das Ergebnis der Machbarkeitsstudie ist deshalb abzulehnen. Mit der Planung ist neu zu beginnen mit dem Ziel, den in Aubing durch die Anbindung an Freiham unvermeidlich entstehenden Durchgangsverkehr zu minimieren und zu kanalisieren.