

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

1. Die Machbarkeitsstudie gibt vor, wie auch der Titel erkennen lässt, lediglich drei Lösungen für eine verkehrliche Anbindung zwischen Freiham und Aubing und umgekehrt vorschlagen zu sollen. Wie die öffentliche Präsentation der Machbarkeitsstudie gezeigt hat, geht es aber in Wirklichkeit, unter Einbeziehung der Aubinger Allee, um Verlagerungen von Verkehrsströmen aus der westlichen und südlichen Region von München zur (scheinbaren) Entlastung bestehender Straßensysteme.
2. Die Erfahrung vor Ort zeigt, dass diese Verkehrsströme ihre Wege vor allem von Westen und Süden in Richtung Osten oder von dort zurück nach Süden und Westen suchen. Dieser Komplexität kann eine Reduzierung des zu betrachtenden Gebiets auf wenige Quadratkilometer, wie in der Machbarkeitsstudie geschehen, keinesfalls gerecht werden.
3. Es werden keine Lösungen für die entscheidenden Schnittpunkte des neu gedachten Systems unter Einbeziehung der Varianten 6 und 7A/B mit dem bestehenden Straßensystem präsentiert (östliches Ende der Georg-Böhmer-Straße; Eichenauerstraße bzw. Altostraße), so, als ob sich von dort aus eine erträgliche „Normalsituation“ von selbst einstellen würde.
4. Schließlich, und dies ist ein gewichtiger grundsätzlicher Mangel der Machbarkeitsstudie: Es fehlt jegliche Zusammenschau mit dem Verkehrskonzept für den 22. Stadtbezirk, das nur wenige Tage nach der Machbarkeitsstudie öffentlich gemacht wurde und in dem Eingriffe in das Straßensystem vorgeschlagen und diskutiert werden, die Bestandteil der Machbarkeitsstudie hätten sein sollen und ihr zum Teil sogar widersprechen. In Details nehmen wir ausdrücklich Bezug zu unserer ersten Stellungnahme vom 11. Januar 2022.
5. Die Machbarkeitsstudie ist ein verzweifelter Versuch ist, die verfahrenere Situation der Verkehrsanbindung von Freiham Nord schön zu reden und dadurch der Stadtverwaltung aus ihrer misslichen Situation heraus zu helfen.
6. Beide vorgeschlagenen Varianten (6 und 7A/B) sind hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrsbewegungen (mit und ohne eine der Varianten) in sich inkonsistent und widersprüchlich. Sie stellen, wie insbesondere für die Varianten 7A und 7B bereits in der Studie deutlich formuliert, keine vertretbare Grundlage für langfristige Lösungen der Probleme dar, die eine Öffnung der Aubinger Allee in Richtung Aubinger Dorfkern ohne den Bremseffekt des beschränkten Bahnübergangs am Germeringer Weg verursachen wird.
7. Die Anbindung Freiham an Aubing durch Führung der Aubinger Allee mittels einer KFZ-Unterführung nach Aubing ist schon vom Ansatz her falsch.
8. 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.
9. Die prognostizierte Entlastung der Ubostraße vom Verkehr aus Puchheim über die Eichenauer Straße ist davon nicht betroffen. Sie ist die einzige tatsächliche geringfügige Entlastung durch das dargestellte Konzept. Sie kommt aber auch

ohne Anbindung Aubings an Freiham durch eine Nord-Süd-Straße für die sogenannte „Potentialfläche“ zustande. Wenn sie als Ergebnis der Anbindung Aubings an Freiham dargestellt wird, ist das eine Täuschung.

10. 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 des jetzt schon stark belasteten Ortskerns.
11. Beide vorgeschlagenen Varianten (6 und 7A/B) sind hinsichtlich der zu erwartenden Auswirkungen auf die Verkehrsbewegungen (mit und ohne eine der Varianten) 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.

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.

Anmerkungen zur Variante 6

Die mündliche Erläuterung der Machbarkeitsstudie in der Präsentationsveranstaltung konnte, auch unter Einbeziehung neuer Informationen wie sogenannter „Verkehrsterne“, unsere grundsätzlichen Bedenken nicht beseitigen, wonach die Modellierung der nach den Varianten zu erwartenden Verkehrsströme zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrsbelastung in bestehenden Straßen, insbesondere im Ortskern Aubing führen wird. Wenn schon die Simulation von Verkehrsströmen gegenüber der Bevölkerung als wichtiges Argument zur Abwägung von Varianten und deren Realisierbarkeit eingesetzt werden, hätte man erwarten können, dass die u.a. vom Förderverein aufgezeigten Widersprüche und Unklarheiten im Prognosefall Null und im Belastungsplan zur Variante 6 aufgelöst werden. Dies ist jedoch nicht geschehen.

Der Förderverein bleibt deshalb bei seiner Auffassung, dass die Annahmen zu den Auswirkungen der Variante 6 willkürlich und geschönt und deshalb ohne Aussagewert bezüglich ihrer Auswirkungen auf den Ortsverkehr in Aubing sind. Dies auch deshalb, weil Planungen wie zusätzliche Busse und/oder eine Trambahn in der Altostraße nicht einmal erwähnt werden. Zudem werden bestehende und mit dem Straßensystem im Ortskern unmittelbar verbundene Straßen, wie die Ubostraße Nord (zwischen Eichenauer Straße und Altostraße), die Fabrikstraße 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 Erschließungsmöglichkeit der Potentialfläche, aber auch eine neue Verkehrsverbindung zwischen der Aubinger Allee und der Eichenauer Straße (nach Westen) darstellt und dadurch eine erhebliche Mehrbelastung der Georg-Böhmer-Straße und des Ortskern provozieren wird, 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?), auch in Zusammenschau mit den erheblichen Veränderungen des Straßenprofils, die eine voll ausgebaute Limesunterführung voraussetzt.

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 und transparente 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.

Für den Förderverein: Dr. Klaus Bichlmayer, Vorstandsvorsitzender