

Bezirksausschuss 22 der Landeshauptstadt München

Stellungnahme zum

Siedlungsschwerpunkt Freiham

Aufstellungsbeschluss für den Teilbereich südlich der Bodenseestraße

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Bezirksausschuss 22 Aubing - Lochhausen - Langwied hat sich in seiner Sitzung am 15.05.2002 mit der Vorlage des o. g. Aufstellungsbeschlusses befasst und gibt dazu folgende Stellungnahme ab:

1. Verkehrsplanung

Das Planungsgebiet hat einen Vollanschluss an die A99/B2 und einen Halbandschluss an die A96. Die breit angelegte Verbindungsspanne zwischen der Bodenseestraße und dem Halbandschluss an die A96 und die neutrassierte Bodenseestraße, die von Westen kommend im Zuge der Verbindungsspanne nach Süden schwenkt und parallel zum bisherigen Verlauf östlich in Höhe der Wiesentfellerstraße wieder in die Bodenseestraße einmündet, bilden das Rückgrat der verkehrlichen Erschließung des künftigen Gewerbegebietes.

- Da die A99-AS Bodenseestraße sowohl für Freiham als auch für Neuaubing, das Westkreuz und Aubing der derzeit einzige Autobahnvollanschluss sein wird und die Bodenseestraße die wesentliche Zubringerstraße zur A99 darstellt, ist die Verschwenkung der Bodenseestraße zu überdenken. Sollte diese nicht vermeidbar sein, ist sie so gering wie möglich auszuführen um die Erreichbarkeit der A99 auf kürzestem Wege zu ermöglichen.
- Über die Erschließungsstraße - nördlich von MK2 - hätte der Stadtteil Neuaubing einen noch kürzeren Anfahrtsweg zur A99. Dies ist eine Verbesserung gegenüber den bisherigen Freihamplanungen und der Festsetzung im Flächennutzungsplan. Diese Straße ist hinsichtlich ihrer Erschließungsfunktion nochmals zu prüfen.
- Es wird notwendig sein, den Geltungsbereich des Bebauungsplanes zu erweitern, um die unter 2.2.2 (Seite 10) genannte städtebauliche und landschaftsplanerische Neuordnung der Wohnbauflächen nördlich der Bodenseestraße vorzeitig wenigstens soweit durchzuführen, damit die Verkehrswege zwischen dem Süd- und Nordteil des Baugebietes und die Straßenführung zur Anschlussstelle A99/B2 neu dargestellt werden kann. Des Weiteren ist die Erweiterung des Geltungsbereichs erforderlich, damit die Genehmigungsvoraussetzung und die Finanzierung zum Bau der S-Bahnstation Freiham gesichert ist und schnellstmöglich erfolgen kann. Ohne mindest eine teilweise Konkretisierung der Wohnbebauung (3.2.1, Seite 16) wird die zum Bau der S-Bahnhaltestelle nicht erreicht. Die Fahrgäste aus den bestehenden Siedlungsgebieten am westlichen Rand von Neuaubing sind mit einzubeziehen, da diese momentan nur durch die überfüllte Buslinie 72 an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden sind, der aber nicht den Neuaubinger S-Bahnhof anfährt, weil dort keine Umkehrschleife realisiert werden kann. Für diese Nutzer ist eine attraktive Anbindung zum neuen Bahnhof Freiham zu schaffen. Ferner wird ein differenziertes Einzelhandelsangebot im Zentrumsbereich (3.1.1, Seite 13) nur angenommen, wenn eine angemessenen Wohnbebauung vorhanden ist. Das angepasste Busnetz zum neuen S-Bahnhof Freiham soll im Text des Bebauungsplanes näher dargestellt werden (3.2.2 Seite 14). Eine Linienführung für Busse nach Alt- und Neuaubing wird erforderlich, wenn eine weiterführende Schule am Standort Freiham für den 22. Stadtbezirk gebaut werden sollte.
- Der BA 22 begrüßt die schon seit Jahren von der Stadt München zugesagte Bereitstellung von Erweiterungsflächen für den ESV Neuaubing nördlich und westlich der derzeitigen

Sportanlage. Ungeklärt ist die Planungsabsicht im Bereich der Tennisanlagen auf der Südwestseite der Sportanlage. Um Planungssicherheit zu erreichen, muss die Erschließungsstraße im Bebauungsplan dargestellt werden. Der Anschluss des Gewerbegebietes der Deutschen Bahn östlich der Verbindungsspanne Bodenseestraße zur A96 München – Lindau sollte möglichst so durchgeführt werden, dass die Tennisplätze des ESV Neuaubing so gering wie möglich gefährdet werden. Deren Verlagerung bedeutet neben anderen Nachteilen eine erhebliche finanzielle Belastung für den ESV Neuaubing. Eine östliche Verlängerung der geplanten 3. Parallelstraße zur Bodenseestraße (südlichste Verschwenkung) direkt in das Gleislager ergäbe nur eine um etwa 50 bis 60 Meter längere Stichstraße zur Erschließung des bestehenden Bahn-Gewerbegebietes, wenn man diese Straße entlang der bestehenden Betonstraße führt. Damit könnten sogar alle Tennisplätze des ESV erhalten bleiben und mehr Parkplätze sowohl für den ESV Neuaubing als auch für Besucher des zukünftigen Biotops geschaffen werden. Die Stadtverwaltung wird gebeten, rechtzeitig mit der Vorstandschaft des ESV-Neuaubing näheres abzuklären.

2. Wohngebiete

- Es wäre wünschenswert, auch das im Norden anschließende Wohngebiet zeitnah zu bebauen, damit neben den neuen Arbeitsplätzen auch Wohnungsangebote verfügbar werden. So wäre möglicherweise zu erreichen, dass nicht alle Arbeitsplätze zu verkehrlichen Belastungen führen müssen.

3. Grünplanung

Das Gewerbegebiet Freiham verändert das bestehende Landschaftsbild und ist demzufolge ein Eingriff in den Naturhaushalt. Dem Ausgleichsbedarf entsprechend sind Ausgleichsmaßnahmen östlich des Gutes Freiham vorgesehen.

Der BA 22 fordert,

- dass das Landschaftsbild um Freiham nicht durch mögliche Aufschüttungen beeinträchtigt wird,
- der Grünstreifen von Süd nach Nord - östlich des Gewerbegebietes - in der noch ausstehenden Grünplanung näher dargestellt wird,
- der Biotop M 317 ist in seinem nördlichen Bereich Bestandteil der Erschließungsplanung - ESV-Neuaubing und Bahnausbesserungswerk Neuaubing - und soll im südlichen Teil in das Ausgleichsflächengestaltungskonzept einbezogen werden. Fachlich zu prüfen wäre, ob der Biotop M 174 mit dem Biotop M 317 vernetzt werden könnte.

4. ÖPNV

Die Anbindung des Gewerbegebietes Freiham an das S-Bahnnetz mit einer neuen Haltestelle ist eine zwingende Notwendigkeit für dessen Entwicklung und sollte frühestmöglich zur Verfügung stehen.

Die für eine kurze Übergangszeit angedachte Zwischenlösung, mit einer leistungsfähigen Busverbindung die nächstgelegenen S-Bahnhaltestellen anzufahren - Harthaus oder Neuaubing - ist auf verschiedene Weise lösbar.

Der BA 22 ersucht das Planungsreferat darzustellen,

- wie die Linienführung der Busverbindung von und zum Gewerbegebiet Freiham zur S-Bahn erfolgen soll,
Eine Busfahrstrecke / Pendelbus könnte vom vorübergehend wieder aktivierten S-Bahn-tauglichen Bahnhof Freiham alt (war viele Jahre auch mit der S-Bahn in Betrieb) eingerichtet werden. Alternativ wäre eine Schleifen-Streckenführung vom Bahnhof Neuaubing über die Brunham- und Bodenseestraße zum Gewerbegebiet und zurück über die Stichstraße und Papinstraße vorstellbar. Der Bahnhof Harthaus erscheint ebenfalls geeignet, da dieser bereits von einer Buslinie angefahren wird. Eine Wendeschleife im südlichen Bereich der S-Bahnhaltestelle Neuaubing erscheint aus unserer Sicht als problematisch (einschlägige Erfahrungen mit dem Bus 267!). Ferner ist auch ein Anschluss aus Neuaubing mit der Wendeschleife Pretzfelder Straße möglich.

- Ob eine Rad- und Fußwegunterführung am neuen S-Bahn-Haltepunkt geplant ist und wie dieser sowohl von der Nord- als auch von der Südseite mit dem Kfz und öffentlichen Bussen angefahren werden kann?

5. Gestaltung des öffentlichen Raumes im Zentrumsbereich

Auf eine städtebaulich gute Gestaltung des Zentrumsbereiches, beiderseits des S-Bahnhaltestelle sollte geachtet werden. Das Zentrum soll einen eigenen hervorhebenden Charakter haben und der Mittelpunkt Freihams sein.

Der BA 22 ersucht das Planungsreferat,

- die Ankäufe des städtebaulichen Ideenwettbewerbes von 1983/84, zweiter und dritter Preis, zu überprüfen und ggf. die Wettbewerbsteilnehmer mit der Überarbeitung der Zentrumsplanung zu beauftragen, wobei bei der neu zu stellenden Bedarfs- und Nutzungsanalyse auf die Angebote der zentralen Standorte Pasing und der Stadt Germering Rücksicht genommen werden soll.

6. Sonstiges

Die unter 2.1.3 (Seite 7) bezüglich der Bodenmieten getroffene Aussage ist nur noch teilweise richtig. Der große Hügel steht noch, jedoch die vielen kleineren Mieten sind wieder flächig verteilt worden.

Die 150 Stellplätze für die P&R-Anlage erscheinen als zu gering.

Da voraussichtlich wieder Pflichtparkplätze abgelöst werden sollen, erscheint es sinnvoll in der näheren Umgebung Parkflächen mit genügend Kapazität zur Steigerung der Attraktivität des Zentrums zur Verfügung zu stellen. Zweckmäßigerweise sollten Pflichtparkplätze besser nicht abgelöst, sondern realisiert werden, damit nicht die gesamte Umgebung mit Autos zugeparkt wird.

Bei der unter 2.3 (Seite 12) erwähnten Altlastenverdachtsfläche des ehemaligen Gleislagers sind die zahlreichen ehemaligen Kanalschächte, die vor wenigen Jahren aufgefüllt wurden zu überprüfen, ob der vormals darin lagernde Sperrmüll zuvor entfernt wurde.

Es wäre wünschenswert, die unter 3.1.2 (Seite 13) genannten sozialen und kulturellen Angebote des Stadtteilzentrums näher zu erläutern und festzuhalten, dass dieses Stadtteilzentrum rechtzeitig entsteht wird.

Die soziale Infrastruktur, Kirchen, Stadtteilplätze und Landschaftsbeziehungen sollen näher dargestellt werden. Neben den Kindergartenplätzen werden sicher auch Hort- und Krippenplätze benötigt (3.2.2, Seite 16).

Im Bereich der Gewerbegebiete GE 12, 13 oder GE 14 soll ein geeigneter Standort für eine Rettungswache gesichert werden.

Der Bezirksausschuss des 22. Stadtbezirkes ersucht,

dass diese Stellungnahme der Beschlussvorlage beizufügen ist.

Beschluss:

**Zustimmung
einstimmig / mit Mehrheit**