



# SPD Fraktion im Bezirksausschuss 22 Aubing – Lochhausen – Langwied

---

Thomas Hampel  
Helmrichweg 6  
81245 München

Tel. 089 / 8634796

## Fraktionsmitglieder:

Dr. Josef Assal, Bezirksausschussvorsitzender  
Reinhard Bernsdorf, Fraktionssprecher  
Thomas Hampel, stv. Fraktionssprecher  
Monika Assal  
Brigitta Bacak  
Anne Hirschmann  
Marianne Langer  
Peter Malter  
Christa Schlierenkämper

München, 9.3.2012

## **Stellungnahme zu TOP 6.4.1.4:**

**Änderung des Flächennutzungsplanes mit integrierter Landschaftsplanung für den Bereich IV/28 und Bebauungsplan mit Grünordnung Nr. 1977 Aubing-Ost-Str. (südlich), Hornberger Str. (westlich), Bahnlinie München-Pasing - Buchloe (nördlich), Berberichweg (östlich), Joseph-Suder-Bogen (östlich), Anhörung Planungsreferat vom 14.02.12**

In Punkt 5.3. der Ausführungen zum Bebauungsplanentwurf wird zur verkehrlichen Erschließung des Planungsgebietes Stellung genommen. Darin wird aufgeführt, dass aus dem Planungsgebiet ein zusätzliches Verkehrsaufkommen von ca. 2.150 Kfz/Tag zu erwarten ist. Weiter wird auf ein Verkehrsgutachten verwiesen, dass für das umliegende Straßennetz eine ausreichende Leistungsfähigkeit bescheinigt. Leider liegt uns dieses Verkehrsgutachten nicht vor. Außerdem wird lapidar erwähnt, dass man sich bei Bedarf mögliche verkehrsregelnde Maßnahmen offen lässt. Ein Konzept, bzw. eine Lösung wird jedoch nicht vorgeschlagen. Aus Sicht des BA 22 sind die umliegenden Straßen nur bedingt fähig, den neu hinzukommenden Verkehr aufzunehmen.

## **Begründung:**

In den Erläuterungen wird aufgeführt, dass der zusätzliche Verkehr über die Aubing-Ost-Straße, die Mariabrunner Straße und die Kronwinkler Straße abgewickelt werden kann und dass diese Straßen eine ausreichende Leistungsfähigkeit besitzen. Völlig unberücksichtigt bleibt die unterschiedliche Leistungsfähigkeit der aufgeführten Straßen. Außerdem wird nicht erwähnt in welche Hauptrichtungen sich das neu zu erwartende Verkehrsaufkommen von 2.150 Kfz/Tag bewegen wird.

Die Aubing-Ost Straße ist grundsätzlich eine leistungsfähige Straße, die von ihrem Ausbauprofil sicher den zusätzlichen Verkehr aufnehmen kann. Die Aubing-Ost Straße kann den Verkehr in westliche Richtung, den Ortskern von Aubing und in östlicher Richtung, nach Pasing an das übergeordnete Straßennetz ableiten.

Die Mariabrunner Straße ist in diesem südlichen Teil eine Ortsstraße mit baulichen Engstellen sowie fünf Schwellenaufpflasterungen. Sie verbindet die Aubing-Ost Straße mit der Kastelburgstraße und endet dann als Sackgasse mit Wendhammer nördlich der Kastelburgstraße. Eine Anbindung an die Bergsonstraße besteht nicht und ist auch planerisch nicht vorgesehen. Um die Anbindung der Mariabrunner Straße an das übergeordnete Straßennetz, die Bergsonstraße für alle Zeiten zu verhindern, wurde der

Abschnitt ab dem Wendehammer bis zur Bergsonstraße als Grünzug gewidmet. Aus Sicht des BA 22 hätte die Anbindung der Mariabrunner Straße an die Bergsonstraße zu einer vernünftigen Entlastung des in diesem Gebiet aufkommenden Verkehrs beigetragen können. Siehe hierzu auch eine Stellungnahme des BA 22 aus dem Jahre 2006, in dem das zu erwartende Plaungsgebiet bereits eingeschlossen ist. Der derzeitige Ausbauzustand der Maria Brunner Straße ist für den Autofahrer durch die Engstellen und die zahlreichen Aufpflasterungen extrem unattraktiv.

Da die Mariabrunner Straße auch nicht an das übergeordnete Straßennetz anbindet und somit keinerlei verkehrsabführende Funktion hat, wird sie von dem zusätzlichen Verkehr aus dem Planungsgebiet nur in sehr geringem Maße betroffen sein.

Als dritte Straße steht die Kronwinkler Straße zur Verfügung. Zwischen der Aubing-Ost Straße und der Kastelburgstraße ist die Kronwinkler Straße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen und baulich entsprechend ausgeführt. Für diesen Bereich der Kronwinkler Straße besteht ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan Nr. 1401 vom 8.3.1983, in dem diese Verkehrsfläche als „Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung“ ausgewiesen ist. Verkehrszählungen aus dem Jahre 2009 haben ergeben, dass die Kronwinkler Straße in dem Abschnitt des verkehrsberuhigten Bereichs mit ca. 2.200 Kfz/Tag belastet ist. Eine für einen verkehrsberuhigten Bereich schon heute sehr hohe Belastung. Außerdem hat die Zählung ergeben, dass ca. 60 % des Verkehrsaufkommens in der Aubing-Ost Straße über die Kronwinkler Straße abgeführt wird. Dies ist leicht nachvollziehbar. Die Kronwinkler Straße ist die einzige durchgehende Verbindung zur Bergsonstraße und damit die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz. An der Kreuzung Bergsonstraße befindet sich ein Liedl Markt. Über die Bergsonstraße besehen zahlreiche Anbindungen an das Fernstraßennetz, A99 Lochhausen, A8 Stuttgart, Von Kahr Straße zur A9 Nürnberg etc.. Es ist also schon heute vorprogrammiert, dass die Hauptlast des neu aufkommenden Verkehrs von ca. 2.200 Kfz/Tag aus dem Planungsgebiet der verkehrsberuhigte Bereich, die Kronwinkler Straße zu tragen hat..

In Punkt 5.3 der Erläuterungen wird aufgeführt, dass im Verkehrsgutachten ganz konkret der Knotenpunkt Bersonstraße/Kronwinkler Straße untersucht wurde und als ausreichend leistungsfähig eingestuft wird. Der Tatsache, dass dieser Knotenpunkt nur über den verkehrsberuhigten Bereich der Kronwinkler Straße zu erreichen ist, bleibt vollständig unberücksichtigt. Daran ist zu Erkennen wie mangelhaft die verkehrliche Erschließung behandelt wurde.

Geht man davon aus, dass das zu erwartende zusätzliche Verkehrsaufkommen von 2.150 Kfz/Tag wie schon heute zu 60 % über die Kronwinkler Straße abgewickelt wird, dann wäre das für die Kronwinkler Straße eine zusätzliche Belastung von 1.290 Kfz/Tag. Für die Kronwinkler Straße würde sich dann in dem verkehrsberuhigten Bereich eine Gesamtbelastung von 3.490 Kfz/Tag ergeben. Eine Belastung, die einer größeren Ortsstraße entspricht und für diesen verkehrsberuhigten Bereich eine unträgliche Belastung darstellt. Dieser Aspekt wird in den Erläuterungen zum Bebauungsplanentwurf gar nicht erwähnt und bleibt damit völlig unberücksichtigt.

Aus oben aufgeführten Gründen wird die Landeshauptstadt aufgefordert, vor der Genehmigung des Bebauungsplans im Hinblick auf die verkehrliche Erschließung nachzubessern und konkrete Maßnahmen zu erarbeiten, die oben aufgeführte, für einen verkehrsberuhigten Bereich extrem hohe Verkehrsbelastung zu verhindern.