



München, 20. Januar 2021

Das vorgestellte Verkehrskonzept für den Bereich des BA22

Bürgerantrag

- Das Planungsreferat wird gebeten das unvollständige Verkehrskonzept baldmöglichst zu ergänzen und stark zu aktualisieren.
- Den Bürgerinnen und Bürgern des betroffenen Stadtgebietes sind die zeitlichen Vorstellungen der Umsetzungen darzustellen.
- Das Planungsreferat möge die nachfolgenden Widersprüche aufklären

Begründung

Kommentar kursiv

Generell: *Wenig Neues, dafür viel Altbekanntes und leider fast keine Aussagen zu den Umsetzungszeiträumen und wichtige Punkte fehlen ganz.*

Bevölkerung:

Wir rechnen mit einem hohen Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzuwachs z. B. in Freiam. (Seite 2)

Die Grafiken zeigen uns den Zuwachs im Wesentlichen in Freiam-Nord und –Süd sowie Aubing-West und Aubing-Mitte als auch in Lochhausen-Süd und Lochhausen-Nord bezüglich der Bevölkerung. Bei den Arbeitsplätzen steigen die Zahlen im Wesentlichen sehr stark an in Neuaubing-Süd, in Freiam-Süd und auch in Lochhausen-Nord.

(Seite 3)

Aus heutiger Sicht ist diese Entwicklung nachvollziehbar.

Verkehr:

Die Hälfte aller Wege wird mit dem MIV erledigt; der Bereich des BA22 hat den höchsten Anteil in der Stadt. Geringster Rad-Anteil; zweithäufigste Nutzung: Zu Fuß; ÖV zwar regelmäßig, aber seltener als in anderen Stadtteilen.

(Seite 4)

Der MIV nimmt bis 2035 um 50% zu!

(Seite 15)

Straßennetz primär für den MIV; sonstiges entspricht größtenteils nicht dem Standard

(Seite 6)

Wie sehen konkret die umsetzbaren Verbesserungen aus und wann sollen diese erfolgen?

ÖV primär durch die S-Bahnen nach außen; innerhalb: Buslinien.

(Seite 7)

Radnetz primär radial; fehlende Nord-Süd-Verbindungen; Standards nicht eingehalten

(Seite 8)

Verkehrsverflechtung durch MIV westl. Stadtteile; durch ÖV entlang der S-Bahn i. Zentrum

(Seite 10)

Die Behauptung, dass der Quell-Zielverkehr dominiert ist überbetont; einen bedeutenden Anteil bringt die große Bautätigkeit in Freiam und Lochhausen mit sich.

Der Durchgangsverkehr findet natürlich primär über die A96 und A99 statt.

(Seite 11)

Einige Kraftfahrer suchen immer noch zum Teil illegalen Möglichkeiten die A99 und die beiden Tunnels wegen Stau zur Hauptverkehrszeit zu umgehen.

Aber auch die Lochhausener- und die Bodenseestraße als auch Alto- und Limesstraße sind stark betroffen!

Die Erreichbarkeit mit dem MIV und ÖV ist nur gut für die Umgebung und entlang der Stammstrecke; tangential ist sie schlecht.

(Seite 12)

Dass der Durchgangsverkehr nur eine untergeordnete Rolle spielt ist zu bezweifeln

(Seite 15)

Leider gibt es keine Aussagen trotz einer angekündigten Machbarkeitsstudie für die Alternativstraßenanbindung in Aubing-West über die Eichenauer Straße weiter zur Altostraße. Sogar darf in einem Verkehrskonzept nicht vergessen werden.

Ziel: Verlagerung vom MIV zum ÖPNV

(Seite 17)

Die geplanten und in Umsetzung befindlichen Maßnahmen sind bekannt

Doch der notwendige Ausbau der S4 auf vier Gleise wird seitens der Stadtplanung gar nicht einmal erwähnt; dass die Express-S-Bahnen bei uns nicht halten auch nicht.

(Seite 20)

Optimierung der Bodenseestraße: Bis zu 50 % mehr Verkehr kann die Bodenseestraße nicht aufnehmen! Ein Ausbau auf drei oder 4 Spuren führt zur Fällung der Alleebäume und bedarf problematischer Grundstücksabtretungen zumindest zwischen Ehrenbürg- und Limesstraße. Auch die beiden Bahnunterführungen (S6 und S8) in der Bodenseestraße müssen dann dringend auf 3 bis 4 Spuren ausgebaut werden. Etwas Entlastung könnte eine weitere Fahrspur auf der A96 in Richtung München bringen.

(Seite 20)

Wieso findet die künftige U5 nach Freiham in einem Verkehrskonzept für 2030/ 35 nicht einmal eine Erwähnung.

Wie entwickelt sich das vorhandene Busliniennetz weiter?

Untersuchte MIV-Maßnahmen

Leider kein Wort zum Thema Brunhamstraßenunterführung mit notwendigen Umleitungen über eine lange Zeit (Wiesentfelser- Altenburg- und Mainaustraße sowie über Lochham mit Maria-Eich-Straße) oder über die alternative Straßenführung der Brunhamstraße entlang der S-Bahn zum Am Gleisdreieck. Keine Aussage zu den extrem hohen Kosten der Tunnelöffnung. Wem hilft die Falschaussage zur Absenkung der Bodenseestraße mit nur 1 m anstatt 1,5 m bei einer Tunnel-Durchfahrtshöhe von 4,50 m?

Die Sperrung Eichenauer Straße ist aktuell unrealistisch, da Ortsverbindungsstraße; keine Erwähnung findet, dass die S-Bahnstrecke um mindestens 1 Gleis erweitert werden muss und es zwischen Mooschwaige und Aubinger Lohe (Naturschutzgebiet und Biotop) keinen Platz gibt. Tempo 30 in Alto-, Limes- und Aubinger Straße kann bereits aktuell umgesetzt werden!

(Seite 23)

Unterführung Lochhausener – Altostraße Widerspruch, denn diese entlastet Lochhausen beim Lkw-Verkehr in der Vestastraße und Kleiberweg!

Die Anbindung der Lochhausener Straße an A8 würde tatsächlich insgesamt eine große Entlastung des gesamten Bereichs des BA22 mit sich bringen und ist zu begrüßen; wann beginnt dessen Planung und wann deren Umsetzung?

(Seite 27)

Straßenbahn von Obermenzing nach Freiham ist Zukunftsmusik, bringt etwas Entlastung 10-Minutentakt auf S3, S4 und S8 bringt viel und ist schnellstmöglich umzusetzen

(Seite 37)

Problemlage: S-Bahnplanung und Umsetzung mit der 2. Stammstrecke; Finanzproblem Verbesserung des Radnetzes bleibt wenig attraktiv

(Seite 43)

(Seite 50)

Umgestaltung Straßenraum nur bei Tempo 30 möglich; Fahrrad auf der Straße!

(Seite 51)

Verlust von vielen Parkplätzen ohne Ersatz!

(Seite 52)

Einbahnstraßen erscheinen als ziemlich unrealistisch

(Seite 54)

Car-Sharing verbessert bestenfalls die Parkplatzsituation die Verkehrsbelastung ändert sich jedoch nicht!

(Seite 56)

Reinhard Bernsdorf