

Verkehrskonzept Stadtbezirk 22 Aubing-Lochhausen-Langwied / März 2022

Im Stadtbezirk 22 besteht erheblicher Handlungsbedarf, um die städtischen Ziele zu erreichen. Daher begrüßen wir, dass ein gesamthaftes Verkehrskonzept erstellt wird.

Die Stadt München hat sich bei Gründung des Mobilitätsreferats sinnvolle Ziele gesetzt. Die Verkehrswende bedeutet insbesondere:

- Sichere und barrierefreie Straßenräume und Plätze,
- »Vision Zero«,
- Klimaverträglicher Verkehr,
- Starker ÖPNV sowie
- Mehr Straßen und Plätze mit hoher Aufenthaltsqualität.

Um diese Ziele im Stadtbezirk 22 umzusetzen, besteht ein hoher Handlungsbedarf. Unter anderem hier wird sich zeigen, ob die Grundsatzbeschlüsse auch bei der Umsetzung belastbar sind.

Die derzeitige Situation ist für die Bürger belastend und läßt bisher keine positiven Lösungsansätze erkennen. Erfolgreiche Vorgehensweisen aus anderen Städten werden nicht genutzt.

In dieser Stellungnahme fokussieren wir uns auf den öffentlichen Nahverkehr inklusive der Zubringerverkehre (im Wesentlichen zu Fuß und mit dem Rad).

Insbesondere in Altaubing und Lochhausen sind noch (ehemals) bäuerliche Strukturen zu erkennen, viele Wege in ihrer Breite auf landwirtschaftliche Nutzung ausgelegt und nicht auf den heutigen MIV (Motorisierter Individualverkehr = Kraftfahrzeuge) mit vielen, schnelleren und oft auch breiteren Fahrzeugen. Der Platz für sichere und bequeme Wege für Fuß- und Radverkehr fehlt daher beim aktuellen MIV-Aufkommen.

Die ab den 60er Jahren hinzugekommenen Siedlungsbereiche sind mit der veralteten Doktrin der 'autogerechten Stadt' gebaut worden: dies ist an breiten Straßen zu sehen, die jedoch die Verkehrsprobleme nicht lösen konnten. Auch hier fehlt es vielerorts an sicheren und bequemen Wegen für Fuß- und Radverkehr. Dies ist oft durch Umverteilung des Platzes und andere verkehrliche Maßnahmen zu lösen.

In beiden Fällen ist eine hochwertige Erschließung durch den Öffentlichen Nahverkehr herausfordernd: Selbst mit einer konsequenten Priorisierung des Öffentlichen Nahverkehrs sind eigene Spuren nur in Teilbereichen möglich. Daher sind verkehrsleitende Maßnahmen nötig, wie sinnvolle Ampelschaltungen und eine konsequente Reduktion des MIV im gesamten Gebiet und insbesondere auf den ÖV Achsen.

Eine besondere Situation stellt sich im Stadtbezirksteil Freiam dar: Dort entsteht eine neue Siedlung für 30.000 Einwohner, dies ist das Dreifache der Einwohner im Stadtbezirksteil Altaubing oder immerhin die gleiche Anzahl wie im Stadtbezirksteil Aubing-Süd, der jedoch flächenmäßig weitaus größer ist (jeweils unter Abzug der unbebaubaren Fläche). Diese Situation eignet sich grundsätzlich für eine hervorragende Erschließung mit dem Umweltverbund. Die derzeit vorgelegten Verkehrsplanungen nutzen diesen Vorteil aber nicht, sondern wiederholen die Fehler aus den 1960er Jahren in größerem Maßstab. Hier ist eine kurzfristige Nachbesserung und eine grundsätzliche Umorientierung der Verkehrspolitik erforderlich, um die städtischen Ziele zur Verlagerung des Verkehrs auf den Umweltverbund zu erreichen.



Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr



Herausgeber:

PRO BAHN Bezirksverband Oberbayern e.V., Regionalgruppe München, Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München, muenchen@pro-bahn.de, <https://www.pro-bahn.de/muenchen/>

AAN (Arbeitskreis Attraktiver Nahverkehr) im Münchner Forum, Münchner Forum, Schellingstraße 65, 80799 München, aan.muenchen@web.de, <https://muenchner-forum.de/mitmachen/arbeitskreise/attraktiver-nahverkehr/>

Maßnahmen wie 'Superblocks' (Barcelona) und 'Hollands' (London) bedeuten im Kern, dass der MIV-Durchgangsverkehr durch restriktive Maßnahmen aus Wohngebieten herausgehalten wird. Ein Wohngebiet ist nur auf einer Seite an das übergeordnete Straßennetz angeschlossen, eine Durchfahrt ist nicht gewünscht und auch nicht möglich. Dadurch entsteht eine wesentliche Verbesserung der Verkehrssicherheit. Damit ein ÖV-Netz entstehen kann, sind an geeigneten Stellen Durchfahrten für den ÖV beispielsweise durch versenkbare Poller zu ermöglichen. Auch für Fahrrad und zu Fuß ist das Durchqueren dieser Gebiete möglich. Diese Konzepte sind weltweit erfolgreich, erfordern aber ein Umdenken der städtischen Verkehrspolitik.

Die Stärken-Schwächen-Analyse für die bestehenden Wohngebiete zeigt lange Fahrzeiten mit dem ÖV aus dem Stadtbezirk 22 in Richtung der direkt angrenzenden Stadtbezirksteile auf, die mit dem Auto schnell, dem ÖV jedoch oftmals nur langsam erreichbar sind. Ausgenommen hiervon ist die S-Bahn-Achse, wobei der heutige schlechte Zustand des S-Bahn-Systems inklusive des unzureichenden Takts ebenfalls zu den Schwächen zählt. Tangentiale Verbindungen, sei es innerhalb des Stadtviertels oder auch beispielsweise nach Obermenzing oder Moosach haben ein indiskutabel schlechtes Fahrzeitverhältnis zwischen Auto und ÖV. Daraus resultiert ein entsprechend schlechter ÖV-Anteil. Dabei sind die meisten Wege eher kurz, hier ist also Potential zur Verkehrsverlagerung vorhanden.

Verkehrswende / Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes

Um einen hohen Anteil des Umweltverbundes zu erreichen wurden durch den Stadtrat der Landeshauptstadt München sowie den Grün-Roten Koalitionsvertrag vom Mai 2020 folgende Vorgaben festgelegt:

- ÖV-Anteil am Verkehrsaufkommen von mindestens 30 Prozent (siehe auch Stadtratsbeschluss vom 19.2.2020, Ziel: ÖV30)
- Vision Zero = keine Verkehrstoten
- attraktive dezentrale Stadtteilzentren mit hoher Aufenthaltsqualität, dezentrale Fußgängerzonen, verkehrsberuhigte Bereiche
- Radschnellwege, auch in die Nachbargemeinden
- Busspuren (auch auf Kosten des ruhenden und fließenden MIV)

Dazu sind insbesondere nachfolgend genannte Maßnahmen erforderlich:

- „15-Minuten-Stadt“ (d.h. alles Wichtige in 15 Minuten zu Fuß erreichbar, insbesondere Nahversorgung, angenehme Aufenthaltsbereiche, ...)
- Siedlungsstruktur ausgerichtet auf Umweltverbund und nicht auf MIV
- (Grund)Schulen: Programme zur Vermeidung von Elterntaxis (u.a. Einrichtung von Eltern-taxihaltstellen mit Mindestabstand zur Schule von 250m und Sperrung der Straße näher zur Schule für MIV; Quelle: ADAC¹)
- Gute ÖV-Achsen in alle Richtungen
- ÖV darf nicht durch MIV beeinträchtigt werden (auch nicht außerhalb der Entwicklungsgebiete, d.h. MIV-Zunahme auf Bestandsstraßen ist zu begrenzen)
- gute und kurze Fuß-/Radwege zu U-/S-Bahn, Tram und Bus
- ausreichend viele und hochwertige Radabstellflächen (»Bike&Ride«) an U-/S-Bahn, Tram und Express-/Metrobus
- Netz an Stadtplätzen mit guter Aufenthaltsqualität und angrenzenden Geschäften, Cafés, Ladenlokalen etc.
- umweltfreundlichen Liefer- und Logistikverkehr einplanen, u.a. ausreichend Platz und Logistikflächen, Verteilung über Lastenfahräder, Reduktion z.B. durch zentrale Concierge-Stationen im Stadtteil usw.

¹https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573038478/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/elterntaxi-an-grundschulen-adac-bro_doxdcu.pdf

- Reduktion des MIV auf das notwendige Maß, keine Nordanbindung von Freiham nach Aubing/Lochhausen (sogenannte Variante 6/7), keine Autobahnzufahrt zur zentralen Achse in Freiham

Die Verkehrswende ist zur Reduktion der CO₂- und NO₂-Emissionen zwingend erforderlich. Die Notwendigkeit zur Reduktion haben das Bundesverfassungsgericht sowie der europäische Gerichtshof klargestellt. Das 1,5-Grad-Limit ist unmittelbar geltendes Recht in Deutschland, der Rückgang des CO₂-Ausstoßes muss erheblich beschleunigt werden. Der Grundrechtsschutz gebietet eine wirksame, schnelle Reduktion von Treibhausgasemissionen. Neben den CO₂ Emissionen ist der MIV auch aufgrund des Platzverbrauchs und der spürbaren Verschlechterung der Aufenthaltsqualität in der Stadt problematisch. Auch der hohe Energie- und Ressourcenverbrauch bei Herstellung und Nutzung des MIVs ist zu berücksichtigen.

Schienerverkehr, Metro- und Expressbusse

Das ÖV-Netz ist hierarchisch organisiert, mit Schienenverbindungen sowie Metro- und Expressbussen als übergeordnetes Element, und Stadtbussen für die Feinerschließung. Betrachtet man den Stadtbezirk, so sind keine tangentialen Verbindungen auf Ebene Metrobus oder besser vorhanden. Dies spiegelt sich in den langen Fahrzeiten des ÖVs wider.

Die radialen S-Bahn-Achsen mit S8, S4 und S3 queren den Stadtbezirk.

Die S-Bahn muss sowohl bei Zuverlässigkeit als auch Takt erheblich besser werden: Sinnvoll ist aus städtischer Sicht ein ganztägiger 10-Minuten-Takt (Takt 10 bis 10), sowie ein durchgängiger Stundentakt zwischen dem heutigen Betriebsschluss und Betriebsbeginn. Das Angebot muss verlässlich funktionieren, so dass sich die Bürger darauf verlassen können. Die Stadt München muss endlich anfangen, die Interessen ihrer Bürger gegenüber dem Land hartnäckig und erfolgreich zu vertreten.

Die S-Bahn ist für große Teile des Stadtbezirks zwar nicht mehr fußläufig erreichbar, kann aber gut mit dem Rad und dem Bus erreicht werden. Die S-Bahn könnte einen sehr wichtigen Teil der Erschließung übernehmen, wenn sie ganztägig zuverlässig in einem dichten Takt fährt. Dass dies derzeit nicht der Fall ist, ist kein Naturgesetz. Es ergibt sich lediglich daraus, dass seit über 20 Jahren der Ausbau des S-Bahn-Systems faktisch nicht mehr erfolgt, da alle Bemühungen dem zweiten S-Bahn-Tunnel untergeordnet werden. Auf der südlich verkehrenden S8 sowie auf der nördlichen S3 ist bereits heute ein ganztägiger 10-Minuten-Takt möglich, er scheitert nur an der fehlenden Bestellung durch den zuständigen Aufgabenträger, dem Freistaat Bayern. Auf der S4 wird nach dem geplanten Ausbau ebenfalls ein 10-Minuten-Takt möglich sein.

In Freiham ist aufgrund der Siedlungsstruktur und der politischen Entscheidungen eine ÖV-Nord-Süd-Achse gesetzt (S-Bahn Freiham über U-Bahn Freiham Zentrum bis S-Bahn Aubing), sowie mit der U5 eine neuen Schnellbahnstrecke ins Zentrum. Als Vorläufer der U5 dient der Expressbus X5 von der Westendstraße über die Autobahn zur S-Bahn Freiham, über die ÖV-Nord-Süd-Achse durch das Siedlungsgebiet bis zur S-Bahn Aubing.

Als Sofortmaßnahme werden die Lücken im übergeordneten Netz mit Metro- und Expressbussen geschlossen:

Die Buslinie 143 wird zwischen S-Bahn Freiham bis Amalienburgstraße zu einem Metrobus aufgewertet. Mit einer gezielten Beschleunigung entlang der gesamten Strecken sowie eigener ÖV-Spur insbesondere um den S-Bahnhof Langwied sowie im weiteren Linienverlauf zwischen Blutenburg und Amalienburgstraße wird die Linie erheblich attraktiver.

Von S-Bahn Freiham zum Bahnhof Moosach wird ein neuer Expressbus (Arbeitstitel: X81) etabliert, der auch an der Haltestelle 'Bergsonstraße' hält, und ab der Kreuzung 'An der Langwieder Heide/Mühlackerstraße' dem Linienweg des X80 folgt. An dieser Kreuzung wird für beide Expressbuslinien eine neue Haltestelle etabliert.

Gemäß Nahverkehrsplan wird eine Tram zwischen S-Bahn Freiham und Amalienburgstraße gebaut werden. Die Platzgestaltung ist von vornherein darauf auszurichten. Vor der Realisierung der Tram wird die Tramachse zwischen S-Bahn Freiham und S-Bahn Aubing schon für den (Express-/Metro-)Bus sinnvoll genutzt.

Radverkehr

Ein attraktiver Radverkehr ergänzt den Öffentlichen Nahverkehr. Gemeinsam und zusammen mit einem guten Fußverkehr ergibt dies in Summe ein attraktives Mobilitätsangebot für alle Bürger.

Für den Radverkehr sind sichere und attraktive Wege in jede Richtung nötig. Auf der zentralen Aubinger Allee sind eigene gesicherte Wege nötig.

Im Norden der S4 verläuft der Radschnellweg München – Fürstenfeldbruck. Zu diesem Radschnellweg sind gute und direkte Verbindungen in beide Richtungen nötig. Bis zum Ausbau der S4 kann die Verbindung über den bestehenden Bahnübergang genutzt werden. Richtung Fürstenfeldbruck kann die Verbindung perspektivisch auch über den Landschaftspark erfolgen. Damit der von der Stadt geplante Radschnellweg so umgesetzt werden kann, wird die Sperrung der Eichenauer Straße für den MIV unerlässlich sein. Dies ist im Verkehrskonzept zu berücksichtigen.

An allen S-Bahn-Stationen, an der U5 Freiham Zentrum, dem Bildungscampus, den Kitas sowie an den Stationen der ÖV-Achse sind gute, ausreichend viele und sichere Radabstellplätze zu bauen.

Fußverkehr

Für die Fußgänger sind gute Fußwege in alle Richtungen sowie ausreichend viele Aufenthaltsmöglichkeiten nötig. Hier ist konsequentes Verbessern nötig.

S-Bahn-Station Freiham

Die Situation im Umfeld der S-Bahn-Station ist außerordentlich enttäuschend: es existiert keine sichere und attraktive Querung von der S-Bahn nach Norden für Fußgänger und Radfahrer. Die Busse halten teils weit vom S-Bahnhof entfernt.

Diese schlechte Situation ist völlig unnötig: Denn im Rahmen des Bebauungsplans 2068 wurde eine ÖV-Trasse unter der S-Bahn-Station festgesetzt, die direkt aus der Aubinger Allee erreichbar ist, ebenso wie eine Station zwischen Bodenseestraße und S-Bahn. Diese Infrastruktur muss nur endlich genutzt werden!

Eine direkte Führung zwischen S-Bahn und der Aubinger Allee ist sowohl für den Expressbus X5, die oben erwähnte Metrobuslinie 143 sowie den X81 nötig. Alles andere kostet erheblich Fahrzeit und reduziert damit die Attraktivität spürbar. Hier wird sich zeigen, ob die Verkehrswende ernst gemeint ist, oder nur ein nettes Schlagwort darstellt und der Öffentliche Nahverkehr weiterhin ausgebremst wird.

Aubinger Allee / Nord-Süd-ÖV-Achse

Die Aubinger Allee ist Rückgrat der Erschließung Freiham (vergleiche auch Würdigung der Jury zum Siegerentwurf). Im bereits verabschiedeten Bebauungsplan ist eine ÖV-Achse auf der Aubinger Allee vorgesehen. Diese ÖV-Achse ist konsequent bis zur S4 nach Norden fortzusetzen.

Angesichts der mittlerweile stark zunehmenden Besiedlung ist die Umsetzung dieser Achse als gesicherte Infrastruktur (d.h. Busspur) schnellstmöglich nötig.

Da die S-Bahnen in Freiham und Aubing aus großen Teilen des Siedlungsgebiets Freiham nicht mehr fußläufig erreichbar sind, ist die Funktionsfähigkeit der Nord-Süd-Erschließung neben der Osterschließung mittels X5 (der ebenso diese Achse nutzt) daher zwingend für die nächsten Bauabschnitte nötig.

Die ÖV-Achse dient zur Verbindung des Neubaugebiets Freiham mit der S4 und S8. Sie ist direkt an die S-Bahn-Stationen heranzuführen. Bei der S4 kann bis zum vom Freistaat geplanten Bahnausbau der bestehende Bahnübergang und die Georg-Böhmer-Straße genutzt werden. Im Rahmen des S4-Ausbaus ist dieser durch einen Tunnel zu ersetzen, von dem aus direkt die Bahnsteige erreicht werden können. Die gute Anbindung der S-Bahn in Aubing ist unbedingt erforderlich, die heutige Situation ist ungenügend und hält von der Nutzung des ÖV ab. Die S8 kann über den – bereits im gesetzten Bebauungsplan – enthaltenen Tram-/Busbahnhof sowie über die Unterführung am Westkopf des S-Bahnhalts erreicht werden; diese Einrichtungen sind endlich herzustellen.

Zusätzlich zum ÖV sind attraktive und ausreichend breite Fahrrad- und Fußgängerwege nötig, ebenso wie eine ansprechende Gestaltung und ausreichend Grünanteil. Darauf ist beim Bau der Aubinger Allee zu achten. Perspektivisch kann die ÖV-Achse zu einer Tram mit Rasengleis aufgewertet werden, dies trägt auch zur Klimaresilienz bei.

Die Einrichtung der ÖV-Achse bietet die Gelegenheit, die heute schlechte Erreichbarkeit des S-Bahnhalts Freiham zu korrigieren. Dazu ist unter anderem eine wesentlich bessere und priorisierte Querung der Bodenseestraße für den Umweltverbund nötig, am besten höhenfrei.

Die ÖV-Achse kreuzt die vorgesehene U-Bahn am U-Bahnhof Freiham Zentrum direkt am zentralen Quartiersplatz. Dort ist zumindest für den Störfall eine Wendemöglichkeit für Busse und perspektivisch auch Trams mit 60 Metern Länge vorzusehen.

Nach Süden wird die Trasse der Aubinger Allee über die Hans-Stütze-Straße fortgesetzt, bis sie auf die Hans-Steinkohl-Straße verschwenkt. Dies ist für den Expressbus X5 unverzüglich nötig. Nach Eröffnung der U-Bahn kann diese Strecke vorläufig zurückgebaut werden, ist aber auch perspektivisch für eine weitere Tramverlängerung in den Süden freizuhalten.

Die ÖV-Achse wird von den Express- und Metrobussen genutzt. Die Feinerschließung auf anderen Achsen wird durch Stadtbusse übernommen.

Freiham Zentrum

In Freiham Zentrum kreuzen sich die Nord-Süd-ÖV-Achse mit der U5 als Anbindung Richtung Innenstadt. Hier bietet sich die hervorragende Chance für ein urbanes Quartier.

Wie eingangs erwähnt erfolgt die MIV-Anbindung von Freiham ausschließlich über die Bodenseestraße. Nur damit wird MIV-Durchgangsverkehr wirksam aus dem Wohnquartier herausgehalten. Damit entsteht in Freiham Zentrum Platz für eine attraktive Oberflächengestaltung und beispielsweise einen Wochenmarkt. Direkt über der U-Bahn eine vierstreifige Autobahnzufahrt zu bauen widerspricht den verkehrlichen Zielen der Stadt, und muss daher unterbleiben.

S-Bahn-Station Aubing

An der S-Bahn-Station Aubing muss ein gutes Umsteigen zwischen Bus (perspektivisch auch: Tram) und S-Bahn möglich sein. Die heutige Situation mit über 200 Meter langen Fußwegen ist untragbar.

Kurzfristig ist der Nordkopf der Aubinger Allee sowie der Hörweg geeignet zu sichern, damit sie von Bussen genutzt werden können, jedoch keinen MIV nachziehen. Dies kann beispielsweise

se durch versenkbare Poller erfolgen. Wenn es hierzu bisher keinen nutzbaren Standard beim Baureferat gibt, dann muss dieser geschaffen werden.

Im Rahmen des Ausbaus der S4 auf vier Gleise soll ein neuer Zugang zum Bahnsteig auf der Westseite erfolgen. Die Stadt München hat bislang vorgesehen, eine Fuß- und Radunterführung zu errichten. Diese ist jedoch zu eng. Gerade für die Radfahrer ist dies eine attraktive Streckenführung, und sollte daher auch mit entsprechend guter Trasse erfolgen. Da diese Querung auch aufgrund der Änderung auf vier Gleise jetzt neu geplant werden muss, ist die Chance zu ergreifen, wie auch am Freihamer Bahnhof eine Busquerung mit zu planen. Der direkte Zugang von einer Haltestelle unter den Gleisen zur S-Bahn erhöht die Attraktivität spürbar.

Nötig ist, dass konsequent der MIV-Durchgangsverkehr aus der Georg-Böhmer-Straße ferngehalten wird und Priorität auf den Umweltverbund gelegt wird. Die explosionsartige MIV-Zunahme im Rahmen des Straßenneubaus zwischen Aubing und Freiham von heute etwa 1000 Fahrzeuge auf 6.500-7000 Fahrzeuge ist kontraproduktiv und wird daher von uns abgelehnt. Die Sinnhaftigkeit des Straßenneubaus ist aber auch nicht gegeben, da hiermit eine Durchfahrtsmöglichkeit durch Freiham geschaffen wird. Dies entspricht nicht den verkehrlichen Zielen der Stadt.

Im Umfeld der S-Bahn Aubing wird eine Wendemöglichkeit für den Bus sowie perspektivisch auch für die Tram errichtet bzw. freigehalten.

Stadt-/Quartiersbusse

Das oben skizzierte Netz des Schienenverkehrs und von Metro-/Expressbussen muss konsequent erweitert werden.

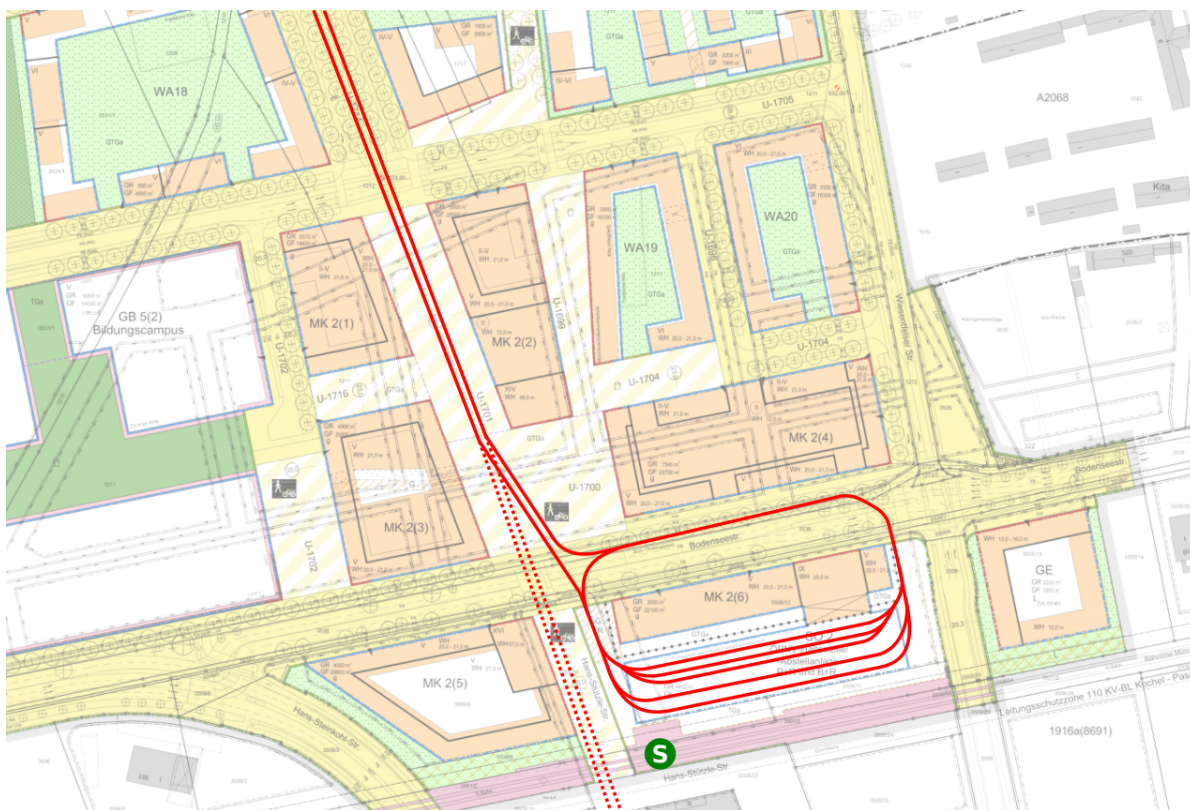
Die Linie 267 wird vom bisherigen Ende an der Kreuzung Altenburg-/Limesstraße zur S-Bahn Aubing (Nordseite) verlängert. Die Idee, auf diese Strecke perspektivisch eine Tram zu führen, hat aus unserer Sicht keine hohe Priorität. Im Bereich der Aubinger Allee ist das Fahrgastpotential ein Vielfaches höher. Auch von dort ist perspektivisch eine Verlängerung nach Gräfelfing möglich. Eine grundsätzliche bauliche Freihaltung ist dennoch richtig, eine Erhöhung der Durchfahrtshöhe zwischen Limes- und Altostraße unter der S4 in Gesamtsicht jedoch kontraproduktiv.

Die Verbindung mit Germering mit der Buslinie 157 ist auch künftig sinnvoll. Der S-Bahnhalt Aubing sollte von Germering aus direkt erreicht werden, z.B. über den nördlichen Teil der Aubinger Allee. Im Siedlungsgebiet Freiham ist auch eine Führung westlich der Aubinger Allee zu prüfen.

Sichere Schulwege / Vermeidung von Elterntaxis

Zu allen Schulen sind sichere Rad- und Fußwege einzurichten, die auch für Kinder gut nutzbar sind. Der Entfall des Autobahnzubringers in Freiham Zentrum vereinfacht dies dort erheblich. Für den vorhandenen Bildungscampus ist eine für Fußgänger sichere und attraktive Querung der Bodenseestraße nötig, die nicht von der Gestaltung an eine Schnellstraße anmutet. Soweit im Einzelfall gefährliche Straßen nicht entschärft werden können, so sind auch bei kürzeren Entfernungen geeignete Busverbindungen vorzusehen, wie dies aktuell entlang der Bodenseestraße gefordert wird.

Maßnahmen zur Vermeidung von Elterntaxis sind im Stadtbezirk (wie an vielen Stellen im Stadtgebiet) dringend geboten. Dazu gehört auch eine Sperrung der Straßen für den MIV näher als 250 Meter zur Schule; Quelle: ADAC (https://res.cloudinary.com/adacde/image/upload/v1573038478/ADAC-eV/KOR/Text/PDF/elterntaxi-an-grundschulen-adac-bro_doxdcu.pdf)



S-Bahn Freiamt: Bebauungsplan 2068 mit festgesetzter ÖV-Trasse und Verlängerungsoption nach Süden – sofortige Nutzung für Express-/Metrobusse und später Tram; Hervorhebung: eigene Bearbeitung