

PRO BAHN München

Gemeinnütziger Fahrgastverband



PRO BAHN, Schwanthalerstr. 74, 80336 München

Landeshauptstadt München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung

PRO BAHN
Regionalverband Oberbayern e.V.
Stadt- und Kreisgruppe München
Schwanthalerstr. 74
80336 München
Tel.: 089 / 53 00 31
Fax: 089 / 53 75 66
skg@muenchen.pro-bahn.de
<http://www.pro-bahn.de/muenchen/>

München, 1. Juli 2003

Bebauungsplan Freiham Gewerbegebiet 1916a

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Neubaugebiet Freiham ist eines der größten Neubauprojekte in München. Stadtentwicklungsplan, Regionalplanung und andere verbindliche Grundsätzen der Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung schreiben fest, das die Öffentlichen Verkehrsmittel gestärkt werden sollen und ihnen Vorrang vor dem Autoverkehr gebührt. Die Landeshauptstadt selbst hat die Geltung dieses Ziels betont und verstärkt, indem im Stadtentwicklungsplan und im ebenfalls vom Stadtrat beschlossenen Vorentwurf zum Verkehrsentwicklungsplan eine Verkehrsverlagerung hin zum Umweltverbund festgelegt ist. Die Erschließung laut Bebauungsplanentwurf ist eindeutig autolastig, sie kommt uns wie eine Wiederholung der gescheiterten Versuche vor, eine autogerechte Stadt zu bauen. Wird der Bebauungsplan mit den darin enthaltenen massiven Verbesserungen im Straßenbereich umgesetzt, gibt die Stadt München ihre eigenen Ziele auf. Davor möchten wir eindringlich warnen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel müssen wesentlich attraktiver gestaltet werden. Nur so besteht eine Chance, die verkehrspolitisch gewünschten und regionalplanerisch festgeschriebenen Ziele auch zu erreichen. Dazu gehört insbesondere eine attraktive Erschließung des gesamten Planungsgebietes Freiham. Diese kann nur durch eine Tram- oder Stadtbahn erreicht werden. Diese verbesserte Erschließung muß von Anfang an zur Verfügung stehen und also vor oder gleichzeitig mit dem Bau der Straßen errichtet werden. Wird der Bebauungsplan ausreichend konkret gestaltet, so ist nach §28 Absatz 2 des Personenbeförderungsgesetzes kein weiteres Verfahren für den Bau notwendig. Da für Freiham der Bau einer Trambahn unerzichtbares Element ist, sollte dieses Instrument genutzt werden. Damit ist auch eine Planung „aus einem Guß“ möglich.

Für attraktiven öffentlichen Verkehr ist zudem eine gute Verknüpfung zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln unverzichtbar. Um diese zu erreichen, muß der S-Bahnhof Freiham soweit nach Westen verschoben werden, das eine auf Niveau der Trambahn in der Unterführung beginnende Fußgängertreppe direkt am Bahnsteigbeginn endet. Eine behindertengerechte Ausstattung der Station kann mit zusätzlichen Rampen erreicht werden; werden diese überdacht, werden die Wartungskosten minimiert.

Wichtig ist (mittelfristig) auch, eine Trasse weiter nach Süden offenzuhalten. Auch wenn ei-

ne Verlängerung nach Süden derzeit nicht konkret ist: vorausschauende Planung heißt auch, Optionen für später offenzuhalten, auch wenn sie derzeit nicht akut benötigt werden.

Im Rahmen der Ergänzung der Tram- und Stadtbahnstrecken ist es sinnvoll, auch Außenabstellungen von Fahrzeugen vorzunehmen. Damit kann bei gleichem Betriebsaufwand ein besseres Angebot für die Fahrgäste erreicht werden. Normalerweise ist die Situierung dieser Anlagen schwierig, weil Endhaltestellen häufig in verdichteten Bereichen liegen und Abstellanlagen städtebaulich eher schwierig zu integrieren sind. Gerade im hier vorliegenden Fall ist das aber sehr einfach: Die Endhaltestelle liegt in einem flächigen Gewerbegebiet, in das sich eine Abstellmöglichkeit für Trambahnen gut einfügt. Auch wenn bisher Außenabstellungen von Seiten der MVG nicht genutzt werden, ist es unseres Erachtens doch notwendig, diese offenzuhalten. Dazu müsste im vorliegenden Bebauungsplan lediglich das Gebäude im Bereich GE 20 so weit nach Norden verschoben werden, daß der entsprechende Platz dafür gewonnen wird. Wir möchte außerdem darauf hinweisen, das der vorgesehene Platz für die Wendeschleife auch ohne Abstellanlage nicht ausreichend ist, da auf der nördlichen Seite das Gleis keinen rechtwinkligen Knick machen kann.

Zusammenfassend fordert PRO BAHN, daß

- die Trambahn essentieller Bestandteil der Planung wird, sie gleichzeitig mit oder vor den Straßen realisiert wird und die Möglichkeit von §28 Abs. 2 PBefG genutzt wird,
- der S-Bahn-Haltepunkt so weit nach Westen verschoben wird, daß dies eine gute Umsteigemöglichkeit zwischen S- und Trambahn ergibt,
- eine Weiterführung der Trasse nach Süden offengehalten wird,
- Platz für eine Abstellanlage im Bereich GE 20 geschaffen wird.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Andreas Barth
(Leiter)