



Sozialdemokratische  
Fraktion  
im Bezirksausschuss 21  
Pasing-Obermenzing



## **NUP, die realistische Chance zur Entwicklung des Pasinger Zentrums**

Die jetzt in ein konkretes Stadium tretende Umgestaltung des Pasinger Zentrums aufgrund der fortschreitenden Planungen zur NUP wird grundsätzlich begrüßt. Die SPD vertritt weiterhin, ihre in vielen früheren Beschlüssen festgelegte konsequente Haltung.

Ziel der Umgestaltungsmaßnahmen ist die Verbesserung der Lebensqualität in Pasing, besonders durch die Entlastung des Ortskerns (Pasinger Marienplatz, Landsberger-, Bodensee-, Gleichmann-, Kafler-, Bäckerstraße, Rathausgasse und Wensauerplatz), sowie der Wohngebiete im Bereich Nusselstraße und Paul-Gerhard-Allee vom Verkehr und seinen negativen Auswirkungen.

Als unabdingbares Mittel zu diesem Zweck wird der Bau einer Nordumgehung für das Pasinger Zentrum sowie der Bau des Paul-Gerhard-Tunnels angesehen. Mit der im Entwurf des Bebauungsplanes vorgesehenen Trassierung sowie der Anbindung des Paul-Gerhard-Tunnels besteht Einverständnis. Die Führung der NUP, schon ab Knie, sowie die Sperrung der Landsbergerstraße am Marienplatz wird begrüßt und wurde schon seit langem gefordert. Alternativen wie eine 4 spurige Untertunnelung von Landsbergerstr./Marienplatz/Bodenseestraße oder großräumige Verkehrslenkung um das Pasinger Zentrum herum werden als nicht realistisch und nicht zielführend angesehen, da sie bei genauer Betrachtung das Zentrum nicht wirklich entlasten können.

1. Um das angestrebte Ziel die Verbesserung der Lebensqualität in Pasing auch wirklich und in vertretbarer Zeit zu erreichen, fordert die SPD dass die Maßnahmen

**zum Rückbau des Straßenzuges Landsberger-/Bodenseestraße ab Knie bis zur Lortzingstraße,**

**zur städtebaulichen Aufwertung des Pasinger Zentrums,**

**zur Vermeidung des Schleichverkehrs in der Theodor Storm Straße sowie ihrer Umgebung,**

parallel zum Bau der NUP bzw. unmittelbar im Anschluss an den Bau der NUP erfolgen müssen. Hierfür sind die planerischen und finanziellen Erfordernisse schon jetzt in einem Parallelbeschluss zum Bebauungsplan verbindlich festzulegen, in dem aber auch zeitlich verbindliche Aussagen getroffen sind.

2. Voraussetzung für ein Funktionieren der Verkehrssituation nördlich der Bahn, besonders östlich der Offenbachstraße ist nach Fertigstellung der NUP **der Bau des der Paul-Gerhard-Tunnels**. Ohne ihn bleibt es bei den unerträglichen Zuständen in der Nusselstraße (13000-14000 Kfz täglich) und ihrer Umgebung. Der Druck auf die Theodor-Storm-Straße wird enorm zunehmen. Die SPD fordert deshalb:

**Eine verbindliche Festlegung des Stadtrats zum baldigen Bau des Tunnels zum Zeitpunkt und zur Finanzierung, sowie einen Auftrag zur Planung in einem Parallelbeschluss zur Bebauungsplanung.**

3. Hinsichtlich der NUP wird folgendes gefordert:

**Der durch die NUP und der durch die Bahn verursachte Lärm sowie die Möglichkeiten eines optimalen Lärmschutzes auch nördlich der Bahn sind genau zu untersuchen und darzustellen. Die Bahn als momentaner Verursacher ist zur Mitfinanzierung der Lärmschutzmaßnahmen heranzuziehen, eventuell ist im Klageverfahren zu klären, ob ein Bahnbetrieb ohne Lärmschutzmaßnahmen in der heutigen Zeit rein rechtlich überhaupt noch möglich ist.**

Im momentan vorliegenden Bebauungsplan sind zwischen NUP und der Bahn auch Lärmschutzwände mit 6 m Höhe und südlich der NUP sogar mit 8,5 m Höhe vorgesehen. Diese Höhen sind zu überprüfen, da sie aus städtebaulicher Sicht zu einer unerträglichen optischen Trennung Pasing führen.

7. Die Forderung der SPD an OB, SPD-Stadtratsfraktion und Stadtrat sowie auch an das Land Bayern nach einer Verlängerung der U-Bahn vom Laimer Platz nach Pasing bleibt nach wie vor bestehen. Diese Verlängerung ist zur Komplettierung des Nahverkehrsnetzes absolut notwendig. Es darf nicht beim jetzigen Torso bleiben:

- a) Die Verlängerung der U-Bahn nach Pasing könnte durch die gerade diskutierte Cityspange sinnvoll ergänzt werden, damit wäre der Münchner Norden unter Umgehung der Bahnhöfe Karlsplatz sowie Marienplatz schnell und einfacher vom Münchner Westen aus zu erreichen.

**Die Anbindung der Cityspange an die U4/U5 ist daher zu untersuchen.**

Die Verlängerung der Cityspange über die S-Bahn-Gleise wird abgelehnt, da mit diesem Vorschlag keine zusätzliche Kapazität für die Nahverkehrsnutzer geschaffen werden kann.

- b) Die Verlegung des U-Bahn-Gleiskörpers auf die Südseite des Bahnhofsgebäudes wird für vertretbar gehalten, wenn **diese Trasse verbindlich oberirdisch wie unterirdisch von allen Einbauten freigehalten wird,**

und dadurch kein Zwang zur späteren teureren bergmännischen Bauweise entsteht.

- c) **Bei der Bebauung des freigegebenen Pasinger Bahngeländes sollten die Bereiche des U-Bahn-Gleiskörper schon vorab mit Wände und Deckel versehen werden,** die später nicht mehr einfach zugänglich sind. Hierbei sind hinsichtlich der notwendigen Vorfinanzierung alle Möglichkeiten auszuschöpfen (auch die aus dem städtebaulichen Vertrag mit der Bahn).

Die SPD im Münchner Westen hält es für zwingend erforderlich, dass die hier aufgezeigten Punkte parallel zum Bebauungsplan der NUP behandelt werden und zeitgleich mit dem Bebauungsplan verbindlich durch den Stadtrat beschlossen werden.

Anlage: Kritikpunkte Bebauungsplan NUP detailliert

**Einzelne Kritikpunkte am immer noch vorliegenden und daher auch trotz der Beschlussvorlage zum 21.7.04 zu berücksichtigenden Bebauungsplanentwurf 1922a (Pasinger Zentrum)**

1. Die Nordumfahrung Pasing (NUP) wirft erhebliche **Lärmschutzprobleme** auf. Hier sind Lärmschutzwände zwischen NUP und Bahn bis 6,0 m Höhe, nach Süden gar bis 8,5 m Höhe vorgesehen (S. 43 der Planbegründung 1922a).

Aus dem Plan ergibt sich nicht, wo und wie hoch jeweils Wände vorgesehen sind. Wo sollen sie genau hin? Diese Wände bedeuten eine städtebauliche Beeinträchtigung ersten Ranges. Sie zerschneiden Pasing. Hier hilft allein erheblicher Aufwand bei der Gestaltung, z.B. auch durch transparente Wände (= Glas), wenn schon die Höhe nicht änderbar ist. Die Bereitschaft zu solch aufwändigen Maßnahmen muss die Stadt schon jetzt verbindlich erklären. Das muss nicht unbedingt im B-Plan Beschluss erfolgen. Ein parallel dazu gefasster weiterer Beschluss würde reichen. Er aber ist zwingend erforderlich, weil man sich später angesichts knapper Kassen sonst auf rein rechtlich Erforderliches zurückziehen könnte.

2. Für die Lärmsituation nördlich der Bahn muss die Stadt eine Verpflichtung zu entsprechenden Maßnahmen auch ohne rechtliche Notwendigkeit eingehen.

3. Auch die optimierte Lage der NUP im Bahnhofsbereich ist städtebaulich sowie lärmmäßig immer noch äußerst problematisch.

Dieser Bereich der NUP ist in den weiteren Untersuchungen bzw. Planungen weiter zu verbessern und zu optimieren.

4. (auch Punkt a 1. Absatz, Entwurf 1922a) Die neue U-Bahntrasse südlich der NUP unter der „Promenade“ ist laut Begründung des B-Plans gesichert. Wie sieht diese Sicherung genau aus? **Warum wurde nicht eine optische Darstellung des Trassenverlaufs einer künftigen U-Bahn durch eine schraffierte Vorbehaltsfläche vorgenommen, wie in anderen vergleichbare Fällen? Diese Darstellung des Trassenverlaufs ist dringend erforderlich und wird deswegen nachdrücklich gefordert.**

Wie ist sichergestellt, dass die U-Bahn später einmal mit Ausnahme des östlichsten Teilstücks **in offener Bauweise** errichtet werden kann? Wäre hier nämlich bergmännische Bauweise (Schildvortrieb) nötig, ist zu befürchten, dass die Baukosten so steigen, dass man dann aus Kostengründen den Bau der U-Bahn auch zukünftig ablehnen wird. Diese Thematik ist deutlich und ausführlich in der Begründung bzw. in einem Parallelbeschluss anzusprechen.

Wie ist sichergestellt, dass keine Unterbauung der „Promenade“ stattfindet, die einem späteren U-Bahnbau in offener Bauweise entgegenstehen würde? Was geschieht mit der im Gebiet westlich der Offenbachstraße vorgesehenen unterirdischen Querung, wenn später die U-Bahn gebaut wird? Auf wessen Kosten ist sie ggf. abzureißen und neu zu bauen?

Die zweckmäßigste Lösung hinsichtlich der U-Bahn wäre es, im Zusammenhang mit der oberirdischen Bebauung bereits Wände und Deckel der zukünftigen U-Bahn herzustellen und erst dann die weitere Bebauung gemäß B-Plan vorzunehmen. Was ist bisher geschehen, um eine solche sachlich beste Lösung zu erreichen? Was gibt dazu die Rahmenvereinbarung mit der DB –AG her? Ist bereits mit eventuellen Investoren in diesem Sinne verhandelt worden? Ist den Investoren klagemacht worden, dass sie ohne eine solche Lösung in späteren Jahren bei einem U-Bahnbau dort eine ein- zweijährige offene Baugrube hinnehmen müssten? Wenn dies noch nicht geschehen ist, muss die Stadt unbedingt in diesem Sinne tätig werden.

Hat die Stadt beim Wirtschaftsministerium angefragt, ob eine Vorfinanzierung dieses Teilstückes möglich ist. Wurde entsprechend dem gemeinsamen Antrag der BA 21, 22 und 25 über eine Kompensation dieser Vorfinanzierung (= Punkt 6 des Antrages) beim Land Bayern vorgesprochen.

5. Die Brücke über die Offenbachstraße im Zuge der Promenade sollte im B-Plan festgesetzt werden und nicht nur als „Hinweis“ aufgenommen werden.

6. Der von der Offenbachstraße kommende Verkehr (hauptsächlich der aus der Nusselstr. Kommende) muss sowohl stadteinwärts wie stadtauswärts die Landsberger Straße nach Osten benutzen (stadtauswärts bis zum Knie und dort auf die NUP). Gleiches gilt für den Verkehr in Richtung Offenbachstraße.

Damit wird ein Großteil der möglichen Entlastung der Landsberger Straße zunichte gemacht, falls nicht parallel der Paul-Gerhardt-Tunnel gebaut wird.

( Punkt f) Die langjährige Forderung nach Errichtung des Paul-Gerhardt-Tunnels, um die Wohnbevölkerung entlang der Nusselstraße vom Verkehrslärm zu entlasten (Gewerbegebiet), ist lediglich als Option festgehalten.

Zwingend erforderlich zur Verbesserung dieser Situation ist deshalb der **Bau des Paul-Gerhardt-Tunnels**. Dieser wird im B-Plan gerade noch für möglich gehalten, das heißt praktisch auf den St. Nimmerleinstag verschoben.

Hier ist eine verbindliche Erklärung des Stadtrats erforderlich, die sowohl den Willen zum Bau dieses Tunnels bekräftigt, eine zeitliche Zielvorgabe enthält, als auch konkrete Planungen finanziell sicherstellt und eine Projektplanung einleitet.

7. Die erforderlichen **Ausgleichsmaßnahmen** für Eingriffe in Natur und Landschaft sollen zum größeren Teil außerhalb des B-Plan –Umgriffs erfolgen. Sie sind bisher u.a. im Pasinger Gleisdreieck vorgesehen. Hier wäre zu prüfen, ob hierfür nicht auch andere Flächen in Frage kämen (z.B. in Teilen des Weyl- Geländes) oder ob auch verstärkte Begrünungsmaßnahmen an den Pasinger Straßenzügen möglich wären.

8. Städteplanerisches Ziel der NUP war immer die verkehrliche **Entlastung des Pasinger Zentrums** und die Ermöglichung verschiedenartiger **Aufwertungsmaßnahmen** in diesem Zentrum. Die Erschließung der jetzt zu bebauenden ehemaligen Bahnflächen war immer nur ein sekundäres Ziel. Nur solche Maßnahmen im Zentrum rechtfertigen den Aufwand für eine solche verkehrliche Großmaßnahme wie die NUP, gerade wegen der von ihr auch ausgehenden städtebaulichen Belastungen.

Es ist zwingend, dass dieser Zusammenhang von der Stadt wieder deutlich gemacht wird. Dazu ist aber auch erforderlich, schon jetzt schon verbindlich zu erklären, dass die Stadt die entsprechenden Aufwertungsmaßnahmen im Pasinger Zentrum ( wie z.B. Rückbau der Landsberger Straße und Neugestaltung des Marienplatzes) bereits ab jetzt konkret plant und sobald wie technisch möglich auch umsetzen wird ( d.h. parallel mit Fertigstellung der NUP).

Die Verpflichtung der Stadt zur Umsetzung der evt. fortzuschreibenden Entwicklungsprogramme für das Pasinger Zentrum von 1990 und 1994 sollte parallel zum Billigungsbeschluss für den B-Plan 1922a durch Stadtratsbeschluss erfolgen. Auch aus diesem Grund muss der Pasinger Marienplatz und die Gleichmannstraße sowie die Bäckerstraße in den Bebauungsplan, wie es bei der Ernbergerstraße schon geschehen ist, aufgenommen werden. Schon im Bebauungsplan muss das im Fachgutachten Einzelhandel für die Stadtteilzentren Laim Pasing (März 2000) geforderte fußläufige Dreieck Bahnhof- Bahnareal - Pasinger Marienplatz gut sichtbar werden.

Erst damit wird deutlich:

**Die Revitalisierung und Attraktivitätssteigerung des Pasinger Zentrums ist und bleibt das vorrangige Ziel dieses gesamten Bebauungsplanes.**

Ob ergänzend dazu ein städtebaulicher Wettbewerb zur Aufwertung des Pasinger Zentrums (Ideenwettbewerb, Realisierungswettbewerb) sinnvoll wäre, ist zu überlegen.

9. Auch die Errichtung eines Busbahnhofs ist wiederum nur als Option enthalten. Die Abhängigkeit

Errichtung des Busbahnhofs ist nur möglich, wenn das Postgebäude abgerissen wird,

der Neubau z.B. eines Hotels auf dem Grundstück der Post ist erst dann möglich, wenn die U-Bahn auf ihrer Südtrasse realisiert ist.

Die hierzu zeitlichen Vorstellungen des Investors werden leider nicht dargestellt und berücksichtigt.

Zusätzlich muss die Darstellung im Entwurf 1922a deutlich die geplante Grünachse für Fußgänger und Radfahrer (Promenade) aufnehmen, um die gesamte Grünverbindung Würmgrünzug - Pasinger Bahnhofplatz - Promenade Richtung „Am Knie“ zu verdeutlichen.

10. Mit dem Bau der Nordumgehung entfallen 760 Fahrradplätze auf der Bahnhofssüdseite. Die Schaffung der mindestens benötigten 1000 Fahrradplätze könnten laut Bebauungsplan 1922a „irgendwo im Untergeschoß oder seitlich oder sonst wo“ entstehen.

Unabhängig von der Frage des Investors muss eine Bike + Ride-Anlage mit einer definierten Anzahl von mindestens 1.000 Fahrrad-Stellplätzen im Kerngebiet MK 6 festgeschrieben werden. Die Realisierung kann als öffentlich zugängliche Anlage oder im Rahmen einer Fahrradstation erfolgen. Die Landeshauptstadt München wird aufgefordert kurzfristig mitzuteilen, welche Stelle für die Realisierung der jeweiligen Maßnahmen Busbahnhof, Bike + Ride-Anlage und Zentrumstiefgarage zuständig ist. Die jeweils zuständige Stelle wird gebeten baldmöglichst ein Realisierungskonzept für die vorgesehenen Maßnahmen zu unterbreiten.

Wo ist der durchgängige Fuß- und Radweg entlang der Bahn bzw. Nordumgehung:

Nach der vorgelegten Planung ist lediglich angestrebt, dass eine höhenfreie Querung im Bereich der Offenbachstraße möglich ist.

11. Bei der Bewertung des ÖPNV wird nur der derzeitige Stand berücksichtigt. Die Maßnahmen des Projekts TopBus, das bereits Ende 2004 in Kraft treten wird, sind nicht einmal im Groben (z.B. mögliche Linienführung über die NUP, Reduzierung in der Bäckerstr./Kaflerstr) berücksichtigt.

12. Problembewältigung Altlasten: Hier wird bei einigen Problemflächen darauf hingewiesen, dass eine Sanierung technisch bewältigbar und finanziell vertretbar sei, bei einigen Problemflächen wird hierzu keine Aussage gemacht. Es fehlt immer die Aussage, dass die Sanierung finanziell gesichert sei.

13. Die Erreichbarkeit des Pasinger Zentrums vom Pasinger Süden aus oder von der Offenbachstraße aus wird nicht dargestellt. Es ist zu vermuten, dass die vorgelegte Planung zu einem starken Schleichverkehr z. B. in der Ernsbergerstraße und den kleinen Seitenstraßen beiderseits der Gleichmannstraße führen wird.

14. Sämtliche Aussagen zum Thema Lärmschutz sind völlig unzureichend. Es wird auf die rechtlichen Vorschriften verwiesen, der aktive Wille, ein möglichst hohes Maß an Schutz zu erbringen, ist nicht erkennbar. Mit Aussagen wie z.B. auf Seite 17 der Vorlage Entwurf 1922a:.. diese könnten... / „sind rechtliche Voraussetzungen... zu schaffen... /... ist zu klären... schürt man die Zweifel an der Ernsthaftigkeit, einen möglichst optimalen Lärmschutz zu ermöglichen. Die Bewohner entlang der Lortzingstraße östlich ( zwischen Mahag und Tankstelle) haben nach der jetzigen Vorlage keinen Anspruch auf Lärmschutz. Dies kann nicht hingenommen werden.

#### 15. Auflistung weiterer kritischer Punkte:

- Gebäude von 10 m Wandhöhe zwischen Schalterhalle und Gleisen (Hinderung der Sichtbeziehungen Bahnsteige auf Bahnhofsgebäude). Diese Gebäudehöhe nimmt den Blick auf den Pasinger Bahnhof. Eine Höhe wesentlich höher als die NUP wird strikt abgelehnt
- Fehlender Lärmschutz gegenüber Ernbergerstr. Und Haberlandstraße
- Fehlender Lärmschutz in der Lortzingstraße
- **Varnhagenstraße als Durchfahrtsstraße. Die Verlängerung der Varnhagenstraße wird strikt abgelehnt, sie würde nur den Schleichverkehr in diesem Viertel fördern.**
- Anbindung Pippingerstraße/Lortzingunterführung an NUP nach Osten.
- Wie soll eine evt. später kommende Stadtumlandbahn die NUP in Richtung Haberlandstraße überwinden?
- Ist ein Rückbau auch der Offenbachstraße möglich und geplant?
- Was ist mit dem Rückbau der Bodenseestr. zwischen Marienplatz und Einmündung zur Lortzingstraße?
- Ist die verkehrliche Situation der Bodenseestr. nach Fertigstellung der A 99 schon berücksichtigt, ist dabei der Anschluss der Bodenseestr. an die A96 berücksichtigt (die endgültige Planung für Freiham lag bei der Erstellung des Verkehrsgutachten im März 2000 noch nicht fest).
- Ausweitung des Einzelhandels im Neubaubereich: Ist „ausnahmsweise“ großflächiger Einzelhandel akzeptabel?
- Inwieweit entspricht das jetzige Konzept dem Fachgutachten Einzelhandel (März 2000)?
- Ist die Parksituation für PKWs aus der Umgebung mit Zielen wie Einkaufen, Rathaus, VHS etc. mit der zentralen Tiefgarage ausreichend gelöst?

16. Die Stadt wird auch aufgefordert, zu den beiden **grundsätzlichen Einwendungen** aus der Pasinger Bürgerschaft schriftlich ausführlich Stellung zu nehmen:

- a) Verkehrliche Entlastung des Pasinger Zentrums sei auch ohne NUP durch **großräumige Verkehrsführung** in Verbindung mit der Fertigstellung der A 99 erreichbar
- b) **Untertunnelung** des Straßenzugs Landsberger Straße - Marienplatz- Bodenseestraße sei angesichts der negativen Wirkungen der NUP doch wieder eine Alternative.

Richard Roth  
Fraktionssprecher der SPD im BA 21