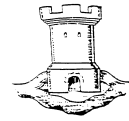


Reinhard Sajons
OV Vorsitzender
Fabrikstr. 14
81245 München
Tel. 863 39 39



Richard Roth
Sprecher der SPD-Fraktion
Im BA Pasing/Obermenzing
Schurweg 3
81241 München
Tel. 8340443



An die LH München
Referat für Stadtplanung und Bauordnung
Blumenstr. 28 b
80331 München

Bebauungsplan Pasing: Nr. 1922a (Pasing: Südlich der Bahn)

**Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs 2 BauGB
Anregungen und Bedenken**

Zum gerade ausliegenden Bebauungsplan Nr. 1922a nimmt die SPD Pasing, vertreten durch die obengenannten, wie folgt Stellung:

Der Bebauungsplan, insbesondere die Nordumgehung Pasings, wird in Fortsetzung der bisherigen Äußerungen hierzu weiterhin positiv gesehen und – gerade auch als städtebauliche Chance zur Aufwertung des Pasinger Zentrums – begrüßt.

Zu folgenden Einzelheiten des Bebauungsplans werden allerdings noch einige Anregungen gegeben und Bedenken geäußert:

- 1.) Das **Wasserpumpenhaus (WPH)**, Kaflerstr. 16, wird im ausgelegten B-Plan zum Abbruch vorgesehen . Das **unter Denkmalschutz stehende Gebäude** aus dem Jahre 1854 sowie eine **ausreichende Freifläche** im Umgriff sollte **aus der Beschlussfassung vorerst ausgenommen werden**, da innerhalb der jetzt zur Verfügung stehenden Zeit keine Lösung hinsichtlich der zukünftigen Nutzung und eines Nutzers möglich ist, andererseits ein Abbruch eines für Pasing und die Bahngeschichte sehr wichtigen Gebäudes nicht in Frage kommt.
Aber auch die angedachte Lösung einer „ausnahmsweisen Erhaltung bei kultureller oder/und sozialer Nutzung“ wird – nach unserem Eindruck- der Problemlage nicht ge-

recht. Auf entsprechende Anträge und Initiativen des BA 21 und der örtlichen SPD wird Bezug genommen.

Mit einer Herausnahme des WPH aus der Satzungsbeschlussfassung kann jetzt ohne zeitlichen Druck und ohne Hektik eine dauerhafte erhaltende Lösung gesucht werden, was sonst nicht möglich wäre.

- 2.) Im Verlauf der „**Promenade**“ ist eine Verbindung des westlichen und östlichen Teils durch ein **Überführungsbauwerk über die Offenbachstraße** nicht erkennbar. Ein solches **Brückenbauwerk von mindestens 12 m – 15m Breite** sollte unbedingt im B-Plan **festgesetzt** werden.
Die „Promenade“ ist Hauptbestandteil der Planung des B-Plans. Sie durchzieht den westlich und östlich der Offenbachstraße gelegenen Neubauteil. Wie diese beiden Teile verbunden sein sollen, ist im B-Plan nicht erkennbar. Hier ist eine großzügige Verbindung städtebaulich zwingend erforderlich und war im Plan des Wettbewerbsiegers des Wettbewerbs 2 auch so vorgesehen.
Ein schmaler **Steg** mit Mindestmaßen für Fußgängerweg und Radweg ist offensichtlich nicht ausreichend. Erst recht reicht es nicht aus, die Wegführung aus der direkten Verbindung herauszunehmen und entlang der NUP mit dreimaliger Veränderung des Laufweges zu führen. Diese Verbindung mag zusätzlich gebaut werden. Sie allein reicht aber selbstverständlich nicht aus. **Eine direkte Verbindung mit nur leichter Verengung gegenüber der „Promenade“ ist erforderlich.**
- 3.) Das **zwischen Bahnhofsgebäude und NUP** vorgesehene 10 m hohe und über 100 m lange **Terminalgebäude** wird – wie bisher- **eindeutig abgelehnt**. Es ist ein städtebaulicher Missgriff, der offensichtlich nur den Nutzungsinteressen der DB AG entgegenkommen soll. Die Höhe dieses Riegelgebäudes liegt sogar noch leicht über dem unter Denkmalschutz stehenden Empfangsgebäude. Von der Bahnseite aus verdeckt es das Empfangsgebäude vollständig. Auch vom Bahnhofplatz aus gesehen ist es als hoher Riegel hinter dem Empfangsgebäude und dem Bürkleinbahnhof städtebaulich hässlich und unverträglich. Diese unerträgliche Wirkung wird aus jeder modellhaften Darstellung sofort sichtbar.
Sowohl von der NUP aus wie von den Bahnsteigsbereichen wäre durch einen solchen Riegel die gerade unbedingt zu vermeidende optische Durchschneidung Pasings besiegelt. Diesen Riegel zu wollen zeigt die Missachtung der durchgängigen Pasinger Forderungen, wie sie auch in Ziffer 7 des Billigungsbeschlusses Niederschlag gefunden hat:
Nämlich, dass gerade in diesem Bereich **transparenter und optisch leichter Lärmschutz** zwingend notwendig ist.
Außerdem käme dieser Riegel viel zu nah an das alte Empfangsgebäude zu stehen.
- 4.) Zur **Stellplatzsituation im Bereich östlich des Bahnhofsgebäudes** bis zur Offenbachstraße wird nicht deutlich, ob hier nur die nach Stellplatz- Richtlinien notwendigen Stellplätze entstehen sollen, und ob dadurch die bisher auf dem sog. Hit- Gelände vorhandenen Stellplätze vollständig ersetzt werden. Wird so für die Geschäfte im Pasinger Zentrum eine angemessene Parkierungssituation erreichbar?
- 5.) Für die im B-Plan enthaltenen **Bauflächen** ist bisher nur die jeweils zulässige Grundfläche und Geschossfläche in absoluten Zahlen angegeben.
Zur Information und besseren Beurteilbarkeit wäre es hilfreich und wird beantragt, **zusätzlich** die als Dezimalzahl dargestellte **GFZ und GRZ anzugeben**.
- 6.) Die LH München hat zur Festsetzung der Nordumfahrung den Weg über den Bebauungsplan und nicht der Planfeststellung gewählt. Damit werden nur die Straßenbegrenzungslinien festgesetzt, jede **Aussage über die Verkehrsführung und Straßenprofilierung fehlt**.

Für die im weiteren Verlauf nötigen näheren Festlegungen hierzu wird eine umfassende **Beteiligung der Öffentlichkeit** gefordert, wenigstens in dem Umfang, wie sie für ein Planfeststellungsverfahren zu beachten wäre.

Zu einer solchen Öffentlichkeitsbeteiligung sollte **sich die Stadt durch Stadtratsbeschluss** neben dem Satzungsbeschluss **verpflichten**.

- 7.) In Verbindung mit dem Projektentwurf zur NUP nach Ziffer 6 steht unsere schon mehrfach erhobene Forderung, dass **Straßengestaltung** und insbesondere die Behandlung **des Lärmschutzes (technisch und besonders gestalterisch) auf der Grundlage eines eingeladenen Wettbewerbs und/oder Workshops festgelegt werden sollen**.

Da der Stadtrat sich hierzu in Beschlussziffer 7 des Billigungsbeschlusses vom 9.3.2005 in empfehlender Form schon positiv geäußert hat, sollte dieser Punkt beim Satzungsbeschluss zusätzlich **verbindlich** festgelegt werden.

Die **Öffentlichkeit** sollte auch in diesem Punkt in geeigneter Weise eingebunden werden.

Die Art und Weise des Lärmschutzes ist ein wesentliches Element der bekanntlich nicht unproblematischen NUP. Eine akzeptable und städtebaulich verträgliche Gestaltung wird ein wichtiger Punkt der Beurteilung dieser neuen Straße sein. Die Stadt sollte hier unbedingt die **inhaltlich** und verfahrensmäßig **beste Lösung** suchen, auch wenn diese finanziell sicher einen gewissen Mehraufwand verlangt.

Eine gestalterisch einfallslose und simple Lösung wäre an dieser Stelle sicherlich städtebaulich verfehlt und könnte von den Bewohnern Pasings nicht akzeptiert werden.

Von der Einsicht des Stadtrats, dass hier eine optimale Lösung gesucht und gefunden werden muss, gehen wir aber aus.

- 8.) Mit dem Bau der Nordumgehung entfallen 760 Fahrradplätze auf der Bahnhofssüdseite. Es bleibt absolut unklar, wie die Schaffung der benötigten mindestens 1000 Fahrradplätze in Bahnhofsnähe herbeigeführt werden soll. 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.
- 9.) Die Abbiegesituation aus der Lortzingstr. in das westliche Wohngebiet ist nur mit der Varnhagenstraße als Durchfahrtsstraße möglich. Die dadurch notwendige Öffnung der Varnhagenstraße zur Landsberger Straße hin wird strikt abgelehnt, sie würde nur den Schleichverkehr in diesem Wohngebiet fördern.
- 10.) Im Bebauungsplan ist deutlich die geplante Grünachse für Fußgänger und Radfahrer (Promenade) vollständig auch im Umfeld des Pasinger Bahnhofs und des Postgeländes zu kennzeichnen, um die im Wettbewerb 2 geplante Grünverbindung vom Würmgrünzug aus zum Pasinger Bahnhofplatz weiter Richtung Promenade bis zur Einmündung „Am Knie“ zu verdeutlichen. Diese Grünachse ist ein wesentliches Merkmal des Ergebnisses des damaligen Wettbewerbs 2.

Zweiter Teil:

Zur Ergänzung dieser Einzelpunkte möchte die Pasinger SPD in einem zweiten Teil noch einmal folgende **städtebaulichen Gesamtzusammenhänge** ansprechen, die weit über das Bebauungsplangebiet reichen, aber von ihm ausgelöst werden.

- 1.) Wir befürworten weiterhin das Projekt einer Nordumgehung Pasings (NUP), weil nur durch sie die Voraussetzungen für eine erhebliche Steigerung der Lebensqualität und Attraktivität im Zentrum Pasings, beginnend am Wensauer Platz und endend südlich der Landsberger Straße, geschaffen werden.

Die Zerschneidung Pasings durch die Landsberger Straße kann ohne NUP nicht überwunden werden.

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

Wenn diese Ziele erreicht werden sollen, ist eine **realistische Alternative zur NUP nicht vorhanden** und auch von keinem Kritiker der NUP aufgezeigt worden.

2.) **Die NUP ist deshalb nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck der Aufwertung des Pasinger Zentrums** durch verkehrsberuhigende und städtebaulich gestaltende Maßnahmen.

3.) Diese Aufwertung des Zentrums **setzt** als weiteres **den Bau des Paul-Gerhardt-Tunnels zwingend voraus**.

Die Notwendigkeit dieses Tunnels ist wohl unbestritten. Nur durch ihn kann die dringend nötige Entlastung **des Bereichs Nusselstraße** erreicht werden, aber auch die volle Wirkung der NUP im Teil Landsberger Straße zwischen Offenbachstraße und Am Knie erzielt werden.

Ebenso ist dieser Tunnel erforderlich, um im **Bereich nördlich des Pasinger Bahnhofs** nicht mit erheblich steigender Verkehrsbelastung fertig werden zu müssen (August-Exter-Straße, Wensauer Platz, Theodor-Storm-Straße).

Auch unabhängig vom Paul-Gerhardt-Tunnel sind in dem Bereich nördlich des Pasinger Bahnhofs Verkehrsberuhigungsmaßnahmen nötig, die die Auswirkungen der NUP auf diesen Bereich abfangen.

4.) Die Aufwertung des Zentrums verlangt weiter eine **Zentralisierung des öffentlichen Personennahverkehrs** am Pasinger Bahnhof, wie sie städtischerseits auch geplant ist. Die einzelnen Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn, Tram, Bussen, späterer U-Bahn, Taxen müssen im Bahnhofsbereich bequem möglich sein.

Das bedeutet auch die **Heranführung der Trambahn an den Bahnhof** durch die geplante Schleife über Landsberger-, Bäckerstraße, Bahnhofsvorplatz, Gleichmannstraße, Pasinger Marienplatz wieder zur Landsberger Straße, aber auch die Realisierung eines **Busbahnhofs** auf dem Gelände Kaflerstraße/ jetziges Postgebäude. Dieser ist wiederum Voraussetzung für die Heranführung der Trambahn an den Pasinger Bahnhof.

5.) Für das Pasinger Zentrum wird aus unserer Sicht unbedingt auch die Schaffung eines **größeren Fußgängerbereichs** benötigt. Er sollte über die jetzigen städtischen Planungen deutlich hinausgehen und die **gesamte Gleichmann- und Bäckerstraße** und die Landsbergerstraße zwischen diesen beiden Straßen umfassen. Aber auch hier ist wiederum Voraussetzung der Bau des Busbahnhofs.

Mit der jetzt vorgesehenen „kleinen“ Fußgängerzone besteht kein Einverständnis.

6.) Eine weitere Voraussetzung für die positive Beurteilung des jetzt ausliegenden Bebauungsplanes, insbesondere der NUP, ist es, dass die über den Bereich des Bebauungsplans hinausgehenden Maßnahmen zur Zentrumsaufwertung nicht nur geplant, sondern auch tatsächlich realisiert werden, und das in engst möglichem zeitlichen Zusammenhang mit den Baumaßnahmen des B-Plans 1922a.

7.) Es bestehen erhebliche Befürchtungen in Pasing, dass die Realisierung der Aufwertungsmaßnahme im Zentrum – wenn überhaupt – dann nur mit weiteren jahrelangen Verzögerungen und abstrichen erfolgen werde.

Um diese Befürchtung zu widerlegen, erscheint es uns notwendig, schon jetzt (d.h. spätestens **parallel zum Satzungsbeschluss** über den B- Plan 1922a im Stadtrat den bereits angekündigten „**Grundsatzbeschluss**“ zum Aufwertungskonzept auch zu fassen und darin eine Selbstverpflichtung des Stadtrats zur zeitnahen Realisierung einzugehen. Dabei sollte auch eine Verpflichtung zum Bau des Paul-Gerhardt-Tunnels beschlossen werden.

- 8.) Die Forderung der Pasinger SPD an den Stadtrat der LH München nach **einem Weiterbau der U-Bahn** vom Laimer Platz zum Pasinger Bahnhof und der Bereitschaft des Freistaats Bayern zu ausreichender finanzieller Förderung aus GVFG-Mitteln bleibt aufrecht erhalten. Nur damit kann eine Arrondierung des Münchner U-Bahnnetzes herbeigeführt werden.
- 9.) Zu der von uns gesehenen und geforderten engen Verbindung des jetzt zu behandelnden Bebauungsplans Nr.1922a mit den gesamten Maßnahmen zur Aufwertung des Pasinger Zentrums und ihrer konkreten Planung (auch unter Einbeziehung des „Entwicklungsprogramm Stadtteilzentrum Pasing“, beschlossen vom Stadtrat am 24.10.1990 und 23.11.1994) wird die Pasinger SPD noch gesondert und detaillierter Stellung nehmen .

Reinhard Lajewski R. Lajewski