



## Bezirksausschuss 21 Pasing - Obermenzing



### Protokoll des UA „Bau und verkehrliche Einzelmaßnahmen“

In der Sitzung am 04.01.11 waren anwesend:

CSU-Fraktion: Herr Schichtel (Vorsitzender), Herr Wackermann, Frau Miroshnikoff  
SPD-Fraktion: Herr Mirwaldt (Schriftführer), Frau Scheibe-Jaeger (in Stellvertretung für Herrn Schneider), Frau Dr.Söllner-Schaar  
Grüne-Fraktion: Herrn Unfried  
FDP-Fraktion: Herr Seeger  
Beginn: 19:15 Uhr  
Ende: 20:30 Uhr  
Gast: Fr.xxxx

Alle Punkte bis auf die TOP 6 und 18 waren einstimmig.

Mit dem Gast wurde über die Verkehrssituation an der Meyerbeerstr/Offenbachstr diskutiert.

Ausführung siehe beiliegende Unterlagen

#### **1. Bürgerschreiben Flüsterasphalt Verdistr., Fußgängerbedarfsampel Verdistr., Höhe Tengelmann / Rossmann**

Der Ausschuss unterstützt die Forderung nach dem Flüsterasphalt in der Verdistr. und nach einer Fußgängerbedarfsampel Höhe Tengelmann / Rossmann.

#### **2. Schneeberge an der Rufsäule des Taxistandes am Pasinger Marienplatz**

Der Ausschuss leitet es an das Tiefbaureferat weiter.

#### **3. Schneeräumung und Unrat am Anwesen Wöhlerstr 2**

Der Ausschuss bittet das Abfallwirtschaftsamt um einen Lösungsvorschlag.

#### **4. Verstärkte Kontrollen von Radfahrern rund um die Würm und Schloß Blutenburg**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis und bittet den Bürger darüber zu informieren.

#### **5. Maria-Eich-Str., Verlegung des Geh- und Radweges hinter die Förgkapelle**

Der Ausschuss stimmt dem zu.

#### **6. Ladezone gegenüber dem Getränkemarkt in der Bauseweinallee 43**

Der Ausschuss stimmt der Verwaltung zu gegen eine Gegenstimme zu (CSU).

**7. Bodenseestr. 40, Erstellung eines Gewerbegebäudes, 2x Casino, Billard und Fastfood**

Der Ausschuss lehnt es aus Jugendschutzgründen ab.

**8. Mehrjahresinvestitionsprogramm**

Der Ausschuss vertagt es.

**9. Baumaßnahmen der SWM, Terminverschiebung Institutsstr.**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis.

**10. Baumaßnahmen der SWM, Terminablaufänderung Peter-Putz-Str. - Josef-Retzer-Str.**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis.

**11. Verkehrssituation, Lärmpegel Meyerbeer- / Offenbachstr.**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis.

**12. Tempo 30 Zone in der Weinbergerstr. zwischen Agnes-Bernauer-Str. und Maierhofstr.**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis.

**13. Kaprunerstr. zwischen Agnes-Bernauer-Str. und Zündterstr. ( Fußweg )**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis.

**14. Begrenzte Halteverbote beidseitig am Hieberplatz, we, di, mi und fr 07.00 - 10.00 Uhr**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis.

**15. Verkehrsüberwachung in der Paosostr., Antrag aus der Kindersprechstunde**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis. Der Ausschuss bittet um Mitteilung der Anzahl der Verkehrsverstöße. Kopie an UA Soziales und Fr. Lang als Kinderbeauftragte

**16. Verkehrssituation in der Waldhornstr.**

Der Ausschuss bittet Fr. Schmidt vom KVR dem Ausschuss mitzuteilen, wie das Ergebnis der Verkehrsüberwachung ausfiel.

**17. Nutzung des Parkplatzes am Friedhof Pasing, Antrag der Friedhofsverwaltung für**

**Kurzparkzone**

Der Ausschuss nimmt es zur Kenntnis.

### **18. Parken entlang der Verdistr.**

Die bestehende Beschlusslage des BA soll durchgesetzt werden.

Ergebnis: abgelehnt gegen eine Gegenstimme (CSU).

Der Ausschuss stimmt dem Vorschlag der Stadt gegen 2 Gegenstimmen zu (CSU, FDP).

Der Vorschlag der Stadt sieht vor, dass das Parken außerhalb des Haltestellenbereiche in der Verdistrasse zunächst versuchsweise (bis zu einem Jahr) an Samstagen, Sonn-und Feiertagen zugelassen wird. Für eine begleitende verkehrliche Untersuchung der Auswirkungen bzw. Evaluation der Ergebnisse sind beim KVR weder personelle noch finanzielle Kapazitäten vorhanden. (Kopie an alle UA-Mitglieder inzwischen erfolgt)

### **19. Stand der Planungen Planeggerstr. 125**

Das vordere Haus steht seit mehreren Jahren leer und es liegen aktuell keine mittelfristigen Planungen für das Gesamtobjekt vor. Der Ausschuss verlangt einen Zeitplan, damit abgeschätzt werden kann, ob eine Sanierung der Fenster im Rückgebäude aus ökolog. und wirtschaftl. Gründen sinnvoll ist.

### **20. Protokoll des Ortstermins Zebrastreifen am Obermenzinger Friedhof, Ausweichstelle für Busse der MVG im Bereich der Autobahnmeisterei**

Der Ausschuss verweist auf das Protokoll des Ortstermins.

**Betreff:** FW: Fakten MOS

**Von:**

**Datum:** Wed, 05 Jan 2011 12:21:34 +0100

**An:** "Emig"

Anlage 1 zum Protokoll

Mit besten Grüßen

Schichtel

-----Original Message-----

Date: Wed, 05 Jan 2011 12:15:42 +0100

Subject: Fakten MOS

From: \_\_\_\_\_@gmx.de>

Sehr geehrter Herr Scholz, sehr geehrter Herr Müller, bei der gestrigen UA Sitzung bat uns Herr Schichtel anliegende Unterlagen auch an Sie und den UA Planung, sowie an Herrn Müller zu senden: 1. Billigungsbeschluss der Stadt München-Gründe und Ziele für die OM-Straße (Rückstufung zur Wohnsammelstraße) 2. Referat f. Stadtplanung und Bauordnung -Alleecharakter 3. Referat f. Stadtplanung und Bauordnung- Verkehrsverträglichkeit 4. GN Gespräch Herr am 22.9.10 (Abmarkierung, Straßenbreite, Definition Durchgangsstraße, WR mit ausreichend Stellflächen auf öffentlichem Grund) 5. GN Gespräch Herr am 8.11.10 (Def. Durchgangsstraße, Abmarkierung) 6. Die bisherige mündliche Vereinbarung (leider ohne GN) mit der MVG war eine Abmarkierung mit Ausweichbuchten ohne zeitliche Beschränkung! Bei einer zeitlichen Beschränkung (Halte/Parkverbot) braucht man keine Ausweichbuchten mehr, da dann niemand stehen wird. Der Verkehrsfluss wird weiter überflüssigerweise gestört durch die fehlende Orientierung. Auffahrunfälle werden weiter an der Tagesordnung sein. Sowohl Herr , wie Herr sind einer Abmarkierung von Stellplätzen mit versetzter Mittellinie aufgeschlossen. Die Planung der Stadt München verspricht die jetzige "Übergangslösung" nachzurüsten. Dies sollte nach 17 Jahren endlich umgesetzt werden. Wenn die Straßenbreite für den Begegnungsverkehr von Bus/PKW gerade um 5-10 cm nicht ausreicht, so ist das dem Ausbau vor 17 Jahren zu zuschreiben und kann nicht den Anwohnern angelastet werden! Der Bus ist nicht mehr behindert als in anderen Wohnstraßen auch. Ganz wichtig ist bei den GN die Definition der Durchgangsstraße, die die OM-Straße nicht sein sollte: Der Verkehr der von Verdistrasse bis Landsbergerstraße ohne Halt durchfährt. Wir konnten bei unseren bisherigen Zählungen nachts mind. 75 % auswärtige Kennzeichen und tags bis zu 48 % auswärtige Kennzeichen feststellen! Durchfahrende Münchner konnten hierbei noch nicht erfasst werden. Das Schreiben der RGU werden wir ebenfalls noch kommentieren. Es ist nicht richtig, dass wir ausreichend von der Sachlage informiert wurden und es nichts Neues gäbe. Das RGU wurde von uns der IG OM informiert dass die Lärmsanierungswerte bereits in 2010 abgesenkt wurden. Die Lärmsanierungswerte an Bundesstraßen wurden von 70 dB auf 67 dB abgesenkt- es ist seit November zu klären inwieweit dies auf unsere Straße Auswirkungen hat. Und es ist vom RGU ebenfalls zu klären, wie mit der Lärmbelastung die nachweislich über 70 dB in den Grundstücken/Gärten beträgt, umgegangen werden soll. Herr ist nur für die Lärmsanierung an Hauptstraßen (mit überwiegend geschlossener Bebauung!) zuständig, und hat telefonisch zugegeben hier nicht der richtige Ansprechpartner zu sein. Das Thema Gewerbeabsiedelung muss ebenfalls ausgiebig diskutiert werden. Es ist nicht richtig, dass der SLV abgenommen hat! Ein Gewerbegebiet kann nicht über ein Reines Wohngebiet von dieser Länge erschlossen werden. Auch sind 2 Jahre weiterer SLV und Lärm- und Immissionsbelastung für uns Anwohner eine lange Zeit. Sehr geehrter Herr Scholz, wir bedanken uns für Ihre bisherige Unterstützung und bitten die genannten Fakten als Gesprächsgrundlage für die weiteren Gespräche zu machen. Mit freundlichem Gruß 1. Vorstand IG OM

Links:

[1] <mailto:>

@gmx.de

**2\_Auszug Billigungsbeschluss.pdf**

**Content-Type:** application/pdf

**Content-Encoding:** base64

**3\_Referat fr Stadtplanung und Bauordnung.pdf**

**Content-Type:** application/pdf

**Content-Encoding:** base64

**4\_Brief der LH Mnchen30.1.90.pdf**

**Content-Type:** application/pdf

**Content-Encoding:** base64

**101125\_GN\_kvr\_abgestimmt\_geck\_MEY.pdf**

**Content-Type:** application/pdf

**Content-Encoding:** base64

**20100928\_GN\_abgestimmt.pdf**

**Content-Type:** application/pdf

**Content-Encoding:** base64

Auszug Billigungsbeschluss  
Zur FNP Änderung

### **Rückstufung zur Wohnsammelstraße**

Der Straßenzug Offenbach/Meyerbeerstraße ... bildete ursprünglich einen Teil eines sehr viel dichteren und insgesamt leistungsfähigeren Hauptstraßennetzes. Nach Norden hatte der Straßenzug eine Fortsetzung als Hauptverkehrsstraße über die Dorf-, Wöhler-, Prof. Eichmann-, Zwiedineck-, Theodor-Kitt-, und Franz-Nißl-Straße bis nach Allach; nach Süden über die Georg-Haberl-, Josef-Retzer- und Silberdistelstraße zur Blumenau. Die Fortsetzung nach Süden wurde bereits vor Jahren durch eine FNP Änderung als Hauptverkehrsstraße aufgegeben. Die Fortsetzung nach Norden war bereits im 1. Entwurf zur Aktualisierung des FNP nicht mehr enthalten.

Eine Beibehaltung des Straßenzuges MO Straße als Hauptverkehrsstraße erscheint im Rahmen der **Abwägung zwischen den Nachteilen eines durch Reines Wohngebiet führenden Straßenzuges** und der Sicherung eines ausreichenden Hauptverkehrsstraßennetzes... nicht mehr zwingend.

Innerhalb der 4 Kategorien von Hauptverkehrsstraßen des Verkehrsentwicklungsplanes hat der Straßenzug MO- Straße nördlich der Bahnquerung lediglich die niederste Funktion einer „wichtigen Erschließungsstraße“. **Eine wichtige Erschließungsstraße soll möglichst keinen großräumigen Durchgangsverkehr aufnehmen.**

Es kann daher auch **nicht das Ziel der Verkehrsplanung sein, Verkehre von überlasteten übergeordneten Hauptverkehrsstraßen wie der Pippingerstraße auf hierfür ungeeignete Straßen zu lenken.**

Die Darstellung des Straßenzuges als Hauptverkehrsstraße im FNP ist damit entbehrlich.

Eine Änderung der Darstellungsweise des Straßenzuges MO Straße im FNP allein kann keine Änderung des Verkehrsverhaltens und damit der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bewirken. **Es ist daher unabhängig von den o.g. Maßnahmen vorgesehen, den Straßenzug im Sinne einer „städtebaulichen Integration“ mit dem Ziel umzugestalten bzw. zurückzubauen, unerwünschten Durchgangsverkehr abzuhalten und überhöhte Geschwindigkeiten zu vermeiden.**

Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA I  
Stadtentwicklungsplanung

Brief an die Anliegergemeinschaft MO Straße/Herrn

Seitens des Planungsreferates wurde und wird ein Umbau, d.h. eine **Neuprofilierung der Meyerbeer/Offenbachstraße mit Alleecharakter unter Betonung der Anliegerfunktion** grundsätzlich befürwortet.

Deshalb würde aus hiesiger Sicht natürlich auch eine kostengünstige **Übergangslösung** mit gleicher Zielrichtung begrüßt, wenn aus Gründen der Mittelknappheit bis auf weiteres nicht mit einer Durchführung dieses Gesamtumbaus gerechnet werden kann.

Datum 16.11.1992

Brief der LH München  
Referat für Stadtplanung und Bauordnung  
HA i Stadtentwicklungplanung

An Kurt Faltlhauser

**Die Frage der Belastbarkeit**

einer ... "wichtigen Erschließungsstraße" gemäß VEP  
ist abhängig von der **Verkehrsverträglichkeit** der Umgebung  
einer Straße ...

München 30.1.1990



**Gesprächsnotiz**

BV **Lärmbelastung Meyerbeer/Offenbachstraße** München, 8.11.10

Teilnehmer Herr / KVR München Verkehrsplanung  
Frau , Herr , Frau

Ort Ruppertstraße 19/ Verkehrsplanung Zimmernr. 3106

Verteiler Teilnehmer, Herr , iG Meyerbeer/Offenbachstraße

Gesprächsinhalt/ Thema	betrifft
<p>1. Die Vertreter der IG bitten das unvollständig ausgeschilderte Nachfahrverbot so zu ergänzen, dass ein echtes Nachfahrverbot entsteht und somit auch kontrolliert werden kann. D.h. bei der Einfahrt in die Meyerbeerstraße müsste das Schild „Anlieger Meyerbeerstraße frei“ (analog den Hinweisschildern in der Verdistraße!) ergänzt werden. In Gegenrichtung von der Nusselstraße kommend müsste ein Durchfahrverbot stehen, wie dies auch bereits von der Polizei vor einem halben Jahr angeregt wurde. Analog gilt selbes für die Offenbachstraße ab der Nusselstraße. Frage ist in diesem Zusammenhang ob überhaupt ein „Anlieger frei“ Schild für die Nacht notwendig ist. Da es nachts zu keinerlei Konfrontation mit dem Baustellenverkehr kommen kann, kann der LKW Verkehr hier durchaus auf die Pippingerstraße als Hauptstraße geleitet werden. Herr wird dies prüfen.</p>	Herr
<p>2. Da die Verlagerung des Gewerbeverkehrs aufgrund von nicht ausreichender Fahrbahnbreite in der Frauendorferstraße erfolgt ist, sieht Herr keinen Zusammenhang mit dem Floriansprinzip. Die Vertreter der IG bitten darum, dass neben dem zu erduldem Baustellenverkehr nicht auch noch der Gewerbe- und der nachweislich vorhandene Transitverkehr in Kauf genommen werden muss. Herr erklärt die O-M-Straße aufgrund der vorhandenen Breite für geeignet um den LKW Verkehr hier abzuleiten. Herr erklärt, dass ein sehr großer Teil des LKW Verkehrs tagsüber reiner Durchgangsverkehr ist. Herr wird diesbezüglich die Verkehrsplanung um eine aktuelle Zählung und Erfassung des Verkehrs bitten. Zur Definition „Durchgangsverkehr“ wird beidseitig festgehalten, dass dies der Verkehr ist, der von Verdistraße bis Landsbergerstraße ohne Halt durchfährt.</p>	Herr
<p>3. Grundsätzlich gilt, dass für jede Erschließung, Planung und Verkehrsführung wiederum das Planungsreferat/ Verkehrsplanung zuständig ist und nicht das KVR.</p>	info
<p>4. Nach Beendigung der NUP ist nach Aussage der Verkehrsplanung die Pippingerstraße leistungsfähig genug, um den dann abgeleiteten Durchgangsverkehr aufzunehmen. Frau fragt, wieso dann die Pippingerstraße nicht auch schon jetzt aufnahmefähig ist diesen Verkehr aufzunehmen. Herr erklärt, dass aus seiner Sicht die Pippingerstraße mit ihrer derzeitigen Führung zur Landsberger Straße und damit direkt ins Pasinger Zentrum diesen Verkehr derzeit nicht leistungsfähig genug aufnehmen kann. Ob sie in ihrem derzeitigen Zustand zukünftig aufnahmefähig ist, hängt im Wesentlichen davon ab, wie hoch der zusätzliche Durchgangsverkehrsanteil beispielsweise aus der Meyerbeer-/Offenbachstraße sein wird.</p>	Info  Herr

<p>5. Von den Vertretern der IG wird erklärt, dass mit großem Erstaunen die 4-wöchige Einbahnregelung in der Offenbachstraße (aufgrund von Straßenbauarbeiten bei der Zufahrt zur TG-Arkaden) von den Anfangszeiten abgesehen zu keinem Verkehrschaos geführt hat. Es hat gezeigt, dass sogar eine Einbahnregelung der Offenbachstraße und die Verlagerung des Verkehrs durchführbar wäre.</p>	info
<p>6. Es wird dargelegt, dass die O-M-Straße entgegen der Planungsvorgaben und des rechtlichen Charakters als Wohnsammelstraße als Durchgangsstraße von PKW wie LKW missbraucht wird. Das zeigen u.a. bis zu 48 % gezählten auswärtigen PKW Kennzeichen im Berufsverkehr. Auch hier muss wieder die Verkehrsplanung für eine umfassende Zählung bemüht werden. Herr [Name] hatte dies bereits für November versprochen, wenn sich die Verkehrsflüsse nach den Baustellen wieder normalisiert hätten.</p>	Herr
<p>7. Nach Aussage Herr [Name] wird zur Eröffnung der Arkaden die Zufahrt über die NUP funktionsfähig sein. Entscheidend ist allerdings hier, dass das Baureferat die Freigabe der Straße zur Erschließung der Ein- und Ausfahrt erteilt, da zu diesem Zeitpunkt die gesamte NUP noch nicht gänzlich fertig gestellt sein wird. Er sieht jedoch ebenfalls als mind. gleichberechtigte Zufahrt zu den Arkaden die O-M-Straße, auch wenn er der Meinung ist, dass deswegen nicht sehr viel mehr Verkehr entstehen wird. Auch das Parken von Besuchern auf allen verfügbaren Flächen im großen Bereich um die Arkaden sieht Herr Geck als selbstverständlich. Dem Vergleich mit der Hanauerstraße stimmt Herr [Name] zu. Zur Frage, wieso es möglich ist, dass die Erschließung eines Einkaufszentrums in dieser Größenordnung über ein bestehendes Wohngebiet gelegt wird, verweist Herr [Name] auf die Stadtplanung/Planungsreferat.</p>	Herr
<p>8. Herr [Name] erläutert die gesetzlichen Vorgaben der Straßenverkehrsordnung für Tempo-30-Regelungen und sieht sie in der Meyerbeer-Offenbachstraße auch im Hinblick auf die Schulwegsituation als nicht erfüllt. Eine Möglichkeit besteht aus Gründen des Lärmschutzes für den Fall, dass die Regelwerte tatsächlich überschritten werden. Die IG wird diesbezüglich die Aussage des Umweltschutzamtes nochmals einholen, da nach Lärmkarte von 2007 (mit Zahlen von 2006) die O-M-Straße sehr wohl mit den entsprechenden Belastungszahlen verzeichnet ist.</p>	Frau
<p>9. Von der IG wird gezeigt, dass das westliche Parken mit dem Begegnungsverkehr PKW/PKW funktioniert. Frau [Name] zeigt Fotos aus denen ersichtlich ist, dass die Verkehrsstaus aufgrund der Baustellentätigkeit bei den Arkaden und nicht aufgrund der Parker erfolgt sind. Herr [Name] ist einer Abmarkierung von Parkbereichen mit versetzter Mittellinie gegenüber aufgeschlossen. Vorausgesetzt der MVG wird in die Entscheidungsfindung einbezogen, was von der IG bereits angeregt wurde.</p>	Info
<p>10. Die Übersprungsinsel auf der Kanalbrücke kann ohne weiteres durchgeführt werden, wenn die Straßenbreite wie gezeichnet jeweils auf 3 m und die Insel auf 2 m angelegt werden kann. Herr [Name] wird dies prüfen lassen. Fachlich zuständig für den Einbau von Mittelinseln ist das Baureferat. Das KVR bestätigt bei Nachfrage aus dem Baureferat die evtl. Notwendigkeit und das Baureferat prüft die tatsächliche Machbarkeit. Es trifft auch die Entscheidung über die erforderliche Breite.</p> <p>11. Ergänzung/ Frage der IG. Sind nicht auch bereits 1,80 m ausreichend?</p> <p>12. Der damit verbundene Zebrastreifen ist abhängig von Durchflussmenge der Kfz. Frau [Name] erklärt, dass nach den letzten Zählung von 2006 15.000 Kfz bedeuten, dass 625 Kfz/h durchfahren und somit einem Zebrastreifen nichts im Wege stünde, da bis 750 Kfz/h eine solche Anlage</p>	Herr  Baureferat

möglich ist. Herr	wird dies ebenfalls prüfen.	
13. Herr	befürwortet den geplanten „Runden Tisch“ mit Vertretern von KVR, MVG, Verkehrsplanung, einzelnen Teilnehmern des BA und der IG als sinnvolle Maßnahme sich auf kurzem Wege direkt abzustimmen und Lösungen zu erarbeiten.	Info

Der vorstehende Text gibt das Verständnis der Gesprächsinhalte aus Sicht des Verfassers wieder. Teilnehmer, die nicht gleich lautender Auffassung sind oder Gesprächsinhalte vermissen, werden gebeten dies umgehend schriftlich mitzuteilen. Dies ist am 24.11.10 durch Herrn per mail erfolgt.

Aufgestellt, München, 10.11.10 / ergänzt 25.11.10



I.

Frau

81247 München

Sachbearbeitung:  
Hr.

Ihre E-Mail vom  
27.09.+30.09.2010

Ihr Zeichen

Datum  
01.10.2010

**Stadtentwicklung Münchner Westen/Offenbach-/Meyerbeerstraße  
hier: Gesprächsnotiz**

Sehr geehrte Frau

vielen Dank für die Zuleitung ihres Gesprächsnotiz-Entwurfes, den ich aus verkehrsplanerischer und konzeptioneller Sicht wie folgt ergänzen möchte (wegen der Einfachheit und besseren Übersichtlichkeit habe ich zusammenfassend alles neu geschrieben):

1. Nach Aussage von Herrn hat die Meyerbeer-/Offenbachstraße (MOS) die Funktion einer Hauptsammelstraße, d.h. sie soll Quell- und Zielverkehr aus dem umliegenden Siedlungsgebiet bündeln und auf das dafür vorgesehene angrenzende Hauptstraßennetz Verdi- und Landsberger Straße weiter leiten. Durchgangsverkehr soll möglichst vermieden werden. Die Pippinger Straße südlich Verdistrasse hat die Funktion einer Hauptverkehrsstraße und ist als Staatsstraße St 2063 gewidmet.
2. Laut Herrn sollten auch in einem Reinen Wohngebiet (WR) ausreichend Flächen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum (hier: MOS) ausgewiesen werden.
3. Herr erklärt, dass die MOS seit 1995 (Flächennutzungsplan-Änderung, Teilbereich IV-Münchner Westen) nicht mehr im Hauptstraßennetz der Landeshauptstadt München enthalten und zwischenzeitlich eine umfangreiche Umgestaltung der MOS erfolgt ist (z. B. ostseitige, bauliche Parkbuchten mit geduldetem Parken auf der gegenüberliegenden Seite am Fahrbahnrand; Abmarkierung von Stellplätzen am Ostrand der MOS im nördlichen Abschnitt; Anlage von Linksabbiegespuren in Knotenpunktbereichen; etc.). Darüber hinaus ist aus Sicht der Verkehrsplanung eine weitere Abmarkierung von Stra-

U-Bahn: Linie 1, 2  
Haltestelle Fraunhoferstraße  
Linie 1, 2, 3, 6, 7, 8  
Haltestelle Sendlinger Tor

Straßenbahn: Linie 17, 18, 27  
Haltestelle Müllerstraße  
Bus: Linie 52, 152  
Haltestelle Blumenstraße

Internet:  
<http://www.muenchen.de>

Prädikat für vorbildliche  
Gleichstellungspolitik  
für Frauen und Männer



ßenrandstellplätzen auf der Westseite in Absprache mit dem Kreisverwaltungsreferat und dem Baureferat grundsätzlich denkbar.

4. Aus verkehrsplanerischer Sicht spricht grundsätzlich nichts gegen eine abschnittsweise Ausweisung von Tempo-30, wobei für die Prüfung und Umsetzung das Kreisverwaltungsreferat (im Benehmen mit dem Baureferat) originär zuständig ist.
5. Herr                    erklärt, dass über die von der Verkehrsplanung in diesem Gespräch beantworteten Fragen aus den letzten Schreiben vom 08.06. und 27.07.2010 hinaus die weitere Zuständigkeit, wie Führung Baustellenverkehr (Lkw), Tempo 30, Nachtfahrverbot, Ampeln, Schulwegsicherheit, etc. bei der Verkehrsordnungsbehörde Kreisverwaltungsreferat (im Benehmen mit dem Baureferat) und hinsichtlich Emissionen/Immissionen jeglicher Art beim Referat für Gesundheit und Umwelt liegen.
6. Herr                    stellt die Verkehrsbelastungszahlen aus den letzten, vorliegenden Verkehrszählungen vor und erläutert die Analyse- und Prognosewerte sowie das Procedere, wie diese zustande kommen: Demnach betrug das Verkehrsaufkommen gem. der Verkehrsuntersuchung Autobahnring München aus dem Jahr 2005 (VAM 2005 – Münchner Norden): 13.000 – 18.000 Kfz/24 h mit 6-8 % Schwerlastanteil, gem. der A 99-West-Nachheruntersuchung von 2006: 14.000 – 15.000 Kfz/24 h. Weitere Zahlen siehe Protokoll Herr                    !
7. Definition Lkw im Rahmen von Verkehrszählungen: ab 3,5 to Gesamtgewicht/Zwillingsreifen; niedrigeres Gewicht: Lieferfahrzeuge und Pkw.
8. Die Prognose für die MOS liegt für das Jahr 2020 bei 10.000 – 14.000 Kfz/24 h mit voraussichtlich 4-5 % Lkw-Anteil. In der Prognose sind u.a. die allgemeine Verkehrsentwicklung, alle bis dahin zu erwartenden, realisierten Siedlungs- und Baumaßnahmen im Münchner Westen (Nordumgehung Pasing, Pasing-Arcaden, Weyl-Gelände/Königsgärten, Pasinger Hofgärten, ehemaliges Stückgut-Gelände, Gewerbegebiet Paul-Gerhardt-Allee, Freiham, etc.) enthalten. Im Leporello zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum ist die Prognose-Untergrenze in der südlichen Offenbachstraße nur mit ca. 8.000 Kfz/24 h dargestellt; das erklärt sich u.a. in der Aktualisierung der Analysedaten (im Leporello seinerzeit von 2002) sowie einem dort unterstellten Tunnel Paul-Gerhardt-Allee. Mit der Entscheidung zu diesem Tunnel wird der Stadtrat zu gegebener Zeit im Rahmen des Beschlusses zum Strukturkonzept Paul-Gerhardt-Allee befasst.
9. Voraussichtlich im Oktober d. J. (abhängig von der Verkehrsführung in der MOS aufgrund der südlichen Bauvorhaben) erfolgt im Zusammenhang mit den Planungen am Nordausgang Bahnhof Pasing/südliche August-Exter-Straße (im Umgriff der Vorbereitenden Untersuchungen zum aktiven Statteilzentrum Pasing) eine aktuelle Verkehrszählung am Knotenpunkt Offenbach-/August-Exter-Straße.
10. Für weitere Forderungen und Planungsvorstellungen sollten sich die betroffenen Anlieger an die zuständigen städtischen Dienststellen sowie den örtlichen Bezirksausschuss/-Politiker wenden.

11. Ergänzung Telefonat am 27.09.2010 Herr \_\_\_\_\_ /Frau \_\_\_\_\_ :

In 2011 ist eine ergänzende Verkehrsuntersuchung "Pasing-Nord" für den Siedlungsbe-  
reich nördlich Bahnanlagen/östlich Pippinger Straße/südlich Verdi- und westlich Offen-  
bachstraße vorgesehen. Anschließend erfolgt die entsprechende Öffentlichkeits- und Be-  
zirksausschuss-Beteiligung im Rahmen der Beschlussvorbereitung für eine Stadtratsvorla-  
ge hinsichtlich der mittel- bis langfristigen konzeptionellen Verkehrsplanung im Gesamtbe-  
reich nördlich Bahnanlagen/östlich Pippinger Straße/südlich Verdistrasse und westlich der  
Bahnlinie S 2.

Die Pippinger Straße war im Jahr 2006 mit ca. 27.000 – 40.000 Kfz/24 h und ist heute mit  
ca. 22.000 – 29.000 Kfz/24 h belastet; damit hat sie aktuell – nach der erfolgten Entlas-  
tungswirkung der A 99-West – noch gewisse Leistungsreserven.

Für das Jahr 2020 wird gem. VAM 2005 eine Verkehrsbelastung von 25.000 – 36.000  
Kfz/24 h u.a. aufgrund der Fertigstellung der o.g. Bauvorhaben sowie der Straßennetzer-  
gänzung vor allem im Hauptstraßennetz (Nordumgehung Pasing, etc.) und Verkehrskon-  
zept Pasing-Zentrum erwartet.

Die im gültigen Flächennutzungsplan (FNP) noch enthaltene Darstellung der Pippinger  
Straße (neu) wird seit 2006 (Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauord-  
nung vom 22.02.2006 zur Verkehrsplanung im Münchner Westen) aus verkehrlichen (z. B.  
Entlastungswirkung der A 99-West), umweltrelevanten sowie finanziellen Gründen nicht  
mehr weiter verfolgt. Dem entsprechend wird die Darstellung im gültigen Flächennut-  
zungsplan zu gegebener Zeit angepasst; derzeit wird das FNP-Änderungsverfahren im  
Planungsreferat durchgeführt.

Aufgrund der Lage der MOS im umliegenden (Haupt-) Straßennetz, parallel zur Pippinger  
Straße, liegt die MOS anhand der prognostizierten Verkehrsbelastung von 10.000 –  
14.000 Kfz/24 h (Jahr 2020) im Vergleich zu anderen Hauptsammelstraßen auf dem  
Münchner Stadtgebiet im unteren Belastungsbereich (z. B. Gotthard- westlich Fürstenrie-  
der Straße (WA): ca. 13.000 Kfz/24 h; Pelkovenstraße (WA + WB): 13.000 – 15.000 Kfz/24  
h; östliche Baldurstraße (WA + WR + Sport): ca. 17.000 Kfz/24 h; Knorrstraße (WA): ca.  
19.000 Kfz/24 h). Herr \_\_\_\_\_ stimmt zu, dass ihm keine weitere Hauptsammelstraße  
in einem Reinen Wohngebiet (WR) bekannt ist, sowie in einem WR besondere Randbe-  
dingungen zu beachten sind.

Im Zuge der MOS ist mittelfristig - zusätzlich zur erwarteten Reduzierung der gesamten  
Verkehrsmenge - mit einem spürbaren Rückgang des Schwerlastverkehrs zu rechnen, da  
vor allem die Schwerlastverkehr-erzeugenden Betriebe aus dem Bereich Paul-Gerhardt-  
Allee verlagert und dieses Planungsgebiet derzeit mit überwiegender Wohnnutzung über-  
plant wird (Strukturkonzept Paul-Gerhardt-Allee). Somit ist aus verkehrsplanerischer Sicht -  
bei Zustimmung der SWM-Verkehrsbetriebe/MVG - grundsätzlich auch eine Fahrbahnbrei-  
te von ca. 6 m denkbar, allerdings nur in Absprache mit der MVG zu realisieren, da für  
Busbetrieb i.d.R. eine Breite von 6,5 m zur Verfügung stehen soll. Bei gleichzeitiger Tem-  
poreduzierung kann jedoch unter Umständen eine geringere Fahrbahnbreite (hier: 6 m)  
ausreichend sein. Außerdem ist z. B. durch die Interessensgemeinschaft ebenfalls mit der  
MVG zu klären, ob bei einem 20 minütigen Begegnungsverkehr der Busse diese Breite für  
den Begegnungsverkehr von Bus/Bus überhaupt notwendig ist.

Durch wechselseitiges Parken (baulich bzw. durch Abmarkierung) könnten ggf. zusätzliche  
Fahrbahnverschwenkungen realisiert werden.

Die Nordumgehung Pasing wird voraussichtlich Ende 2012 in Betrieb genommen. Ab die-  
sem Zeitpunkt wird durch die Aktivierung des Einkaufszentrums Pasing-Arcaden eine zu-

sätzliche Verkehrsmenge von ca. 8.000 Kfz/24 h erwartet (ca. 5.500 Kfz/24 h unmittelbar von/zur NUP; ca. 2.500 Kfz/24 h von/zur Offenbachstraße).

Verkehrsmengenreduzierende, verkehrslenkende sowie geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen im öffentlichen Straßennetz werden selbstverständlich seitens der konzeptionellen Verkehrsplanung begrüßt, insbesondere auch hinsichtlich einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Für weitere Rückfragen steht Herr  gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

gez.