



Sozialdemokratische
Fraktion
im Bezirksausschuss 21
Pasing-Obermenzing



**Stellungnahme SPD-Fraktion im Bezirksausschuss 21
Pasing-Obermenzing
zur Sitzung am 3.2.2004**

Kritikpunkte am 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).
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. 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. Die Lärmsituation nördlich der Bahn wird mit keinem Wort erwähnt, nicht einmal die Bereitschaft, diesen Punkt zu prüfen. Hier muss die Stadt eine Verpflichtung zu entsprechenden Maßnahmen auch ohne rechtliche Notwendigkeit eingehen.
3. Die Hochlage der NUP im Bahnhofsbereich ist städtebaulich sowie lärmmäßig äußerst problematisch.
Es geht aus den Unterlagen nicht hervor, wie die vorgesehene NUP-Höhe im Verhältnis zu den Gleisen aussieht (Gleishöhe oder gar darüber?).
4. 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 klargemacht 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 vorgeschlagen.

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 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.

Zwingend erforderlich zur Verbesserung dieser Situation ist deshalb der **Bau des Paul-Gerhard-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. 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 höher als die NUP wird strikt abgelehnt
- Fehlender Lärmschutz gegenüber Ernsbergerstr. 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 Stadumlandbahn die NUP in Richtung Haberlandstraße überwinden?
- Ist ein Rückbau auch der Offenbachstraße möglich und geplant?
- Was ist mit dem Rückbau der Bodensee Straße 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?
- Wie ist die Verkehrssituation nach dem Bau der NUP und vor Verwirklichung des Paulgerhard-Tunnels nördlich der Bahnflächen? Wie wird vermieden, dass die Theodor-Storm-Str. als West/Ostverbindung zur Pippingerstr. für den Kfz-Verkehr zum/vom Berdux-Gewerbegebiet genutzt wird.

10. Die Stadt wird auch aufgefordert, zu den beiden **grundsätzlichen Einwendungen** aus der Pasinger Bürgerschaft ausführlich und verwendbar 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