

Telefon: 233-26176  
Telefax: 233-989-26176  
Telefon: 233 - 22873  
Telefax: 233-21559

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/32-3-Sch  
PLAN HAI/11-1

## **Verkehrskonzept Pasing-Zentrum**

- a) Entscheidungsvorschlag - Vorinformation des Stadtrates**
- b) Weiteres Vorgehen - Bezirksausschuss-Anhörung**
- c) Anträge und Empfehlungen**

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07991

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung  
vom 26.04.2006 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

### **Kurzübersicht** zum beiliegenden Beschluss

<b>Anlass</b>	Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 10.12.2003 und Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.03.2005 i. S. „Erschließungsmaßnahmen im Bahnhof- und Zentrumsbereich von Pasing“ - Aufträge zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum
<b>Inhalt</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Sachstandsbericht über die Durchführung der Öffentlichkeitsphase zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum und ergänzenden Variantenuntersuchungen</li><li>• Trambahnverlängerung Linie 19 zum Pasinger Bahnhof</li><li>• Weiteres Vorgehen - Vorbereitung des Entscheidungsvorschlags mit anschließender Sachentscheidung</li></ul>
<b>Entscheidungsvorschlag</b>	Grundsatzentscheidung zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum und anschließende Umsetzung des Realisierungsvorschlags für das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum
<b>Gesucht werden kann im RIS auch nach</b>	Verkehrskonzept, Pasing-Zentrum, Pasing Nordumgehung Pasing, NUP Trambahnverlängerung Linie 19, Trambahn

Telefon 233 - 26176  
Telefax 233 - 989 - 26176  
Telefon 233 - 22873  
Telefax 233 - 21559

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/3-Sch  
PLAN HA 1/11-1

## **Verkehrskonzept Pasing-Zentrum**

- a) Entscheidungsvorschlag - Vorinformation des Stadtrates**
- b) Weiteres Vorgehen - Bezirksausschuss-Anhörung**
- c) Anträge und Empfehlungen**

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07991

### **Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 26.04.2006 (SB) Öffentliche Sitzung**

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>I. Vortrag der Referentin</b>	<b>2</b>
1. Anlass	2
2. Allgemeine Ziele	2
3. Inhalte des Verkehrskonzeptes	5
4. Öffentlichkeitsphase - Durchführung und Auswertung	5
5. Entscheidungsvorschlag Verkehrskonzept Pasing-Zentrum	6
5.1 Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum	7
5.1.1 Bäcker-/Gleichmannstraße und Fußgängerbereich	7
5.1.2 Kaflerstraße und zentral zusammengefasste Bushaltestellen	9
5.1.3 Pasinger Marienplatz	10
5.1.4 Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie	11
5.1.5 Bodenseestraße zwischen Lortzing- und Planegger Straße	13
5.1.6 Südliche Offenbachstraße zwischen Bahnflächen und Landsberger Straße	13
5.2 Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Bahnhof Pasing	13
5.3 Parkraumbilanz	14
5.4 Kostenschätzung	14
5.5 Auswirkungen der NUP und des Verkehrskonzeptes auf die Siedlungsgebiete nördlich der Bahnanlagen	15
5.6 Zeitliche Abhängigkeiten der Baumaßnahmen	16
6. Weiteres Vorgehen	17
7. Anträge und Empfehlungen	17
7.1 Antrag Nr. 5103	18
7.2 Antrag Nr. 02-08/A 01501	18
7.3 Empfehlung Nr. 02-08/E 00055	18
Beteiligung der Bezirksausschüsse	19
<b>II. Antrag der Referentin</b>	<b>20</b>
<b>III. Beschluss</b>	<b>21</b>

Telefon 233 - 26176  
Telefax 233 - 989 - 26176  
Telefon 233 - 22873  
Telefax 233-21559

**Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung**  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/32-3-Sch  
PLAN HA 1/11-1

## **Verkehrskonzept Pasing-Zentrum**

### **a) Entscheidungsvorschlag - Vorinformation des Stadtrates**

### **b) Weiteres Vorgehen - Bezirksausschuss-Anhörung**

### **c) Anträge und Empfehlungen**

Busfurt am Pasinger Bahnhof;

Antrag Nr. 5103 des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 25.07.2000

- Verkehrsflüsse nördlich der Bahntrasse nach Bau der Nordumgehung Pasing untersuchen - Verkehrsberuhigung berücksichtigen;  
Antrag Nr. 02-08/A 01501 von Herrn StR Christian Müller vom 12.03.2004
  
- Kreuzung Lortzing-/Bodenseestraße; Offenlegung der Pläne bzgl. Bodenseestraße westlich der Lortzingstraße; Kein Ausbau, solange Bahnunterführung nicht ausgebaut ist; Kein Abriss des "Landsberger Hofes";  
Empfehlung Nr. 02-08/E 00055 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 28.04.2005

#### Anlagen:

1. Antrag Nr. 5103
2. Antrag Nr. 02-08/A 01501
3. Empfehlung Nr. 02-08/E 00055
4. Fragenkatalog vom 17.01.2006
5. Protokolle-Öffentlichkeitsphase
6. Parkraumbilanz
7. Kostenschätzung
8. Übersichtsplan des Stadtbezirkes 21
9. Systemplan Verkehrskonzept Pasing-Zentrum
10. Verkehrskonzept Pasing-Zentrum - Entscheidungsvorschlag
11. Detailpläne-Planungsvarianten

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 07991

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung  
vom 26.04.2006 (SB)**  
Öffentliche Sitzung

## **Vortrag der Referentin**

### **Vorbemerkung**

Zuständig für die Entscheidung ist der Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung gemäß § 7 Abs. 1 Ziffer 11 der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München, da die Angelegenheit zwar stadtbezirksbezogen ist, aber kein Entscheidungsfall gemäß dem Katalog der Fälle der Entscheidung, Anhörung und Unterrichtung der Bezirksausschüsse vorliegt.

### **1. Anlass**

Mit dem Beschluss "Erschließungsmaßnahmen im Bahnhofs- und Zentrumsbereich von Pasing" - Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 10.12.2003 - wurde das Konzept zur Verkehrsberuhigung im Bereich des Pasinger Zentrums vorgelegt und zur Kenntnis genommen. Dabei wurde beschlossen, dass eine weitere Vertiefung erforderlich sei.

Die daraufhin im Auftrag des Planungsreferates vom Ingenieurbüro Beraten-Planen-Realisieren (BPR) einschließlich vertiefender Variantenuntersuchungen erstellte Machbarkeitsstudie "Verkehrskonzept Pasing-Zentrum" wurde vom Stadtrat mit dem Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 09.03.2005 "Erschließungsmaßnahmen im Bahnhofs- und Zentrumsbereich von Pasing" zur Kenntnis genommen. Das Planungsreferat wurde beauftragt, unter Beteiligung des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing sowie örtlicher Gruppen die Öffentlichkeitsphase zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum durchzuführen.

Nach Vorbereitung und Erstellung des für die Öffentlichkeitsphase geeigneten Informationsmaterials (Übersichtspläne, Leporello, Ausstellungstafeln, etc.) erfolgte die Durchführung der öffentlichen Beteiligung mittels einer Informationsveranstaltung am 09.05.2005 und zweier anschließender, darauf aufbauender Workshops am 12.05. und 13.05.2005.

Mit dieser Vorlage werden dem Stadtrat die Inhalte des Verkehrskonzeptes einschließlich der Ergebnisse der durchgeführten Variantenuntersuchungen und der Öffentlichkeitsphase vorgestellt sowie ein Entscheidungsvorschlag zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum zur vorläufigen Kenntnisnahme vorgelegt. Eine abschließende Entscheidung des Stadtrates über das Konzept und die dazu vorliegenden Anträge und die dazu vorliegende Bürgerversammlungsempfehlung sowie das weitere Vorgehen soll nach Durchführung der Bezirksausschuss-Anhörung herbeigeführt werden. Dieses Verfahren wird aufgrund des grundsätzlichen Charakters der Angelegenheit mit ihrer Bedeutung für die Münchner Stadtentwicklung so angewandt (gemäß Festlegung des Oberbürgermeisters vom 19.10.2005).

### **2. Allgemeine Ziele**

Mit der Freigabe der ehemaligen Bahnflächen von ihrer bahnbetrieblichen Nutzung werden in Pasing neue Potentiale eröffnet für die Entwicklung zentrumsnaher Flä-

chen und die Realisierung von Maßnahmen, die das Zentrum wesentlich vom Verkehr entlasten. Für das Stadtteilzentrum Pasing stellen diese Potentiale eine einmalige Entwicklungschance für die zukünftige Verkehrssituation, die städtebauliche Qualität und den Einzelhandel dar. Die Attraktivität sowie die Entwicklungsmöglichkeiten des Zentrums Pasing sind seit Jahrzehnten durch die negativen Auswirkungen des hohen Verkehrsaufkommens in den zentralen Bereichen Pasing eingeschränkt.

Voraussetzung für die dringend erforderliche funktionale und gestalterische Aufwertung des gesamten Pasinger Zentrums ist daher vorrangig die Entlastung der Bodensee- und Landsberger Straße vom Durchgangsverkehr. Die geplante Nordumgehung Pasing (NUP) von der Lortzingstraße bis Am Knie parallel zu den Gleisanlagen auf ehemaligen Bahnflächen verlaufend, eröffnet Möglichkeiten zur Verkehrsmengenreduzierung und damit auch zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den Straßenräumen (s. S. 4, Abb. 2). Dies ist ein dringend notwendiger Impuls auch zur Verbesserung der Situation für den Einzelhandel in ganz Pasing als Voraussetzung für ein konkurrenzfähiges, attraktives Einzelhandelsangebot und die Möglichkeit zum Erlebniseinkauf.

Das auf den ehemaligen Bahnflächen geplante Einkaufszentrum Pasing-Arcaden kann zusätzliche, neue Impulse für den Einzelhandel setzen.

Mit Inbetriebnahme der NUP werden sich die Verkehrsbeziehungen im Pasinger Zentrum neu orientieren. Das zeigt sich an der prognostizierten Entlastung der Bodenseestraße östlich der Lortzingstraße um bis zu 60 % sowie der Landsberger Straße östlich des Pasinger Marienplatzes um bis zu 80 %.

Die wenig ausgeprägte Fahrbeziehung Planegger-/Landsberger Straße mit ca. 1.000 - 2.000 Kfz/24 h kann weiter im Süden im Zuge der Weinberger-/Agnes-Bernaüer-Straße/Am Knie in Richtung Innenstadt abgewickelt werden.

Die von Süden bzw. Südwesten zum Bahnhof Pasing ausgerichteten Verkehrsbeziehungen werden auf die Bodensee-/Lortzingstraße/NUP verlagert (s. S. 4, Abb. 1).

Zur Steuerung dieser künftigen Verkehrsbeziehungen und zu der den städtebaulichen Zielen entsprechenden Umgestaltung der Straßenräume wird das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum erstellt.



Abb. 1 Lageplan

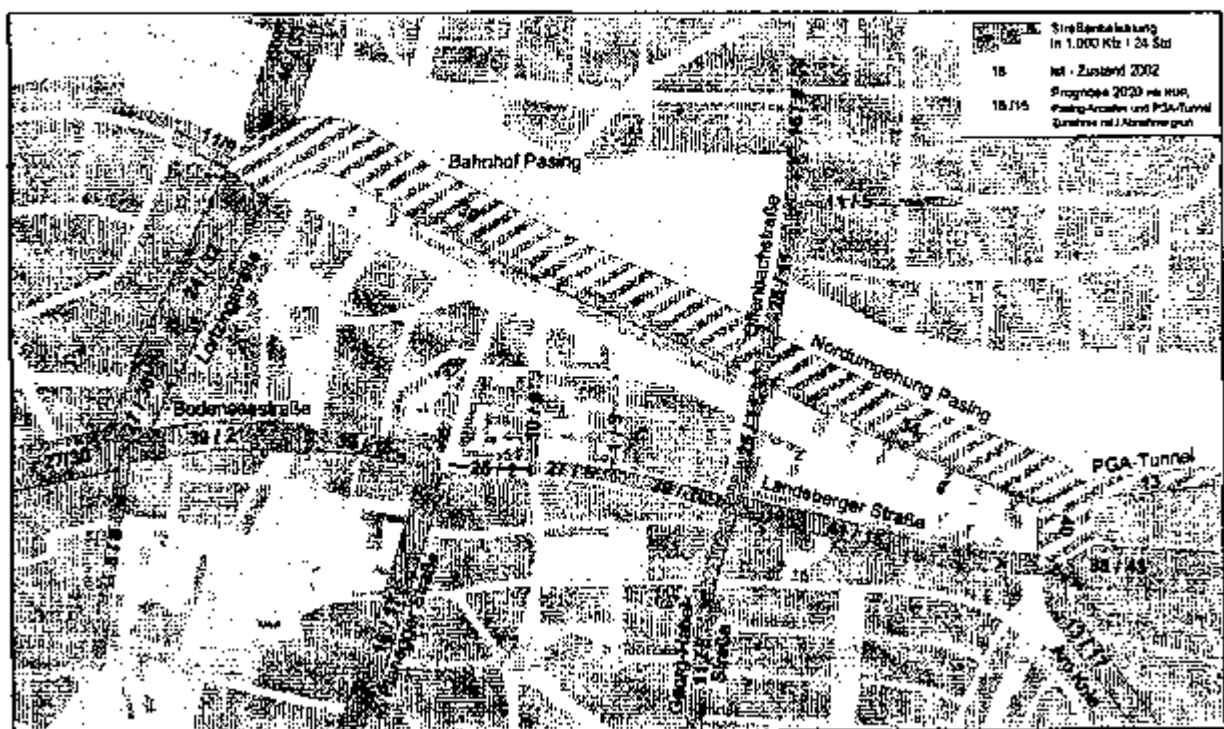


Abb. 2 Verkehrsbelastung: Analyse + Prognose

## **Inhalte des Verkehrskonzeptes**

### Das Verkehrskonzept

- beschreibt die im Untersuchungsgebiet (Bereich östlich Lortzingstraße, südlich Bahnanlagen, westlich Am Knie und nördlich Landsberger-/Bodenseestraße) relevanten Maßnahmen im motorisierten Individualverkehr(MIV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)/Trambahnverlängerung Linie 19 unter Berücksichtigung der Verkehrssituation und der Nutzungsansprüche der Verkehrsteilnehmer und zeigt Maßnahmenvarianten und -alternativen auf;
- analysiert die derzeitigen Straßennetzbelastungen, stellt die Belastungen für das für den Prognosehorizont 2015 entwickelte Bezugsnetz dar und stellt die künftigen Verkehrsbelastungen den heutigen hinsichtlich zu erwartender Be- und Entlastungseffekte gegenüber (s. Abb. 2);
- stellt die verkehrlichen Wirkungen von räumlich begrenzten Bestandteilen des Verkehrskonzeptes sowie ergänzenden Einzelmaßnahmen oder Maßnahmenkombinationen dar;
- bewertet die geplanten Infrastrukturmaßnahmen im MIV insbesondere unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkungen und der verkehrswirtschaftlichen Komponenten und führt zu Entscheidungen für das künftige Straßennetzkonzept;
- entwickelt als Gesamtergebnis einen Maßnahmenkatalog sowie zeitliche Abhängigkeiten von den einzuhaltenden Rahmenbedingungen, wie z. B. Fertigstellung der NUP.

Somit beinhaltet das Verkehrskonzept Vorschläge und Bewertungen für mögliche Ausbau-, Umbau- und Rückbaumaßnahmen als Konzeptbausteine zur Verkehrsberuhigung sowie zur städtebaulichen Integration des Straßennetzes im Bereich des Pasinger Zentrums. Dabei werden auch die Vorplanungen zur Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Pasinger Bahnhof (s. Ziffer 5.2) einbezogen.

Die in den Plänen (Anlagen 10 und 11) dargestellten verkehrlichen Lösungsvorschläge sind im Rahmen der weiteren Detailplanung (z. B. Projektplanung) ggf. noch zu überarbeiten.

## **Öffentlichkeitsphase - Durchführung und Auswertung**

Das Planungsreferat hat den Bezirksausschuss des betroffenen Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing (Unterausschuss Verkehr) vorab am 23.02.2005 über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und der vertiefenden Variantenuntersuchungen sowie über das beabsichtigte weitere Vorgehen informiert. Zur Konkretisierung der Details in den einzelnen Straßenräumen wurde im Mai 2005 ein moderiertes Workshopverfahren unter Einbindung des Bezirksausschusses durchgeführt. In diesem Zusammenhang erfolgte die Verteilung von Faltblättern, Organisation von Ausstellungen und Durchführung von öffentlichen Informations- bzw. Workshop-Veranstaltungen. Dabei wurde auch die Trambahnverlängerung (mit entsprechender Beteiligung der SWM GmbH) und die damit verbundene erforderliche Überplanung der von der Weiterführung der Linie 19 bis zum Bahnhof Pasing betroffenen Straßenabschnitte mit einbezogen.

Aufbauend auf den Ergebnissen der Öffentlichkeitsphase (Anlage 5) hat das Planungsreferat einen Entscheidungsvorschlag für das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum mit Aufzeigen der zeitlichen Abhängigkeiten der Maßnahmen sowie einer Kostenschätzung für die einzelnen Maßnahmen erarbeitet und legt dieses nun dem Stadtrat zur Kenntnisnahme und - nach nochmaliger Anhörung des Bezirksausschusses - zur anschließenden Entscheidung vor. Danach kann das Baureferat entsprechend der zeitlichen Abfolge Bedarfsprogramme für die einzelnen Maßnahmen im betroffenen Straßennetz im Pasinger Zentrum erstellen und zu gegebener Zeit die notwendigen Finanzmittel für die Einstellung in das MIP beantragen.

Aufgrund der unterschiedlichen Planungsvorläufe und Realisierungszeiträume für die NUP auf der einen Seite und der Trambahnverlängerung der Linie 19 sowie der Umstrukturierung des nachgeordneten Straßennetzes im Pasinger Zentrum auf der anderen Seite müssen die einzelnen Planungsverfahren für die o. g. Planungsvorhaben zeitlich voneinander getrennt ablaufen. Eine Realisierung der Maßnahmen im betroffenen Pasinger Straßennetz gemäß dem Verkehrskonzept Pasing-Zentrum soll nach der Inbetriebnahme der NUP unter Berücksichtigung der zeitlichen Abhängigkeiten und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln erfolgen. Vorausgesetzt, dass mit Inbetriebnahme der NUP im Jahr 2012 die rechtlichen Planungsverfahren für die anschließend herzustellenden Einzelprojekte des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum abgeschlossen sind, kann nahtlos mit der Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen begonnen werden.

#### **5. Entscheidungsvorschlag Verkehrskonzept Pasing-Zentrum (Anlage 10)**

Dem Entscheidungsvorschlag wurden die Machbarkeitsstudie vom August 2004 und die im Anschluss daran erfolgten vertiefenden Variantenuntersuchungen zugrunde gelegt. Aufgrund der fachlichen Bewertung und des detaillierten Abwägungsprozesses zu den nachfolgend beschriebenen Vor- und Nachteilen der Einzelmaßnahmen (mit Varianten) des Verkehrskonzeptes sowie unter Zugrundelegung der Auswertung der in der Öffentlichkeitsphase vorgebrachten Vorschläge und Anregungen sind die folgenden, wesentlichen Eckpunkte der künftigen verkehrlichen Konzeption für das Straßennetz im Pasinger Zentrum

- Führung des radial auf das Stadtzentrum ausgerichteten Hauptverkehrs über die Bodenseestraße, Lortzingstraße, NUP, Landsberger Straße;
- Unterbrechung des Straßenzuges Bodenseestraße/Landsberger Straße am Pasinger Marienplatz mit Verlegung der Mariensäule;
- Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit des Pasinger Bahnhofsbereichs;
- Beibehaltung der Hauptverkehrsbeziehung Bodenseestraße/Planegger Straße;
- Rückbau der Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie auf einen Fahrstreifen pro Richtung und streckenweise eigenem Bahnkörper für die Trambahn;
- Umbau der Offenbachstraße südlich der Bahnanlagen mit jeweiligem Vollanschluss der Pasing Arcaden im Zuge der NUP sowie der Offenbachstraße;



- Abhängung der Kaflerstraße von der Lortzingstraße und Rück-/Umbau der Kaflerstraße sowie Bau der Zentral zusammengefassten Bushaltestellen mit einer Parallelfahrbahn auf der Nordseite der Kaflerstraße;
- Umgestaltung der Bäcker-/Gleichmannstraße entsprechend den Ausbauplanungen zur Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Bahnhof Pasing mit einem fußgängerzonenähnlichen Bereich zwischen Bahnhof und Landsberger Straße/Pasinger Marienplatz;
- Einrichtung von Bushaltestellen auf der Westseite der Planegger Straße südlich des Marienplatzes und auf der Südseite der Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße sowie
- Rück-/Umbau der Bodenseestraße zwischen Lortzing- und Planegger Straße.

### **Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum**

Die nachfolgend in den Punkten 5.1.1 bis 5.1.4 beschriebenen Planungen (Anlage 11) wurden in Alternativen/Varianten diskutiert. In diesen Fällen wird der zur Ausführung vorgesehene Entscheidungsvorschlag zuerst abgehandelt, danach werden die nicht zu realisierenden Alternativplanungen vorgestellt und die Gründe dargelegt, warum sie nicht weiterverfolgt werden sollen.

### **Bäcker-/Gleichmannstraße und Fußgängerbereich (Anlage 11.1)**

Die Bäcker- und die Gleichmannstraße liegen im zentralen Geschäftsbereich des Stadtteilzentrums Pasing und nehmen daher bei der Berücksichtigung der verkehrlichen, gestalterischen und wirtschaftlichen Ziele eine besondere Stellung ein. Durch die künftige Trassenführung der Trambahnlinie 19 durch die Bäcker- und Gleichmannstraße wird auch der Bahnhof Pasing durch die Straßenbahn erschlossen sowie eine optimale Verknüpfung aller öffentlichen Verkehrsmittel an diesem überregionalen Verknüpfungspunkt sichergestellt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird in der Planungsvariante "Fußgängerbereich vom Bahnhof bis Am Schützensack" über die Bäckerstraße/Am Schützensack/Gleichmann- zur Landsberger Straße im Einbahnstraßensystem gegen den Uhrzeigersinn (gemäß der Fahrtrichtung der Tram) geführt. Um den zentralen Geschäftsbereich Pasings noch stärker aufzuwerten wird in einer weiteren Planungsvariante der Fußgängerbereich nach Süden bis zur Landsberger Straße/ Pasinger Marienplatz ausgedehnt und somit die Bäcker- und Gleichmannstraße komplett für den Durchgangsverkehr gesperrt. Es entsteht ein zusammenhängender, fußgängerzonenähnlicher Bereich mit Befahrbarkeit für Anlieger, Busse, Tram und Taxen sowie für Radfahrer. Der Entfall des Durchgangsverkehrs sowie die Reduzierung und Verlagerung des Erschließungsverkehrs ermöglichen vor allem die Verbreiterung der Gehwegflächen, wodurch die Aufenthaltsqualität sowie Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht wird. Gleichzeitig soll durch die Stärkung der Aufenthaltsfunktion auch die Situation für den örtlichen Einzelhandel spürbar verbessert werden.

Das Ziel der barrierefreien Nutzung und einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll nach derzeitigem Planungsstand mittels einer sogenannten „weichen“

Separierung der Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Dabei wird unter Beibehaltung der Verkehrssicherheit eine Trennung der einzelnen Verkehrsteilnehmer durch eine niveaugleiche Aufteilung des Straßenraumes gewährleistet. Aus Sicht des Planungsreferates und des Kreisverwaltungsreferates ist damit eine ausreichende Trennung der Verkehrsarten möglich.

**Entscheidungsvorschlag: (Anlage 11.1, Abbildung oben links)**

Bei der untersuchten Planungsvariante **Erweiterter Fußgängerbereich vom Bahnhof bis Landsberger Straße** wird der Pasinger Marienplatz unmittelbar in diesen verkehrsberuhigten Bereich eingebunden. Durchgangs- und Schleichverkehr wird ganz aus dem Straßenraum der o. g. Straßen heraus gehalten. Es entsteht ein zusammenhängender Bereich mit entsprechend attraktiven Auslage- und breiten Gehwegflächen. Die zeitgemäße Andienung der Geschäfte mit Lkw im geplanten Fußgängerbereich muss gesichert und auch künftig ermöglicht werden. Die Durchfahrt für Anlieger- und Lieferverkehr, Taxi, Bus und Tram sowie Radfahrer bleibt möglich und erfolgt jeweils in Fahrtrichtung der Tram („weiche“ Separierung). Die Straße Am Schützeneck dient weiterhin der örtlichen Erschließung und quartierübergreifenden Netzverbindung. Sie wird zwischen Bäcker- und Gleichmannstraße für beide Fahrtrichtungen geöffnet, um die Erreichbarkeit des Pasinger Zentrums nach wie vor zu gewährleisten. Dadurch entfallen in diesem Straßenabschnitt die heutigen Stellplätze; ein Ausgleich hierfür erfolgt durch den Bau der Zentrumsgarage an der Kaflerstraße. Der Quell- und Zielverkehr wird ausschließlich über die Rathausgasse, Am Schützeneck und Spiegelstraße geführt. Lediglich der südliche Abschnitt der Bäckerstraße wird zusätzlich direkt von der Landsberger Straße aus erschlossen.

**Alternativplanung: (Anlage 11.1, Abbildung oben rechts)**

**Fußgängerbereich vom Bahnhof bis Am Schützeneck**

Das Gebiet umfasst den Straßenbereich vom Bahnhofsvorplatz bis einschließlich nördlich Spiegelstraße/Am Schützeneck. Die räumliche Begrenzung des fußgängerzonenähnlichen Bereiches ermöglicht eine städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes sowie eine Steigerung der Aufenthaltsqualität lediglich im unmittelbaren Umfeld des Bahnhofs. Die bisherige Erschließungsqualität des umliegenden Straßennetzes bleibt im Großen und Ganzen für die angrenzenden Nutzungen erhalten. Es erfolgt eine Separierung des motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrs nördlich und südlich der Spiegelstraße/Am Schützeneck.

Die beschriebenen städtebaulichen und stadtteilaufwertenden Vorteile sowie die Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität für Fußgänger/potentielle Kunden des Einzelhandels und Radfahrer führten im Abwägungsprozess zu der Empfehlung, die Planungsvariante **Erweiterter Fußgängerbereich** weiter zu verfolgen. Auch als Ergebnis der Öffentlichkeitsphase ist festzuhalten, dass der **Erweiterte Fußgängerbereich** vom Bahnhof bis Landsberger Straße favorisiert wurde. Die Dimensionierung und bauliche Ausgestaltung der zu realisierenden Ausbaquerschnitte bleiben der weiteren Detail-/Projektplanung vorbehalten.

### 5.1.2 **Kaflerstraße und Zentral zusammengefasste Bushaltestellen (Anlage 11.1)**

Im Zuge der Realisierung der Nordumgehung Pasing wird die Kaflerstraße von der Lortzingstraße abgehängt. Durch die Unterbrechung der Kaflerstraße wird die Verkehrsbelastung deutlich reduziert. Zwischen der Ernsbergerstraße und der Lortzingstraße entsteht eine Rad- und Fußwegverbindung, die durch Bäume stadtgestalterisch aufgewertet werden soll. Der östlich angrenzende Abschnitt der Kaflerstraße dient ausschließlich der Erschließung der anliegenden Nutzungen.

Durch die Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Pasinger Bahnhof entfallen u.a. die Bushaltestellen in der Bäcker- und Gleichmannstraße sowie am Bahnhofsvorplatz. Gleichzeitig können die Bäcker- und Gleichmannstraße straßenräumlich aufgewertet werden. Als Ersatz für die zu verlegenden Bushaltestellen und zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln sind westlich des Bahnhofs im Bereich der Kaflerstraße zentral zusammengefasste Bushaltestellen geplant. Im Bebauungsplan Nr. 1922 a Bahnhof Pasing wird der Straßenraum der Kaflerstraße im Bereich der Zentral zusammengefassten Bushaltestellen aus stadtgestalterischen Gründen in einer Breite von 33,50 m festgesetzt. Aufgrund der verkehrlichen, gestalterischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind grundsätzlich zwei Varianten für die Anordnung der auch künftig neun Bushaltestellen denkbar. Bei der ersten Variante (Gestaltungsbeispiel Bushaltestellen mit nördlicher Parallelfahrbahn) befinden sich lediglich die südlichen Haltestellen im heutigen Verlauf der Kaflerstraße. Die übrigen Bushaltestellen liegen zwischen der geplanten nördlichen Bebauung und dem heutigen nördlichen Fahrbahnrand der Kaflerstraße. Bei der zweiten Variante (Gestaltungsbeispiel Bushaltestellen im Zuge der Fahrbahn der Kaflerstraße) werden alle Bushaltestellen in der heutigen Fahrbahn der Kaflerstraße angeordnet.

#### **Entscheidungsvorschlag: (Anlage 11.1, Abbildung Mitte links)**

Das Gestaltungsbeispiel **Bushaltestellen mit nördlicher Parallelfahrbahn** wird aus folgenden Gründen zur Realisierung vorgeschlagen:

- übersichtlich gestaltete Kaflerstraße durch wenige Bushaltestellen;
- geringe Beeinträchtigung von MIV und Radfahrern sowie den Fußgängerströmen durch separate Busspur entlang der nördlich geplanten Bebauung;
- weitgehend störungsfreier Busbetrieb und Umsteigebeziehungen möglich;
- sichere und kurze Umsteigewege;
- geringe Beeinträchtigung für die angrenzende Wohnbebauung;
- Parkplätze und vorhandener Baumbestand am Irmonherplatz bleiben erhalten;
- Trambahnverlängerung in Richtung Westen nach Freiam ist optional möglich.

#### **Alternativplanung: (Anlage 11.1, Abbildung Mitte rechts)**

Das Gestaltungsbeispiel **Bushaltestellen im Zuge der Fahrbahn der Kaflerstraße** wird aus folgenden Gründen nicht weiter verfolgt:

- hohes Konfliktpotential zwischen allen Verkehrsarten durch Anordnung sämtlicher 9 Bushaltestellen in der Kaflerstraße;
- partiell längere Umsteigewege (westliche Haltestellen in der Kaflerstraße-Südseite);

- erhebliche Behinderung des Busbetriebes untereinander als auch durch MIV und Radfahrer sowie Fußgängerströme;
- wesentliche Verschlechterung der Wohnqualität am Irmonherplatz durch wendende Busse;
- erforderlicher Umbau des gesamten Straßenraumes um den Irmonherplatz und Entfall aller heutigen Stellplätze sowie einiger Großbäume;
- optionale Trambahnverlängerung nach Freiham nicht möglich.

### 5.1.3 Pasinger Marienplatz (Anlage 11.1)

Die den Marienplatz derzeit querende Bundesstraße B 2 stellt im Zuge der Bodensee- und Landsberger Straße für den Hauptverkehr eine wichtige, auf die Innenstadt Münchens ausgerichtete Radiale in West-Ost-Richtung dar. Mit der Realisierung der NUP und der Verlagerung des überörtlichen Verkehrs (s. S. 4, Abb. 1), einschließlich der B 2, aus dem Pasinger Zentrum kann dieser Straßenzug am Marienplatz unterbrochen werden. Die wenig ausgeprägte Fahrbeziehung Planegger-/Landsberger Straße mit ca. 1.000 - 2.000 Kfz/24 h wird künftig durch die Führung über die Weinberger-/Agnes-Bernauer-Straße/Am Knie in Richtung Innenstadt ersetzt. Außerdem werden die von Süden bzw. Südwesten zum Bahnhof Pasing ausgerichteten Verkehrsbeziehungen auf die Bodensee-/Lortzingstraße/NUP verlagert (s. S. 4, Abb. 2). Der Marienplatz wird zu einer Fußgängerzone umgestaltet; eine Durchfahrt ist lediglich für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge sowie Radfahrer möglich. Auf diese Weise entsteht im Zentrum von Pasing ein kommunikativer Treffpunkt für die Bevölkerung mit einer hohen Aufenthaltsqualität.

#### **Entscheidungsvorschlag: (Anlage 11.1, Abbildung unten links)**

Für die Realisierung der untersuchten **Planungsvariante 01** mit Verlegung der Mariensäule sprechen:

- störungsfreie Querung des Platzes für den Bus- und Radverkehr;
- eine in die Platzfläche integrierte Überfahrt mit einer Breite von 10 m für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge sowie Radfahrer;
- geordneter Verkehrsablauf durch kompakten Verkehrsknotenpunkt;
- die Mariensäule kann im Schnittpunkt der Blickachsen Bodensee-, Landsberger- und Planegger Straße platziert werden und bildet den zentralen Blickpunkt;
- es entsteht ein attraktiver Treffpunkt durch die zusammenhängende Platzfläche.

#### **Alternativplanung: (Anlage 11.1, Abbildung unten rechts)**

Die ebenfalls untersuchte und diskutierte **Planungsvariante 02** (ohne Verlegung der Mariensäule) mit

- zwei Fahrspuren mit jeweils 4 m Breite für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge sowie Radfahrer und

• Erhalt des jetzigen Standortes der Mariensäule

wird aufgrund der nah an der Mariensäule verlaufenden, den Platz querenden Fahrspuren und der dadurch eingeschränkten Gestaltungsmöglichkeiten des unmittelba-

ren Bereiches um das Denkmal bzw. des gesamten Marienplatzes nicht weiterverfolgt.

### **Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie (Anlage 11.2)**

Durch die Verlagerung des Hauptverkehrs auf die geplante Nordumgehung Pasing (NUP) und die damit mögliche Unterbrechung des Straßenzuges Bodenseestraße/Landsberger Straße am Pasinger Marienplatz wird sich die Verkehrsbelastung in der Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie erheblich reduzieren. Unmittelbar östlich der Bäckerstraße wird dann überwiegend Erschließungsverkehr von 6.000 -10.000 Kfz/24h erwartet, der aufgrund hinzu kommender Verkehrsanteile bis auf ca. 14.000 -15.000 Kfz/24h (mit Paul-Gerhardt-Tunnei) zwischen Offenbachstraße und Am Knie ansteigen wird. Auf Grundlage der künftigen Straßennetzgestaltung und der vorliegenden Verkehrsprognosen wird die Landsberger Straße zwischen Pasinger Marienplatz bzw. Bäckerstraße und Am Knie überwiegend Erschließungsfunktion übernehmen. In diesem Abschnitt wird die Fahrstreifenanzahl von vier auf zwei (je 1 Fahrstreifen/Richtung) reduziert. Im Zuge der möglichen Neuaufteilung des Straßenraumes wurden mehrere Alternativen betrachtet, um den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden.

### **Entscheidungsvorschlag:**

Unter der Prämisse, Wirtschaftlichkeit der Planungsmaßnahmen und angestrebte Funktionalität des Straßenraumes optimal zu verknüpfen, wird - auch unter Einbeziehung der Auswertung der Öffentlichkeitsphase - die nachfolgend beschriebene Umgestaltung zur Ausführung vorgeschlagen:

Die Gleistrasse der Trambahnlinie wird von der Bäckerstraße bis zur Offenbachstraße straßenbündig - mit Ausnahme der Zufahrten auf die Knotenpunkte - hergestellt. Im weiteren Verlauf der Landsberger Straße bis Am Knie wird die Tram straßenmittig auf einem besonderen Bahnkörper (in Notfällen für Rettungsfahrzeuge, o.a. überfahrbar) geführt. Dadurch kann im Abschnitt zwischen Offenbachstraße und Am Knie die jeweilige Richtungsfahrbahnbreite für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ca. 3,50 - 4,50 m reduziert werden; die endgültige Fahrbahnbreite wird erst im Zuge der weiteren Projektplanung festgelegt. Im westlichen Bereich der Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Offenbachstraße steht dem Mischverkehr aus MIV und Trambahn überwiegend eine Fahrbahnbreite von insgesamt ca. 10 m zur Verfügung. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite entsteht auch Platz für einen separaten Radweg auf der Nordseite (in der nördlichen Richtungsfahrbahn verlaufen die Trambahn-Gleise) und breitere Gehwege; im Rahmen der Detailplanung wird geprüft, ob auch auf der Südseite ein baulicher Radweg zielführend und möglich ist. Zwischen der Offenbachstraße und Am Knie sind beidseitig Radwege geplant. Entlang der Landsberger Straße sind beidseitig einzelne Bäume bzw. eine Allee vorgesehen. Dies trägt zur Verbesserung des Kleinklimas bei und wertet zugleich den gesamten Straßenzug der Landsberger Straße städtebaulich auf. Zusammengefasst bleibt festzuhalten:

- Neuverlegung der Gleise in die Straßenmitte;

- Gleislage straßenbündig (gemeinsame Fahrbahn für Tram + MIV + ggf. Radfahrer) von Bäckerstraße bis Offenbachstraße;
- die volle Bevorrechtigung der Trambahn ist noch nachzuweisen;
- besonderer Bahnkörper straßenmittig von Offenbachstraße bis Am Knie;
- Fahrspurbreite MIV 3,50 m - 4,50 m zwischen Offenbachstraße und Am Knie;
- Fahrbahnbreite MIV + Trambahn ca. 10 m zwischen Bäcker- und Offenbachstraße;
- Längsparken beidseitig der Landsberger Straße (18 Stellplätze mehr als heute);
- beidseitiger Radweg zwischen Offenbachstraße und Am Knie;
- Radweg auf der Nordseite von Bäcker- bis Offenbachstraße;
- Gehwegbreiten mindestens 3,50 m, mit Ausnahme der Kreuzungsbereiche;
- beidseitige Baumreihen;
- ggf. Planfeststellungsverfahren aufgrund der Gleisverschiebungen erforderlich;
- ggf. Lärmschutz für bestehende Gebäude notwendig.

#### **Alternativplanungen:**

Die **Planungsvariante 01 - Besonderer Bahnkörper in bestehender Gleistrasse** mit

- keinen Behinderungen zwischen Straßenbahn und anderen Verkehrsteilnehmern;
- je einer Richtungsfahrbahn für den MIV mit einer Breite von ca. 4,50 m;
- Reduzierung der Parkplätze (16 Stellplätze weniger als im Bestand);
- beidseitig durchgehenden separaten Radwegen;
- zum Teil sehr geringen Gehwegbreiten (kleiner als 2,50 m);
- beidseitigen Einzelbäumen nur zwischen Offenbachstraße und Am Knie;
- kein Planfeststellungsverfahren in Folge von Gleisverschiebungen erforderlich;

sowie die **Planungsvariante 02 - Besonderer Bahnkörper in neuer Lage (straßenmittig)** mit den Kriterien

- mögliche Ausführung des Bahnkörpers als Rasengleis;
- keine Behinderungen zwischen Straßenbahn und anderen Verkehrsteilnehmern;
- je eine Richtungsfahrbahn für den MIV mit einer Breite von ca. 4,50 m;
- beidseitige durchgehende separate Radwege;
- zum Teil sehr geringe Gehwegbreiten (kleiner als 2,50 m);
- Reduzierung der Parkplätze (5 Stellplätze weniger als im Bestand);
- beidseitige Einzelbäume nur zwischen Offenbachstraße und Am Knie;
- ggf. Planfeststellungsverfahren aufgrund der Gleisverschiebungen erforderlich;
- ggf. Lärmschutz für bestehende Gebäude notwendig.

werden aufgrund der aufgezeigten verkehrlichen und stadtgestalterischen Nachteile (geringere Flächen für den Geh- und Radverkehr, niedrigere Stellplatzanzahl, weniger Bäume/Begrünung im Straßenraum) nicht weiterverfolgt.

Die SWM GmbH weisen zur Maßnahme **Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie** darauf hin, dass bereits bei einer geringfügigen Verschiebung der Gleisanlagen voraussichtlich ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wird. Die Festlegung erfolgt durch die Regierung von Oberbayern. Bei der im Zusammenhang mit einem Planfeststellungsverfahren erforderlichen Ermittlung der Schallim-

missionen können ggf. Ansprüche auf passiven Schallschutz mit daraus resultierendem finanziellen Aufwand entstehen. Die Sanierung der Gleisanlagen in der Landsberger Straße zwischen Am Knie und Bäckerstraße ist spätestens 2009 unabhängig von der Straßenraumgestaltung notwendig. Für die Planung der Gleisverschiebung mit den erforderlichen Anpassungen im Straßenraum muss einschließlich der Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens und der Bauvorbereitung von einem Zeitraum von mindestens vier Jahren ausgegangen werden. Die Verschiebung der Sanierung ist zeitlich nur eingeschränkt möglich und mit erhöhtem finanziellen Aufwand für zusätzliche Unterhaltsmaßnahmen verbunden. Der Bau der Gleisanlagen in einer anderen als der heutigen Lage führt zu erheblichen Mehrkosten gegenüber einer bestandsorientierten Lösung. Diese Kosten können nicht durch die SWM GmbH getragen werden.

#### **5.1.5 Bodenseestraße zwischen Lortzing- und Planegger Straße (Anlage 10)**

Aufgrund der prognostizierten Reduzierung der Verkehrsbelastung zwischen Lortzing- und Planegger Straße von heute bis zu 39.000 Kfz/24 h auf künftig ca. 15.000 - 21.000 Kfz/24 h ist ein Rück- bzw. Umbau der Bodenseestraße im genannten Abschnitt wie folgt möglich:

- Fahrbahnreduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen (1 Fahrstreifen/Richtung);
  - zusätzliche Parkplätze am südlichen Fahrbahnrand;
  - beidseitige Radwege und breitere Gehwege bis zum Marienplatz sowie eine
  - städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes durch Bäume auf der Südseite.
- Dabei bleibt die west-süd-gerichtete Verkehrsbeziehung von der Bodenseestraße zur Planegger Straße weiterhin als Hauptverkehrsverbindung mit maßgeblicher örtlicher Verbindungsfunktion von und nach Gräfelfing erhalten.

#### **5.1.6 Südliche Offenbachstraße zwischen Bahnflächen und Landsberger Straße (Anlage 10)**

Die Offenbachstraße wird hier entsprechend ihren künftigen Anforderungen umgebaut bzw. den Erfordernissen angepasst:

- Verbindungsfunktion in Nord-Süd-Richtung bleibt erhalten;
- Erschließung des neuen Einkaufszentrums Pasing-Arcaden zusätzlich zur NUP auch von der Offenbachstraße aus durch einen signalisierten Vollanschluss, eine optimierte Fahrbahnaufteilung sowie zusätzliche Abbiegespuren;
- zusätzliche Stellplätze am westlichen Fahrbahnrand;
- beidseitige Anordnung von Bäumen.

#### **5.2 Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Bahnhof Pasing**

Wie im Nahverkehrsplan vorgesehen, soll die Trambahnlinie 19 vom Pasinger Marienplatz bis zum Pasinger Bahnhof verlängert werden (Anlage 8). Es ist geplant, die Trambahn künftig gegen den Uhrzeigersinn von der Landsberger Straße über die

Bäckerstraße zum Bahnhof Pasing und von dort über die Gleichmannstraße wieder zur Landsberger Straße und zurück Richtung Osten zu führen. Die konkreten Planungen zur Trambahnverlängerung laufen unter der Federführung der SWM GmbH - MVG in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Fachdienststellen. Die Ergebnisse der Vorplanung wurden dem Stadtrat in einer gemeinsamen Beschlussvorlage des Referates für Arbeit und Wirtschaft und des Planungsausschusses am 06.12.2005 zur Kenntnis gebracht. Das weitere Vorgehen soll im Einklang mit dem Verkehrskonzept Pasing-Zentrum erfolgen.

### **5.3 Parkraumbilanz (Anlage 6)**

Im Rahmen der Öffentlichkeitsphase wurde auch das Thema "Ruhender Verkehr" diskutiert. Auf der Grundlage der unter Ziffer 5.1 dargelegten Maßnahmen des Verkehrskonzeptes erfolgte deshalb eine Parkraumuntersuchung des betroffenen Straßennetzes im Zentrum von Pasing. Auf den einzelnen Straßenabschnitten wurde über eine entsprechende Matrix eine Stellplatzbilanz erstellt. In der Summe bleibt für das Pasinger Zentrum festzuhalten, dass im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Umgestaltungs- und Rückbaumaßnahmen die Bilanz der entfallenden zu den neu geschaffenen Stellplätzen ausgeglichen ist. Im Rahmen der weiteren Planungsschritte wird eine aktualisierte Stellplatzbilanz erstellt.

### **5.4 Kostenschätzung (Anlage 7)**

Für den Entscheidungsvorschlag zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum wurde anhand von Einheitspreisen und den für die einzelnen Konzeptbausteine unterstellten Rahmenbedingungen eine Kostenschätzung vom Gutachter BPR durchgeführt (Anlage 7.1). Demnach beläuft sich der Kostenrahmen für die verkehrlichen und städtebaulichen Umgestaltungs- und Anpassungsmaßnahmen im betroffenen Straßennetz des Pasinger Zentrums auf ca. 27 Mio € (einschl. Grunderwerb und Trambahnverlängerung); die Kosten für die Trambahnverlängerung selbst betragen davon ca. 7,7 Mio € (Anlage 7.2).

Dies sind allerdings nur erste grobe Einschätzungen nach dem derzeitigen Kenntnisstand. Die genaue Zuordnung von Kosten zum Trambahnprojekt bzw. zum Verkehrskonzept ist derzeit nicht möglich.

Aufgrund vieler Unwägbarkeiten und der derzeit noch nicht vollständig beinhalteten Kostengrößen, z. B. Altlasten, Abbrucharbeiten Post, Beleuchtung, Lichtzeitanlagen, etc. sind hier Konkretisierungen zu gegebener Zeit, im Laufe der weiteren Planungsschritte, erforderlich, wobei hier nach Auffassung des Baureferates mit deutlichen Kostenerhöhungen zu rechnen ist.

Ebenso wird das Baureferat im Rahmen der weiteren Projektplanung prüfen, ob und in welcher Größenordnung Beiträge der Anwohner zu leisten wären.

Grundlage dafür würde die zum 01.01.2005 eingeführte Straßenausbaubeitragsatzung nach Art. 5 Abs. 1 Kommunalabgabengesetz (KAG) sein, wonach für die Erneuerung und Verbesserung von Ortsstraßen und beschränkt-öffentlichen Wegen Beiträge erhoben werden müssen.



Gemäß dem Beschluss des Bauausschusses vom 12.04.2005 "Straßenausbaubeitragssatzung Verfahrensregelungen bei der Projektentwicklung" werden dem Stadtrat entsprechende Aussagen jeweils bei der Genehmigung des Bedarfsprogrammes zu den einzelnen Maßnahmen des Verkehrskonzeptes vorgelegt.

### **5.5 Auswirkungen der NUP und des Verkehrskonzeptes auf die Siedlungsgebiete nördlich der Bahnanlagen**

Zur Einschätzung möglicher verkehrlicher Auswirkungen der Planungen zur NUP auf die nördlich der Bahntrasse liegenden Wohngebiete um die Pasinger Fabrik sowie die Paul-Gerhardt-Allee (Pasinger Kolonie I) wurde Mitte 2005 eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dabei wurde das Verkehrsaufkommen an den potentiell wichtigen Knotenpunkten ermittelt und neuralgische Straßenquerschnitte des möglicherweise betroffenen Straßennetzes nördlich der Bahn untersucht. Außerdem wurden die im öffentlichen Straßenraum zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze erhoben. Auf der Basis dieser aktuellen Verkehrsbelastungszahlen und der vorliegenden Verkehrsprognosen wurden die Auswirkungen der geänderten Straßennetzzusammenhänge von einem Gutachter geprüft.

Mit Realisierung der geplanten NUP werden Durchgangsverkehrsströme aus diesem Quartier heraus genommen, weil u.a. die Erreichbarkeit des Bahnhofs Pasing durch die Nordumgehung Pasing gegenüber heute wesentlich verbessert wird. Dies wird sich durch eine Abnahme der Verkehrsbelastung in der August-Exter-Straße, in der Theodor-Storm-Straße und in der Nusselstraße bemerkbar machen. Die Wohnstraßen werden nicht tangiert. Mit der denkbaren Möglichkeit einer Realisierung des derzeit geplanten Paul-Gerhardt-Tunnels wird eine weitere spürbare Verkehrsentslastung in der Nusselstraße und Paul-Gerhardt-Allee für den Planungshorizont 2015 erwartet. Außerdem wird durch die Einrichtung einer Kiss & Ride-Spur an der NUP sowie die Schaffung neuer Stellplätze (Zentrumsgarage mit ca. 300 Stellplätzen) Verkehr aus den nördlichen Siedlungsgebieten auf das Straßennetz südlich der Bahnanlagen verlagert. Die Prüfung zeigt, dass zusätzliche Verdrängungseffekte in dieses Quartier nicht zu erwarten sind, sondern im Gegenteil sogar mit gewissen Entlastungseffekten zu rechnen ist.

Da die Verkehrsuntersuchung keine Mehrbelastungen widerspiegelt, sind Präventivmaßnahmen im Bereich westlich und östlich der Offenbachstraße nicht erforderlich.

Die Untersuchungsergebnisse wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsphase vorgestellt und in einem Workshop eingehend diskutiert. Eine weitergehende verkehrsplanerische Überprüfung für das Quartier Pippinger Straße/Verdistraße/Bahnlinie S 2/Bahnanlagen Pasing wird mittelfristig im Rahmen der Überplanung des Gewerbegebietes Paul-Gerhardt-Allee durch die Verwaltung erfolgen. Beim Nachweis der Notwendigkeit vertiefender verkehrsplanerischer Untersuchungen wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit ein Konzeptvorschlag unterbreitet.

## 5.6 Zeitliche Abhängigkeiten der Baumaßnahmen

Zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes für das Pasinger Zentrum ist eine Vielzahl von Umbaumaßnahmen erforderlich. Die damit verbundenen Kosten und Beeinträchtigungen durch Bautätigkeiten erfordern die Darstellung zeitlicher Abhängigkeiten sowie einer schlüssigen Reihenfolge der Baumaßnahmen.

Zeitlich unabhängig von der Realisierung der NUP sind als einzige Planungsabschnitte die Offenbachstraße mit der Neugestaltung des Knotenpunktes Offenbachstraße/Nusselstraße und ggf. die Erschließung des neuen Einkaufszentrums Pasing-Arcaden von der Offenbachstraße aus zu sehen, aber auch der Ersatzbau für das Postgebäude an der Kaflerstraße.

Zukünftig soll die geplante Bebauung der Zentralen Bahnflächen überwiegend über die NUP erschlossen werden, d.h. dass wesentliche Teile der Bebauung der Zentralen Bahnflächen möglichst nicht vor dem Bau der Nordumgehung Pasing realisiert werden sollten. Ausgenommen sind Bauten, die für den Lärmschutz der NUP rechtzeitig erstellt werden müssen, damit zusätzliche aktive Lärmschutzmaßnahmen - sei es auch nur temporär - oder zusätzliche Stützmauern, vermieden werden können.

Vor Baubeginn der Verlängerung der Tramlinie 19 zum Bahnhof Pasing sind die bestehenden Bushaltestellen aus der Bäcker- und Gleichmannstraße in die Kaflerstraße (westlich des Bahnhofplatzes) zu verlagern. In diesem Zusammenhang ist gleichzeitig die Kaflerstraße umzubauen. Anschließend kann die Herstellung der Trambahn einschließlich der damit verbundenen Straßenbaumaßnahmen am Pasinger Marienplatz, in der Gleichmann- und Bäckerstraße und in den dazwischenliegenden Abschnitten der Kaflerstraße und Landsberger Straße (bis Einmündung Rathausgasse) erfolgen.

Der Straßenzug Bodenseestraße/Landsberger Straße wird durch den Umbau des Pasinger Marienplatzes unterbrochen. Zur Vermeidung von unerwünschtem Schleichverkehr über die Bachbauernstraße, Spiegelstraße und Gleichmannstraße Richtung stadteinwärts ist es sinnvoll, die Bachbauernstraße parallel mit der Verlängerung der Tramlinie 19 umzubauen.

Die Öffnung der Rathausgasse für einen Zwei-Richtungs-Verkehr ist von der geplanten Bebauung östlich der Rathausgasse und der damit notwendigen Zufahrtsmöglichkeiten abhängig. Bereits beim Umbau der Landsberger Straße sind im Knotenpunkt Rathausgasse Linksabbiegespur, Signalisierung, etc. zu erstellen.

In diesem Zusammenhang wird auf die besonderen Abhängigkeiten verschiedener Einzelmaßnahmen untereinander hingewiesen. Für die erforderliche Verlagerung der Bushaltestellen aus der Bäcker-/Gleichmannstraße in den Bereich der künftigen Zentral zusammengefassten Bushaltestellen in der Kaflerstraße müssen zum Einen die benötigten Flächen des Postgeländes erworben sein, damit zum Anderen die neuen Haltestellen in der Kaflerstraße gebaut werden können. Außerdem besteht eine Wechselwirkung zwischen den geplanten Maßnahmen im Bahnhofsbereich und der Ausbauplanung zur NUP sowie den Neubauplanungen zur Trambahnverlängerung, die in die letztendliche Gestaltung des Bahnhofplatzes einfließen müssen;

z. B. sollte die Bebauung südlich der NUP im Bahnhofsbereich möglichst zeitnah mit dem Bau der NUP hergestellt werden, um verlorenen Bauaufwand i. S. von temporären Stütz- und Lärmschutzwänden zu vermeiden.

Da im Bereich des Bahnhofes Pasing die Unterführungsbauwerke für Fußgänger und Radfahrer unterhalb der Trasse der NUP angepasst werden müssen, und dies in einem eigenen eisenbahnrechtlichen Verfahren genehmigt werden muss, ist die Herstellung der endgültig durchgängig befahrbaren Nordumgehung auch hiervon abhängig.

Aufgrund der unterschiedlichen Planungsvorläufe und Realisierungszeiträume für die NUP auf der einen Seite und der Trambahnverlängerung Linie 19 sowie der Umstrukturierung des nachgeordneten Straßennetzes im Pasinger Zentrum auf der anderen Seite müssen die einzelnen Planungsverfahren für die o. g. Planungsvorhaben zeitlich voneinander getrennt ablaufen. Eine Realisierung der Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz gemäß dem Verkehrskonzept Pasing-Zentrum kann demnach erst nach der vollständigen Inbetriebnahme der NUP (vorauss. ab 2012) gemäß der o.g. zeitlichen Abhängigkeiten und koordiniert erfolgen. Ausgenommen sind die notwendigen Vorweg-Maßnahmen, wie Offenbachstraße, Kaflerstraße und Zentral zusammengefasste Bushaltestellen, welche in Abhängigkeit von den Bauabschnitten der Hochbaumaßnahmen, z. B. des neuen Einkaufszentrums Pasing-Arcaden, stehen.

Die SWM GmbH weisen ergänzend auf Folgendes hin:

Das RAW wurde am 14.12.2005 "Verlängerung der Straßenbahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing" beauftragt, mit den SWM einen Zeitplan für die zeitliche Abfolge der einzelnen Maßnahmen NUP, Zentrale Bushaltestellen, Trambahnverlängerung und Umgestaltung der Straßen im Pasinger Zentrum zu erstellen.

## **6. Weiteres Vorgehen**

Nach einer endgültigen Entscheidung im Stadtrat über das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum kann das Baureferat entsprechend den in Ziffer 5.6 dargestellten zeitlichen Abhängigkeiten Bedarfsprogramme für die entsprechenden Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz im Pasinger Zentrum erstellen und die notwendigen Finanzmittel für die Einstellung in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) beantragen.

## **7. Anträge und Empfehlungen**

Aus dem dargestellten Sach- und Planungsstand, der fachlichen Beurteilung und dem Entscheidungsvorschlag ergibt sich nachfolgende inhaltliche und abschließende Behandlung der vorliegenden Anträge und Empfehlungen. Die formelle abschließende Behandlung erfolgt nach Durchführung der Bezirksausschuss-Anhörung im Rahmen der Entscheidung des Stadtrates über das Verkehrskonzept.

**7.1 Antrag Nr. 5103 des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 25.07.2000 (Anlage 1)**

"Busfurt am Pasinger Bahnhof

Zwischenzeitlich haben sich die Randbedingungen für den seinerzeit am Südrand der Nordumgehung Pasing, nördlich des vorhandenen Empfangsgebäudes geplanten Busbahnhof geändert. Dementsprechend wurden die anschließenden Planungen angepasst und sowohl in das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum als auch in den Bebauungsplan Nr. 1922a Bahnhof Pasing übernommen. Aufgrund der Lage der künftig zentral zusammengefassten Bushaltestellen im Zuge des Straßenraumes der Kafferstraße, westlich des Bahnhofsvorplatzes ist eine Busfurt am Pasinger Bahnhof nicht mehr erforderlich.

Dem Antrag Nr. 5103 des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 25.07.2000 kann deshalb nicht entsprochen werden.

**7.2 Antrag Nr. 02-08/A 01501 von Herrn StR Christian Müller vom 12.03.2004 (Anlage 2) und Fragenkatalog des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 17.01.2006 (Anlage 4)**

"Verkehrsflüsse nördlich der Bahntrasse nach Bau der Nordumgehung Pasing untersuchen - Verkehrsberuhigung berücksichtigen"

"Verkehrskonzept Pasing-Obermenzing; hier: Verkehrsberuhigung Villenkolonie I"

Im Rahmen der Öffentlichkeitsphase zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum wurden auch die Verkehrsbeziehungen im Siedlungsbereich unmittelbar nördlich der Bahnanlagen untersucht. Aufgrund der dargestellten Ergebnisse sind keine negativen Auswirkungen der Planungen Nordumgehung Pasing und Verkehrskonzept Pasing-Zentrum auf das angesprochene Straßennetz zu erwarten. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziffer 5.5 des Vortrages verwiesen.

Ergänzend dazu hat der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 17.01.2006 einen Fragenkatalog entwickelt, zu dem ebenfalls auf die Ausführungen unter Ziffer 5.5 des Vortrages hingewiesen wird.

Dem Antrag Nr. 02-08/A 01501 von Herrn StR Christian Müller vom 12.03.2004 wird nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen und der Fragenkatalog des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 17.01.2006 ist nach Maßgabe der o.g. Ausführungen behandelt.

**7.3 Empfehlung Nr. 02-08/E 00055 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 28.04.2005 (Anlage 3)**

"Kreuzung Lortzing-/Bodenseestraße; Offenlegung der Pläne bzgl. Bodenseestraße westlich der Lortzingstraße; Kein Ausbau, solange Bahnunterführung nicht ausgebaut ist; Kein Abriss des "Landsberger Hofes""

Die Planungsvoraussetzungen für die Ausbauplanung zur Nordumgehung Pasing (Knoten Bodensee-/Lortzingstraße, Scapinellistraße, Lortzingstraße, Nordumgehung Pasing , Knoten Nordumgehung Pasing /Landsberger Straße/Am Knie) werden im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 1922 a geschaffen. Für den Bereich der Bodenseestraße westlich der Varnhagenstraße in Richtung Neuaubing bestehen derzeit keine Ausbauabsichten. Dem entsprechend ist momentan auch kein Umbau der höhenbeschränkten Straßenunterführung unter der Bahnlinie S 5 (Hersching) und S 6 (Tutzing) im Zuge der Bodenseestraße vorgesehen. Die vorliegenden Verkehrsprognosewerte (Planungshorizont 2015) lassen auf dem genannten Abschnitt der Bodenseestraße stadteinwärts allerdings auch keine spürbare Verkehrsmehrung gegenüber heute erwarten.

Der Empfehlung Nr. 02-08/E 00055 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 28.04.2005 kann gemäß den o.g. Ausführungen nicht entsprechen werden.

Die Beschlussvorlage ist mit dem Baureferat, dem Kreisverwaltungsreferat und über das Referat für Arbeit und Wirtschaft mit der Stadtwerke München GmbH abgestimmt.

Eine fristgerechte Vorlage gem. Ziffer 2.7.2 AGAM war nicht möglich, da zum Zeitpunkt der regulären Anmeldung die umfangreichen verwaltungsinternen Abstimmungen noch nicht abgeschlossen waren. Eine Behandlung in der heutigen Sitzung ist aber erforderlich, um eine weitere Bearbeitung ohne Verzögerung im Verfahren zu ermöglichen.

### **Beteiligung der Bezirksausschüsse**

Es ist vorgesehen, anschließend an die Information des Stadtrates mit dieser Vorlage eine Anhörung des hauptbetroffenen Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing sowie des angrenzenden Bezirksausschusses des 25. Stadtbezirkes Laim gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Planungsreferates Ziffer 2) der Bezirksausschuss-Satzung durchzuführen. Nach Auswertung und Würdigung der Anhörungsergebnisse soll dann eine abschließende Entscheidung des Stadtrates zur Planung und zum weiteren Vorgehen sowie über die Behandlung der vorliegenden Anträge und Empfehlungen herbeigeführt werden.

Die Bezirksausschüsse des 21, Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing und des 25. Stadtbezirkes Laim haben Abdrucke der Vorlage erhalten.

Dem Korreferenten, Herrn Stadtrat Zöller, und dem zuständigen Verwaltungsbeirat, Herrn Stadtrat Podiuk, ist ein Abdruck der Sitzungsvorlage zugeleitet worden.

## II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Die vertiefenden Variantenuntersuchungen zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum sowie die Ergebnisse der durchgeführten Öffentlichkeitsphase werden dem Stadtrat zur Kenntnisnahme vorgelegt.  
Sie dienen als Grundlage für das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren der Bezirksausschüsse.  
Die endgültige Beschlussfassung wird nach dieser Beteiligung der Vollversammlung des Stadtrates nach Vorberatung des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vorgelegt.
2. Der Stadtrat nimmt vorerst von dem vorgesehenen Entscheidungsvorschlag gemäß den folgenden Ziffern 2.1 - 2.5 Kenntnis.
  - 2.1 Das Baureferat wird gebeten, auf der Grundlage der abschließenden Beschlussfassung sowie der zeitlichen Abhängigkeiten die MIP-Anmeldungen vorzunehmen und entsprechend der zeitlichen Abfolge der Planungsmaßnahmen die Bedarfsprogramme für die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Genehmigung vorzulegen.
  - 2.2 Die Stadtwerke München GmbH wird gebeten, die Verlängerung der Trambahnlinie 19 vom Pasinger Marienplatz bis zum Pasinger Bahnhof im Rahmen der weiteren Projektplanung im Einklang mit dem Verkehrskonzept Pasing-Zentrum umzusetzen.
  - 2.3 Der Antrag Nr. 02-08/A 01501 von Herrn Stadtrat Christian Müller vom 12.03.2004 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
  - 2.4 Der Antrag Nr. 5103 des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 25.07.2000 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
  - 2.5 Die Empfehlung Nr. 02-08/E 00055 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 28.04.2005 ist damit gemäß Art. 18 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
3. Das Planungsreferat wird beauftragt, die betroffenen Bezirksausschüsse 21 und 25 zu den fachlichen Ausführungen und Beurteilungen sowie zum Entscheidungsvorschlag zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum anzuhören und unter Würdigung der Anhörungsergebnisse dem Stadtrat die in den Ziffern 2.1 - 2.5 des Antrages vorgetragenen, falls erforderlich modifizierten Behandlungsvorschläge zur abschließenden Beschlussfassung zu unterbreiten.
4. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

### III. Beschluss

nach Antrag.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt München

Der Vorsitzende

Die Referentin

Ober-/Bürgermeister

Prof. Thalgott  
Stadtbaurätin

### IV. Abdruck von I. mit III.

über den Stenographischen Sitzungsdienst  
an das Direktorium HA IIA/1  
an das Direktorium HA IIA/ 2 (4 x)  
an das Direktorium HA IIA/ 3  
an das Revisionsamt  
an die Stadtkämmerei  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.

### V. Wv. Planungsreferat SG 3 zur weiteren Veranlassung.

- zu V.
1. Die Übereinstimmung vorstehenden Abdruckes mit der beglaubigten Zweitschrift wird bestätigt.
  2. An die Bezirksausschüsse 21 und 25
  3. An das Baureferat
  4. An das Kommunalreferat
  5. An das Kreisverwaltungsreferat
  6. An das Referat für Arbeit und Wirtschaft
  7. An das Referat für Gesundheit und Umwelt
  8. An die Stadtwerke München GmbH - MVG mbH
  9. An das Planungsreferat HA I, 1/1,1/3. 1/4
  10. An das Planungsreferat HA 1/01 BVK
  11. An das Planungsreferat HA II, H/4
  12. An das Planungsreferat HA III
  13. An das Planungsreferat HA IV
  14. An das Planungsreferat SG 3  
mit der Bitte um Kenntnisnahme.
  
  15. Mit Vorgang zurück zum Planungsreferat HA I/32-3  
zum Vollzug des Beschlusses.

Am.....  
Planungsreferat SG 3  
I.A.

Dieter Horst  
Packenreiterstr. 27  
81247 München  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN  
im Bezirksausschuss 21

(Antrag  
Nr. 5103)

Anlage 1

25.07.00

**Antrag: Pasing's Zukunft nicht verbauen: Busfurt am Bahnhof ist unverzichtbar!**  
(2. Fassung)

Der BA 21 fordert alle an den Planungen für den künftigen Bahnhofsbereich Pasing (Nordumgehung, Busbahnhof) beteiligten Stellen, insbesondere die SWM – Verkehrsbetriebe und das Planungsreferat, auf, eine für Gelenkbusse befahrbare Verbindungstrasse zwischen dem Busbahnhof an der Nordumgehung und dem Nordende der Bäcker- und/oder Gleichmannstraße am Bahnhofsgelände vorbei einzuplanen.

**Begründung:**

Demnächst ist mit einem Stadtratsbeschluss zugunsten der U-Bahn nach Pasing zu rechnen. Diese U-Bahn erschließt dann, genau wie S- und Fernbahn, das Pasinger Zentrum nur vom Bahnhof aus.

Auch die Verlängerung der Trambahn zum Bahnhof – so sehr sie im Interesse des Verkehrsmittels selbst und möglicher künftiger Zusatzfunktionen erforderlich ist – trägt zur Verschiebung von Fahrgast- und damit potenziellen Kundenwegen bei.

Somit kommt dem Bus als flexiblem Instrument zur Erhaltung und Stärkung des Standorts Pasing die entscheidende Aufgabe zu, die Fahrgäste auch in den bahnhofsfernen Süden zu führen. Doch in der Erläuterungsbroschüre des Planungsreferats zur Änderung des Flächennutzungsplans finden sich zu dieser wichtigen Frage nach Rücksprache mit den SWM nur zwei Sätze, die den BA 21 eher beunruhigen: *"Der neue Busbahnhof, angebunden an die neue Nordumgehung, ist für sechs Linien vorgesehen. Drei Buslinien verbleiben in der Gleichmannstraße und zwei Linien beim Nordausgang des Bahnhofs."* (Seite 41).

Hierzu merkt der BA an:

1. Von Westen her durch die Kafflerstraße steuern heute sieben Buslinien den Pasinger Bahnhof an, nämlich die SWM-Linien 70, 71 (West), 72 (West), 73, 74 und 173, sowie die Regionalbuslinie 732, die zuletzt laufend verdichtet wurde und heute einen 20-Min-Takt zur Hauptverkehrszeit bietet. Schon heute müssten also Linien betrieblich zusammengefasst werden, um den kleinen Busbahnhof nicht zu sprengen; ein Netzausbau, etwa zugunsten Freihams, scheint ausgeschlossen. Unberücksichtigt ist ebenfalls noch die Regionalbuslinie 9658 (nicht im MVV) München Hauptbahnhof – Dießen, die heute in der Bodenseestraße nahe dem Marienplatz hält und sinnvollerweise ebenfalls künftig Nordumgehung und Busbahnhof benutzt.
2. Die Führung auch der Linie 77 zum Nordausgang würde im Interesse der Umsteiger vom Bahnhofssüdseite als Ausgleich zwingend erforderlich, um v.a. dem großen Kreis älterer und gehbehinderter Menschen die Verbindung zu den Geschäften, zum ASZ, zu Arztpraxen usw. zu erhalten. Andernfalls wird der heutige Proteststurm aus Richtung Sibeliusstraße mit Hilfe der Nusselstraße zum Orkan anschwellen.
3. Die eben genannte Linie wäre aber die vierte im Süden, da die Linie 34 und eine verdichtete (Technocell) Linie 71 (Süd) ebenso unverzichtbar sind wie eine Erschließungslinie für die Weinbergerstraße und die dortigen Schulen. Bei vier Buslinien in der Gleichmannstraße, aber auch schon bei den drei Linien entsprechend der SWM-Planung, stellt sich die Frage nach den Haltestellen: Derzeit enden nur die Linien 34 und 77 von Süden her am Bahnhof, der Rest hält in der Kafflerstraße! Und die Trambahn will auch noch untergebracht werden!
4. Ein Wenden von Bussen über Gleichmann-/Bäcker-/Landsberger Straße bedeutet zudem, dass der Marienplatz in drei Richtungen überquert werden müsste – neben der Tram von Osten nach Norden müssten Busse von Süden nach Norden und von Osten nach Süden verkehren können. Die geplante Durchfahrtsperre zur Unterbindung von West-Ost-Verkehr wäre dann nur unter großen gestalterischen Problemen zu realisieren.



# SPD-STADTRATSFRAKTION

Verf.	CS	Anlage 2
Direktorium Stadtdirektor 12.03.2004		
AZ: 25-112/GP-34/0		
P   M   X   P   E   P   A   L   A   L   L   N   O   S   S		
E		

MünchenSPD Stadtratsfraktion · Rathaus · 80333 München

Herrn  
Oberbürgermeister  
Christian Ude

Christian Müller  
Stadtrat

Rathaus

München, 12.03.2004  
Verkehrsflüsse Nordumgehung Pasing

ANTRAG Nr. 1501

## Verkehrsflüsse nördlich der Bahntrasse nach Bau der Nordumgehung Pasing untersuchen – Verkehrsberuhigung berücksichtigen

Der Stadtrat möge beschließen:

Im Zuge der Planung der Nordumgehung Pasing sowie der Bebauungsplanung südlich der Bahngleise werden die daraus resultierenden Verkehrsflüsse in den Wohngebieten nördlich der Bahntrasse um die Pasinger Fabrik sowie die Paul-Gerhardt-Allee untersucht. Dabei ist sowohl ein Szenario mit als auch ohne den „Paul-Gerhardt-Tunnel“ vom Knie aus vorzusehen.

Davon ausgehend werden geeignete Maßnahmen zur Verkehrslenkung und -beruhigung vorgeschlagen.

MünchenSPD Stadtratsfraktion  
Postanschrift: Rathaus, 80333 München  
Besuchsanschrift: Rathaus, 80331 München  
Tel.: 0 89-21 39 26 27, Fax: 0 89-21 32 45 99  
E-Mail: spd-rathaus@muenchen.de  
www.spd-rathaus-muenchen.de

MÜNCHEN 

428g

(3V-Empfehlung Nr. 09-08/E 00055)

Bürgerversammlung des 24. Stadtbezirkes am 22. 09. 2005

Bitte Formblatt vollständig und gut lesbar ausfüllen und umsichtige Erläuterungen beachten!

Antrag zur Abstimmung

Anträge/Anliegen

Wünschen Sie mündlich vorzutragen?

ja

nein

Name	Vorname	Staatsangehörigkeit
Strasse	PLZ	Telefon (Angabe freiwillig)

Wohnen Sie im Stadtbezirk?

ja

nein

Haben Sie ein Gewerbebetriebl. oder ein beruflich. Niederlassung im Stadtbezirk?

ja

nein

Bitte stichwortartig in Stichworten den Sachverhalt des Antrages/Anliegens kurz zusammenfassen.

1. ~~...~~

Text des Antrages/der Anträge/ des Anliegens:

a) ~~...~~

Begründung:

b) ~~...~~

Unterschrift:

Platz für Vermerk des Direktors - Bitte nicht beschriften

ohne Gegenstandsangabe

mit Mehrheit angenommen

ohne Gegenstandsangabe

mit Mehrheit abgelehnt



**Bezirksausschuss Pasing - Obermenzing**  
Vorsitzender Andreas Ellmaier

**Anlage 4**

Bezirksausschuss Pasing - Obermenzing

Planungsreferat  
HA I / 3 Verkehrsplanung

S	F	EA	WVA	ZwV	SG
S 1	Planungsreferat				SG 1
01	02	24. JAN. 2006			SG 2
		Reg. Nr.			SG 3
I	II	III	IV	SG 4	

Andreas Ellmaier  
Döbereinerstr. 18A  
81247 München

Geschäftsstelle  
Landsberger Straße 486  
81241 München  
Telefon (089) 233 37354  
Telefax (089) 233 37356  
Zimmer: 36  
Sachbearbeitung:  
Frau Franke

Az.: 21 B 09/05

Ihr Schreiben vom

Ihr Zeichen

Datum  
20.01.06

**Verkehrskonzept Pasing – Obermenzing**  
**hier: Verkehrsberuhigung Villenkolonie I**

Sehr geehrte Damen und Herrn,

beiliegend übermitteln wir Ihnen ein von der Bürgerinitiative Verkehrskonzept Villenkolonie I dem Bezirksausschuss 21 Pasing – Obermenzing vorgelegtes Konzept zur Verkehrsberuhigung.

Der Bezirksausschuss 21 Pasing – Obermenzing hat sich in mehreren Sitzungen des Unterausschusses Planung / Verkehr mit den vorgeschlagenen Maßnahmen befasst und dazu den beiliegenden Fragenkatalog entwickelt, der in der Sitzung vom 17.01.06 einstimmig verabschiedet wurde.

Namens des Bezirksausschuss 21 darf ich Sie deshalb bitten, sowohl die von der Bürgerinitiative vorgeschlagenen Maßnahmen als auch die vom Bezirksausschuss 21 erarbeiteten Fragen hierzu zu überprüfen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr

Andreas Ellmaier

## **Zur Diskussion Verkehrsberuhigung Kolonie 1 (Fragen- und Themensammlung)**

### **Momentane Situation gemäß Schilderung der Anwohner:**

Der eigentliche Verkehr in die Kolonie 1 soll nur Ziel- und Quellverkehr sein

Der Schleichverkehr über die Theodor Storm Str. nimmt ständig zu.

Starker Parkplatzsuchverkehr nördlich der Bahn

Schnelle Durchfahrt durch die Grandlstr. /Oselstr. aus oder Richtung Obermenzing

Der Straßenzug Theodor-Storm-Straße, Wensauer Platz, August-Exter-Straße, Peter-Vischer-Straße ist vor allem durch den Durchgangsverkehr belastet.

Der Stellenwert bzw. auch das positive Wohngefühl nimmt für dieses um 1900 entstandene Viertel (Kolonie 1) aufgrund der Verkehrszunahme stetig ab.

Nach dem Bau der NUP und ohne Bau des Tunnels ins Gewerbegebiet Paul-Gerhardt-Allee wird die Verkehrsdichte im Bereich der Kolonie 1 weiter zu nehmen, da die Offenbachstraße dann nicht an die NUP angebunden sein wird. Der schnellsten Weg geht dann aber (ohne Tunnel) aus dem Gewerbegebiet Paul-Gerhardt-Allee Richtung Westen heraus über die August-Exter Str. und Theodor-Storm Str. zur Pippinger Str..

Aber auch nach dem Bau der Nordumfahrung Pasing (NUP) und des Tunnels ins Gewerbegebiet Paul-Gerhardt-Allee nimmt die Verkehrsdichte im Bereich der Kolonie 1 nicht wesentlich ab.

Zuviel Lärm in der Kolonie (hauptsächlich Bahn aber auch PKW/LKW).

### **Forderungen der Anwohner**

#### **Große Lösung (Kammerprinzip):**

Die Oselstraße soll von der Grandlstraße abgehängt werden (Vermeidung Nord-Süd-Verkehr).

Den Anschluss der Theodor-Storm-Straße/Pippinger Straße sowie die Brücke Schirmerweg/Pippinger Straße sind zu sperren (Vermeidung Verkehr aus oder in das Gewerbegebiet Paul-Gerhardt-Allee).

Die Kolonie 1 ist nur noch über die Offenbach-Straße anfahrbar.

Testphase 1 Jahr

### **Fragen an die Stadtverwaltung**

Welche voraussichtlichen Verkehrsverlagerungen entstehen bei der Kammerlösung (z. B. auf die Verdistraße, Offenbach-/Meyerbeerstraße, auf die Südseite des Pasinger Bahnhofes/Kafflerstraße und das Pasinger Zentrum vor und nach Inbetriebnahme der NUP).

- bei Durchführung aller unter Punkt (1) als dringend dargestellten Maßnahmen (Sperrung der Theodor-Storm-Straße, der Würm-Brücke am Schirmerweg und der Brücke über den Würmkanal an der Grandl-/Oselstraße)
- lediglich bei Sperrung der Brücke über den Würmkanal an der Grandl-/Oselstraße

Wie ändert sich die Verkehrssituation bei den unter Punkt (2) im Verkehrskonzept genannten Maßnahmen (Sperrung Einfahrt Seinsheimstraße von der Offenbachstraße, Einfahrt Marsopstraße nur für Anlieger)

Welche Einsatzwege wären dann für die Rot-Kreuz-Station möglich?

Welche Einsatzwege wären für die Feuerwehrr und die Müllentsorgung möglich?

Wie oft fahren Bewohner der Kolonie II mit dem PKW zur Pasinger Fabrik oder zur Nordseite des Bahnhofs?

Wie hoch ist die Beeinträchtigung des Umfeldes um die Kolonie 1 bei der geforderten großen Lösung (Kammerprinzip)?

Welche Umwegverkehre werden durch das Kammerprinzip notwendig?

Wie sähe eine entsprechende Ökobilanz aus?

Wie wird diese Konzept im Vergleich z.B. mit den Schleichwegen in den Wohnvierteln südlich der Landsberger Straße bewertet?

Welche Möglichkeiten für eine Parkraumbewirtschaftung im Umfeld des Pasinger Bahnhofes (Nordseite) gibt es? Kann im Gebiet eine Parklizenzordnung möglichst bald eingeführt werden, welche Gründe bestehen für einen Parklizenzierung und welche dagegen, welche Probleme können dabei entstehen und welche Zeitläufe sind zu beachten?

Kann im Umfeld vom Pasinger Bahnhof das Parken so eingeschränkt werden (kleiner 8 Stunden), dass sich der dann wesentlich längere Weg zum Pasinger Bahnhof für Berufstätige aus den westlichen Landkreisen, um mit der S-Bahn ins Münchner Zentrum zu kommen, nicht mehr lohnt?

Würde die Belastung der Anwohner nördlich der Bahn nach dem Bau der NUP nicht noch mehr zunehmen, wenn dann die Kafflerstraße zur Lortzingstraße hin gesperrt ist (südlich der Bahn steht dann nur noch das Parkhaus an der Post zur Verfügung)?

Wie sähe eine Verkehrsberuhigung in der Kolonie 1 durch weiteres Einführen von Einbahnstraßen und beidseitigen alternierendem Parken aus?

Wäre die Busanbindung zum Pasinger Bahnhof Nordseite mit dem Kammerprinzip möglich?

Wie kann der Durchgangsverkehr in Nord/Südrichtung zum Pasinger Bahnhof und in Ost/Westrichtung zu und vom Gewerbegebiet ohne das Kammerprinzip vermieden werden (hierbei ist von einer starken Zunahme des Ost/Westverkehrs ohne Bau des Tunnels ins Gewerbegebiet Paul-Gerhardt-Allee auszugehen)?

Wie hoch kämen die Kosten für die große Lösung bzw. die Kosten für die kleine Lösung?

Wäre trotz Sperrung der Theodor-Storm-Straße eine Busanbindung aus der Kolonie II/Pipping an die Nordseite des Pasinger Bahnhofs möglich und sinnvoll?

Was spricht grundsätzlich gegen eine Sperrung der Brücke von der Pippinger Straße zum Schirmerweg auch für PKW?

Würde das Kammerprinzip für die Anwohner im Gebiet nördlich des Kanals und südlich der Verdistraße nicht ähnliche Vorteile wie für die Anwohner der Kolonie 1 bieten?

Inwieweit wäre dieses Kammerprinzip mit z. B zwei Kammern auch auf das Gebiet östlich der Offenbach/Meyerbeerstraße, westlich der Paul-Gerhardt-Allee, nördlich der Nusselstraße und südlich der Verdistraße anwendbar.

## Protokoll

1. Workshop zum Verkehrskonzept Pasing Zentrum  
am 12.05.2005, 19:00 Uhr, im großen Sitzungssaal des Rathauses Pasing  
Teilnehmer: siehe Anhang

---

### Begrüßung

Herr Fuhrmann, GRI GmbH, begrüßt alle Anwesenden und führt in die Themen und das Ziel des Workshops ein.

Das Ziel des Workshops ist es, auf Basis des vorgestellten Verkehrskonzeptes, durch die Verwaltung die Anregungen und Bedenken der Bürger und Bürgerinnen aufzunehmen. Diese wiederum werden von den Fachdienststellen geprüft und ggf. in das Verkehrskonzept übernommen. Im dann folgenden Schritt wird das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum dem Stadtrat der Landeshauptstadt München zur Beschlussfassung vorgelegt.

### Verkehrerschließung, Verkehrsführung

Als erster Punkt wird intensiv die Verkehrsführung und Verkehrerschließung diskutiert, d. h. die Erreichbarkeit einzelner Orte, wie z. B. das Hotel „Zur Post“ und das Medizinische Zentrum. Der zweite Diskussionspunkt befasst sich mit der Frage, wie die Wohngebiete vor möglichem neuen Durchgangsverkehr geschützt werden können. Die Wegebeziehungen zu den o. g. Zielen werden durch Herrn Schmiedlau erläutert und nachvollziehbar dargestellt. Unklar ist für einige der Anwesenden, dass die Öffnung der Varnhagenstraße verkehrlich erforderlich ist sowie an die Bodenseestraße angebunden werden soll und warum wird der Verkehr nicht ca. 400 m weiter westlich durch die Aubinger Straße geführt. Hier wird ein großer Nachteil für das angrenzende Wohngebiet an der südlichen Varnhagenstraße gesehen.

Herr Schmiedlau, HA I/32-3, erläutert noch einmal, dass die Varnhagenstraße nur im Zuge der bestehenden, festgesetzten Straßenbegrenzungslinien verläuft. Die Varnhagenstraße soll die Funktion einer reinen Erschließungsstraße erhalten und nur im Einbahnverkehr von der Bodensee- zur Scapinellistraße geöffnet werden. Die Ausfahrten aus dem Siedlungsgebiet westlich der Lortzingstraße erfolgen nach wie vor über die Haberland- und Scapinellistraße nach Osten, Süden und Norden sowie die Haberlandstraße nach Westen zur Aubinger Straße. Dadurch wird sich die künftige Verkehrsbelastung dieser Straßen nicht spürbar ändern. Im Zusammenhang mit der Projektplanung zur NUP/Varnhagenstraße werden die erforderlichen Straßenprofile so schmal wie möglich geplant, um die Kosten niedrig zu halten und nicht erforderliche Eingriffe in Privatgrund zu vermeiden. Bei der Maßnahme in der Varnhagenstraße handelt es sich um eine erstmalige Herstellung.

### Tramföhrung

Im Ergebnis sind sich alle anwesenden Bürger und Bürgerinnen einig, dass nahe dem Pasinger Marienplatz in der Landsberger Straße eine Haltestelle für Tram und Bus sein sollte. Wenn dies nicht erfolgt, wird eine große Gefahr für die Geschäfte am Marienplatz gesehen. Herr Petersen, SWM, weist darauf hin, dass der Straßenraum in der Landsberger Straße an der gewünschten Stelle für die Einrichtung einer Tramhaltestelle zu schmal ist.

### Bus

Die Busföhrung wird umfangreich diskutiert. Frau Doenecke, SWM, erläutert noch einmal aus Sicht des Busbetriebes die Sinnhaftigkeit der Busföhrung durch die Bäckerstraße und die Gleichmannstraße. Diese Föhrung hat Vorteile für die Fahrgäste, die zum Bahnhof Pa-

sing möchten, da der Weg nach wie vor kürzer ist, als im Westen umwegig über die NUP. Der Zeitgewinn für den Fahrgast ist von Vorteil.

#### **Ergebnis:**

Die Busführung durch die Bäcker- und Gleichmannstraße wird als ungünstig erachtet. Zum Schutz der geplanten verkehrsberuhigten Bereiche (Fußgängerzone) wäre es besser, die Busse im Westen über die neue NUP zum Busbahnhof zu führen. Der Weg als Fußgänger zwischen Haltestelle Rathaus und Bahnhof Pasing wird von den Bürgern nicht kritisch gesehen. Dem gegenüber stehen wirtschaftliche Abwägungen der MVG.

#### **Stellplätze**

Für das Pasinger Zentrum wird eine Parkraumbewirtschaftung vorgeschlagen und am südlichen Bereich Gleichmannstraße soll eine Stellplatzanlage angeboten werden (dezentrale Verteilung von Stellplatzanlagen).

#### **Pasing Arkaden**

Im Zusammenhang mit der Verkehrserschließung wurde die Größenordnung des geplanten Einkaufszentrums Pasing Arkaden diskutiert.

#### **Ergebnis:**

Die Sorge ist, dass es zu Wettbewerbsverzerrungen im Einzelhandel kommt.

#### **Pasinger Marienplatz**

Der Pasinger Marienplatz soll zu einer großzügigen Platzfläche umgebaut werden, da der Verkehr nur noch im Zuge der Planegger Straße/Bodenseestraße geführt wird. Die Verbindung Landsberger Straße/Bodenseestraße (B 2) ist nur noch für Busse, Taxi, Rettungsfahrzeuge und Radfahrer vorgesehen.

Nach einer ausführlichen Diskussion wird folgendes Ergebnis einstimmig erreicht:

1. Die Mariensäule kann verschoben werden. Es ist jedoch darauf zu achten, dass sie einen geeigneten Standort findet, an dem sie von allen Seiten gut gesehen werden kann. Es wird der Hinweis gegeben, dass mit dem Verein Mariensäule Kontakt aufzunehmen ist.
2. Die Radwegführungen über den Marienplatz sind klar darzustellen und müssen gut erkennbar sein.
3. Die Sperre für den Individualverkehr soll so massiv eingebaut werden, dass sie auch zukünftig als Sperre erhalten bleibt.

#### **Bäcker-/Gleichmannstraße**

Zukünftig soll die Tram 19 von der Landsberger Straße kommend im Einbahnverkehr durch die Bäckerstraße zum Bahnhof Pasing und vom Bahnhof Pasing durch die Gleichmannstraße zurück in die Landsberger Straße Richtung Osten geführt werden. Gleichzeitig soll eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger geschaffen werden.

Die Diskussion befasst sich mit der Klärung der Frage: "Eine Fußgängerzone mit Freigabe für Tram, Bus, Taxi, Anlieger, Lieferverkehr und Radfahrer nur im nördlichen Bereich (nördlich Am Schützensack) oder auch im südlichen Bereich bis zum Marienplatz?"

Herr Petersen, MVG, erklärt die Lage der Tram und die Materialien des Tramkörpers.

In der Straßenmitte verläuft eine ausreichend breite Fahrbahn aus Asphalt, die einige Zentimeter tiefer liegt als der Gehbereich. Auf dieser Fahrbahn werden die Verkehrsbeziehungen für Tram, Busse, Anlieger und Lieferverkehr sowie Taxen abgewickelt. Darüber hinaus erfolgt gegenüber den Gehwegbereichen keine Abtrennung mittels Absperrgitter.

Der Straßenzug Am Schützeneck/Spiegelstraße ist in beiden Richtungen befahrbar. Parken am Straßenrand ist dann nicht mehr möglich.

Das Ergebnis der Diskussion ist:

1. Die Fußgängerzone soll den Nord- und den Südbereich umfassen; also die ganze Bäckerstraße, Gleichmannstraße und der dazwischen liegende Teil der Landsberger Straße.
2. Durch den Fußgängerbereich Bäckerstraße/Gleichmannstraße sollen so wenig Busse wie möglich fahren, stattdessen durch die Landsberger Straße/Bodenseestraße/NUP.
3. Am Schützeneck sollte Kiss + Ride möglich sein.
4. Ost-West-Beziehungen sollen beachtet und gestärkt werden.
5. Im südlichen Bereich Gleichmannstraße sollte ein Parkplatz vorgesehen werden.

#### **Kaflerstraße mit zentral angeordneten Bushaltestellen**

Von Herrn Schmiedlau, PLAN HA I/32-3, werden zwei Gestaltungsbeispiele mit jeweils neun Haltestellen vorgestellt. Die beiden Varianten unterscheiden sich dadurch, dass die erste Variante halbintegrierte Seitenbahnsteige hat; d.h. im Zuge der Fahrbahn der Kaflerstraße sind nur wenige Bushaltestellen vorgesehen. Bei der zweiten Variante liegen sämtliche Bushaltestellen am südlichen und nördlichen Fahrbahnrand der Kaflerstraße und es wird zum Wenden der umkehrenden Buslinien der Imonerplatz benötigt.

Frau Doenecke, SWM, erläutert ausführlich das Busliniennetz und die Funktion der zentral angeordneten Bushaltestellen. Sie erklärt auch noch einmal, warum es Sinn macht, die Busse durch die Fußgängerzone zu führen und nicht, wie gewünscht, über die Landsberger-/Bodenseestraße und NUP außen herum zum Bahnhof.

Herr Thiel, PLAN HA I/4, erklärt die stadtgestalterischen Aspekte der Varianten mit dem Ziel, eine grüne Promenade in Ost-West-Richtung – möglichst in gleicher Qualität wie östlich des Bahnhofes geplant – zur Würm hin zu erreichen:

Die Diskussion führt zu folgendem Ergebnis:

- Das Gestaltungsbeispiel 01 – mit halbintegrierten Seitenbahnsteigen - ist weiter zu verfolgen.
- Zu prüfen ist, inwieweit sich die Buswendeanlage im Sinne eines Busbahnhofes noch besser darstellen lässt.
- Nördlich der Kaflerstraße sollte zwischen der Würm und der NUP eine Fläche für Jugendliche (Sport) freigehalten werden.
- Die Postfläche lässt sich nicht verkleinern.

#### **Landsberger Straße**

Herr Schmiedlau, PLAN HA I/32-3, stellt die Varianten und die derzeitigen Überlegungen zur Umgestaltung der Landsberger Straße vor.

Herr Petersen, MVG, erklärt noch einmal die Situation mit der Tram und teilt mit, dass im Jahre 2009 die Trambahngleise in der Landsberger Straße saniert werden müssen. Ferner erklärt er, dass bei einer Verlegung der Tram aus ihrer heutigen, straßenmittigen Lage noch keine klaren Aussagen gemacht werden können, ob ein Planfeststellungsverfahren erforderlich wird und wenn ja, welche Konsequenzen das nach sich zieht (z. B. Lärmsanierung etc.).

Die anschließende Diskussion über die zukünftige Verkehrsentlastung der Landsberger Straße westlich Am Knie, im Zusammenhang mit der NUP und dem Paul-Gerhardt-Tunnel, macht noch einmal klar, dass die Abschnitte der Landsberger Straße zwischen Am Knie - Offenbachstraße und Offenbachstraße - Bäckerstraße unterschiedlich zu betrachten sind. Mit den künftig unterschiedlichen Funktionen der einzelnen Straßenabschnitte im umliegen-



den Straßennetz sind die stark differierenden prognostizierten Verkehrsbelastungen im Zuge der Landsberger Straße zu erklären. Dadurch ergibt sich die Möglichkeit einer Neu- bzw. Umgestaltung der vom Verkehr entlasteten Straßenräume..

Die Diskussion führt zu folgendem Ergebnis:

1. Die Reduzierung der Verkehrsmengen in der Landsberger Straße westlich von Am Knie und die dadurch mögliche Verschmälerung der Fahrbahnbreite wird begrüßt.
2. Die Planung ist noch zu visionär. Viele Fragen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beantworten. Es ist nicht klar, welche Kosten auf die Betroffenen zu kommen.
3. Im weiteren Planungsprozess wird um eine frühzeitige Information der Bürger gebeten.
4. Die Wohnqualität ist aufzuwerten, bei gleichzeitiger Wirtschaftlichkeit der Investitionen.
5. Der Stadtrat wird gebeten, sich verbindlich zu äußern.

#### **Bodenseestraße/Offenbachstraße**

Die von Herrn Schmiedlau, PLAN HA I/32-3, vorgestellten Lösungen führen zu keiner weiteren Diskussion.

Die Anwesenden lassen sich die Parkhauserschließung der Pasing Arkaden - sowohl von der NUP als auch von der Offenbachstraße aus - erklären.

Gegen die dargestellten Lösungsvorschläge bestehen seitens der Anwesenden keine Einwände.

#### **Abschnittsbildung – zeitlicher Realisierungsablauf**

1. Die NUP wird voraussichtlich Anfang 2010 fertiggestellt.
2. Die Deutsche Post AG muss die Flächen für die zentralen Bushaltestellen in der Kaffierstraße freimachen.
3. Die Tram 19 wird bis zum Bahnhof Pasing verlängert.
4. Die Fußgängerzone wird vom Bahnhofsvorplatz über Bäckerstraße, Gleichmannstraße und westlichen Teilbereich Landsberger Straße bis zum Marienplatz realisiert.
5. Die Bodenseestraße wird zwischen Planegger- und Lortzingstraße entsprechend den vorgestellten Planungsüberlegungen umgebaut.
6. Die Offenbachstraße wird im Zusammenhang mit der Erschließung der Pasing Arkaden entsprechend umgestaltet.
7. Die Landsberger Straße zwischen Am Knie und Bäckerstraße wird zurück gebaut.

Beachte: Aufgrund von Unvorhergesehenem kann sich der Bauablauf auch anders entwickeln.

#### **Verschiedenes**

Herr Fuhrmann, GRI GmbH, weist noch einmal darauf hin, dass die Straßenausbaubei-  
tragssatzung zum Mitnehmen bereit liegt.

Er bedankt sich für die konstruktive Mitarbeit und angenehme Atmosphäre sowie die geleistete Arbeit. Er gibt noch einmal den Hinweis auf den zweiten Workshop am Freitag, den 13.05.2005 um 17:00 Uhr im großen Sitzungssaal des Rathauses Pasing.

Die Sitzung wird gegen 21:40 Uhr beendet.

17.05.2005

GRI GmbH

gefertigt:

Dipl.-Ing. B. Fuhrmann

## Protokoll

2. Workshop zum Verkehrskonzept Pasing Zentrum  
am 13.05.2005, 17:00 Uhr, im großen Sitzungssaal des Rathauses Pasing  
Teilnehmer: siehe Anhang

### Begrüßung

Herr Fuhrmann, GRI GmbH, begrüßt alle Anwesenden und berichtet in Kurzform über die Ergebnisse des ersten Workshoptages.

Ziel des zweiten Workshoptages ist, auf Basis der vorgestellten Verkehrsanalyse und erster Konzeptvorschläge für das Straßennetz im Siedlungsbereich nördlich der Bahn, die Anregungen und Bedenken der Bürgerinnen und Bürger von der Verwaltung aufzunehmen und ggf. in ein noch zu erstellendes Verkehrskonzept Pasing-Nord einzuarbeiten. Im dann folgenden Schritt wird das Verkehrskonzept Pasing-Nord dem Stadtrat der Landeshauptstadt München zur Beschlussfassung vorgelegt.

Besonders erfreulich ist, dass es gelungen ist, kurzfristig einen Vertreter des Kreisverwaltungsreferates (KVR) und einen Vertreter des Referates für Gesundheit und Umwelt (RGU) für den heutigen Workshoptag, wie am Infoabend gefordert, zu gewinnen. Herr Fuhrmann begrüßt Herrn Dieter Galtes vom Kreisverwaltungsreferat und Herrn Kernmather vom Umweltamt.

### Verkehrsanalyse nördlich der Bahnanlagen

Herr Schmiedlauer, PLAN HA I/32-3, und Frau Dr. Ing. Dammann, Büro Gevas, führen in die Thematik ein und stellen die Ergebnisse der Straßenraumuntersuchung und die Verkehrsfluss-Simulation vor.

### Diskussion:

Das Ergebnis der Verkehrsanalyse wird von den Betroffenen nicht akzeptiert. Die größte Sorge besteht darin, dass weiterhin mehr Lkw-Verkehr durch die Theodor-Storm-Straße fahren wird, um das neu zu planende Wohngebiet von aurelis zu erreichen (Umstrukturierung des heutigen Gewerbegebietes).

Herr Schmiedlauer, PLAN HA I/32-3, versucht anhand der vorliegenden Verkehrsprognosen und der geplanten Straßennetzkonzeption noch einmal darzustellen, dass mit Realisierung der NUP der Durchgangsverkehr über die NUP geführt werden wird und dadurch keine Mehrbelastung des Straßennetzes nördlich der Bahn erwartet wird.

Die Betroffenen lassen sich jedoch nicht davon überzeugen und glauben, dass die Probleme im Pasinger Norden bestehen bleiben und dass die verkehrliche Situation im Jahre 2020 für sie genauso unverträglich ist, wie heute, wenn nicht sogar noch schlechter.

Die Frage eines Bürgers nach der Erschließung der ca. 1.000 Stellplätze in den Pasing Arkaden wird von Herrn Schmiedlauer ausführlich beantwortet. Es wird davon ausgegangen, dass ca.  $\frac{2}{3}$  des Kundenverkehrs über die NUP und ca.  $\frac{1}{3}$  der Parkhausbenutzer und die Anlieferung über die Offenbachstraße anfahren.

Von einem anderen Bürger wird vorgeschlagen, schon frühzeitig im weiteren Umfeld etwas zum Abfangen des Verkehrs zu tun.

Herr Stadtrat Müller, SPD, erklärt, dass P+R-Anlagen im Umland Zuschüsse bekommen; ob diese immer richtig eingesetzt werden, bleibt zu hinterfragen.

Er weist ebenfalls darauf hin, dass die Bewohner von Wohngebieten aufgrund des mittlerweile hohen Motorisierungsgrades heute selbst sehr viel, manchmal viel zu viel Quell- und Zielverkehr erzeugen. Ein weiteres Problem sieht er im Bahnlärm. Für den Siedlungsbereich nördlich der Bahn kann er sich

1. eine Parkraumbewirtschaftung und

2. eine Verkehrslenkung für den Lkw-Verkehr vorstellen.

Nach weiteren Diskussionen wird von einigen Betroffenen gewünscht, einen Gegenvorschlag präsentieren zu können.

Herr Fuhrmann als Moderator hat keine Einwände und lässt über diesen Vorschlag abstimmen. Die Mehrheit ist dafür.

Herr Prof. Dr. Wolter erläutert anhand einer Folie (siehe Anlage) den Gegenvorschlag zu den Ausführungen der Verwaltung. Wesentlicher Inhalt dieses Vorschlages ist es, die Wohnstraßen von der Pippinger Straße abzuhängen und die Erschließung des Wohngebietes ausschließlich von der Offenbachstraße aus zu sichern.

Zum Schutze von Wohngebieten wurde von einem Bürger vorgetragen, das ÖPNV-Tarifsystem zu verbessern. Es ist insbesondere an der Schnittstelle Stadt/Umland ungerecht. Er schlägt die Entwicklung eines vernünftigen Tarifsystems vor, bei dem nicht so viele Pendler nach München fahren, um dort am Bahnhof Pasing zu parken.

Von einigen Bürgern und Bürgerinnen wird das Radwegkonzept für lückenhaft gehalten und gefordert, dass Einbahnstraßen für Radfahrer in alle Richtungen befahrbar sein sollen.

Aufbauend auf den Vorschlägen von Herrn Prof. Dr. Wolter werden weitere Verbesserungsvorschläge gewünscht:

- Verkehrsberuhigung im ganzen Siedlungsgebiet nördlich der Bahn, Tempo 30-Zone in der Peter-Vischer-Straße. Die Fahrbahnbreite wird durch die auf der nördlichen Straßenseite angebotenen Parkplätze eingeengt. Pflanzkübel sollten in der Straße aufgestellt werden.
- Die Betroffenen sprechen sich gegen eine Parkraumbewirtschaftung aus. Sie betrachten das Parken als Schutz vor dem Durchgangsverkehr. Für die Anlieger sollten Parkplätze geschaffen werden.
- Die Betroffenen sind grundsätzlich bereit, sich an den Kosten, z. B. der Pflanzkübel, zu beteiligen.
- Die aktuelle Geschwindigkeit, die der Fahrzeugführer fährt, soll ihm per Radarmessgerät und einem entsprechenden externen Display am Straßenrand angezeigt werden.
- Es soll mehr für die Sicherheit der Kinder getan werden, z. B. in der Oselstraße vor der Schule. Diese Straße ist „brandgefährlich“. Die Oselstraße, eine enge Wohnstraße, wird als Umgehungsstraße genutzt. Dank an die KVR für die Beschilderung Durchfahrt für Lkw verboten.
- Der Verein „Rote Rübe“ fordert mehr Grün für die Kinder. Ein Teil der angrenzenden Wiese sollte zur Verfügung gestellt und zum Schutze der Kinder umzäunt werden.

Herr Kemmather, RGU, erläutert anhand einer Folie, die die Lärmausbreitung aufzeigt, die Problematik des Verkehrslärms insbesondere die der Schienenanlagen der Deutschen Bahn AG. Er teilt mit, dass die Bahnstrecke in die Dringlichkeitsliste von Seiten der DB AG aufgenommen wird. Die DB AG ist sich noch nicht sicher, welche Art Lärmschutzmaßnahmen sie wählt. Sie hat sich noch nicht geäußert, ob sie Schallschutzwände oder Schallschutzfenster zum Schutze der Anwohner wählt. Nach Auffassung von Herrn Kemmather wären Schallschutzwände gut. Die maximale Höhe der von der DB AG eingesetzten Schallschutzwände beträgt 2,50 m.

**Ergebnis der Diskussion**

Die anwesenden Bürger und Bürgerinnen sprechen sich für eine Lärmschutzwand in Höhe von 2,50 m aus und bitten die Verwaltung, ein entsprechendes Schreiben an die DB AG zu verfassen und zu versenden.

Herr Thiel ergänzt, dass diese Höhe für die oberen Geschosse der Gebäude unzureichend ist, und die Bahn daher derzeit Schallschutzfenster präferiert.

Herr Galles, KVR, erklärt, dass ein komplettes Absperrn der Straßen, wie in dem Vorschlag von Herrn Prof. Dr. Wolter, effektiv ist. Er macht aber auch deutlich, dass eine Erschließung dann nur einseitig möglich ist und auch Nachteile (Umwegfahrten, etc.) hat. Diese Maßnahmen erfordern eine Befragung aller betroffenen Anlieger und bedürfen einer breiten Zustimmung.

Eine Beschilderung mit "Durchfahrt verboten" für Lkw wird generell weitestgehend eingehalten, bietet aber keine absolute Sicherheit vor durchfahrenden Lkws, da eine Separierung von Anliegern und reinem Durchgangsverkehr sehr schwierig ist. Pflanzkübel sind von der Landeshauptstadt München nicht gewünscht. Baum- und Pflanzbeete sollten eingefasst sein. Zebrastreifen kommen in einer Tempo 30-Zone nicht zur Anwendung.

Die Frage der anwesenden Bürger und Bürgerinnen nach den rechtlichen Möglichkeiten und der weiteren Vorgehensweise wird wie folgt beantwortet:

1. Die Vorschläge, die unterbreitet wurden, sind hiermit protokolliert und werden an das Planungsreferat zur Bearbeitung weitergegeben.
2. Das Protokoll wird nicht an die Anwesenden verteilt, sondern Anlage des von der Verkehrsplanung zu erstellenden Stadtratbeschlusses sein.
3. Der Bezirksausschuss wird über die Ergebnisse der Workshoptage informiert und kann hierzu im Rahmen des unter Ziffer 2. genannten Beschlussentwurfes Stellung nehmen.
4. Der Bezirksausschuss kann eine Einwohnerversammlung zur Thematik Verkehrskonzept Pasing-Nord beschließen.
5. Die angesprochenen BA-Mitglieder werden sich der Thematik annehmen und versuchen es einzurichten, dass die Anwohner ihr Anliegen dem Bezirksausschuss vortragen können.

Weitere Verbesserungsvorschläge sind:

- Die Bussituation am Nordausgang Pasinger Bahnhof sollte deutlich durch Wendeeinrichtungen und Aufweitung der Gottfried-Keller-Straße verbessert werden.
- Die August-Exter-Straße sollte zwischen Nordausgang Bahnhof und Wensauerplatz als Fußgängerzone ausgewiesen werden. Ähnlich der Situation im Pasinger Zentrum, südlich des Bahnhofes.

Die Sitzung endet gegen 19:45 Uhr mit einem Dank der Anwohner dafür, dass sie ihren Gegenvorschlag präsentieren durften, und dass ihnen das weitere Vorgehen in ihrer Angelegenheit und ihre Möglichkeiten klarer geworden sind.

Einigkeit besteht darin, dass das Straßennetz im Norden der Bahnanlagen durch die Pippinger Straße, die Offenbach-Meyerbeerstraße und die Paul-Gerhardt-Allee mit geplantem Paul-Gerhardt-Tunnel bestimmt wird. Verkehrsplanerische Untersuchungen für das Quartier Pippinger Straße/Verdistraße/Bahnlinie S 2, Bahnanlagen Pasing i. S. Verkehrskonzept Pasing-Nord werden mittelfristig im Rahmen der Überplanung des Gewerbegebietes Paul-Gerhardt-Allee durch die Verwaltung angekündigt. Das Verkehrskonzept Pasing Zentrum südlich der Bahn wird mit den Ergebnissen des 1. Workshoptages somit akzeptiert.

## Verkehrskonzept Pasing - Zentrum

## Parkraumbilanz

Stand: 13.01.2005

Bezeichnung	Bestand "Parken"	Planung "Parken"	Bilanz
Am Schützensack	9	0	-9
Bachbauernstraße	12	7	-5
Bäckerstraße	0	0	0
Bodenseestraße	0	26	+26
Gleichmannstraße	0	0	0
Irmonherstraße (mit GB 01 der Bushaltestellen)	17	17	0
-Irmonherstraße (mit GB 02 der Bushaltestellen)	17	2	-15
Kaferstraße	15	11	-4
Landsberger Straße (Planungsvorschlag)	64	82	+18
-Landsberger Straße Variante 01	64	48	-16
-Landsberger Straße Variante 02	64	59	-5
Offenbachstraße	0	7	+7
Pasinger Bahnhofplatz	4	4 (2)	0
Planegger Straße	0	0	0
Rathausgasse	33	0	-33
<b>Gesamtstellplätze Entscheidungsvorschlag</b>	<b>154</b>	<b>154</b>	<b>0</b>

\*(1): keine Änderungen

\*(2): Kiss &amp; Ridebereich entlang der NUP

Erläuterung "Parken":

- bei der Bewertung der Parkflächen wird nicht zwischen der Dauer (zeitlich begrenzte Nutzung des Parkstandes) differenziert
- Flächen im eingeschränkten Haltverbot (tzw. Nutzung als Ladezonen für den Anlieferungsverkehr) werden nicht gewertet
- ausgewiesene Parkflächen für Taxen fließen nicht in die Parkbilanz mit ein
- geplante Zentrumsgarage Kaferstraße mit ca. 300 Stellplätzen zur Verbesserung der örtlichen Situation hinsichtlich des erforderlichen Parkraumes im Umfeld des Bahnhofes

**Kostenschätzung "Gesamt-Konzept" (einschl. Tram-Verlängerung)  
[gemäß Machbarkeitsstudie]**

lfd. Nr.	Bezeichnung	Summe in Mio € (Incl. 16 % Mwst.)
1	Pasinger Martenplatz / Planeggerstraße (keine Kostendifferenz zw. den beiden Varianten "Martenplatz")	1,03
2	Pasinger Bahnhofplatz	2,73
3	Bäckerstraße	
3.1	Entscheidungsvorschlag - Fußgängerbereich Bahnhof-Landsberger Straße	3,68
3.2	Planungsvariante - Fußgängerbereich Bahnhof-Am Schützeneck	3,43
4	Gleichmannstraße	
4.1	Entscheidungsvorschlag - Fußgängerbereich Bahnhof-Landsberger Straße	1,27
4.2	Planungsvariante - Fußgängerbereich Bahnhof-Am Schützeneck	1,03
5	Bodenseestraße	1,64
6	Landsberger Straße vom Pasinger Martenplatz bis Am Knie	
6.1	Entscheidungsvorschlag	6,88
6.2	Planungsvariante 01 - Besonderer Bahnkörper, in bestehender Trasse	5,29
6.3	Planungsvariante 02 - Besonderer Bahnkörper, straßenmütig	6,81
7	Kafflerstraße von Lortzingstraße bis Verbindungsspanne U-1566	0,83
8	Kafflerstraße von Verbindungsspanne bis Pasinger Bahnhofplatz	
8.1	Entscheidungsvorschlag - Bus-Haltestellen in halbintegrierter Seitenlage	5,31
8.2	Gestaltungsbeispiel 02 - Bus-Haltestellen entlang der Kafflerstraße	5,80
9	Offenbachstraße von der Landsberger Straße bis zur NUP	1,52
10	Kreuzung Offenbachstraße - Nusselstraße	0,35
11	Bachbauernstraße mit Georg-Wachinger-Weg	1,01
12	Rathausgasse	0,34

**Verkehrskonzept Pasing-Zentrum - Entscheidungsvorschlag**  
- einschl. 7,68 Mio € für Tram-Verlängerung -

**Gesamt-  
kosten**

**26,59**

**Kostenzusammenstellung möglicher Kombinationen von Planungsvarianten**

Verkehrskonzept Pasing-Z. (ohne Landsberger Str. und Bus-Haltestellen)	Landsberger Str. Entscheidungsvorschlag-Besonderer/straßenb. Bahnkörper	Landsberger Str. Variante 01-Besonderer Bahnkörper, in besteh. Trasse	Landsberger Str. Variante 02-Besonderer Bahnkörper, straßenmütig	Bushaltestellen (halbintegrierte Seitenlage) Entscheidungsvorschlag	Gestaltungsbeispiel 02 Haltestellen entlang der Kafflerstraße	Gesamtkosten in Mio € (Incl. 16 % MwSt)
14,40	6,88			5,31		26,59
14,40	6,88				5,80	27,08
14,40		5,29		5,31		25,00
14,40		5,29			5,80	25,49
14,40			6,81	5,31		26,52
14,40			6,81		5,80	27,01

**Kostenschätzung "Tram-Verlängerung"**

(im Gesamt-Konzept enthaltene Kosten für die Tram-Verlängerung bis zum Bahnhof Pasing)  
[gemäß Machbarkeitsstudie]

Ifd. Nr.	Bezeichnung	Summe in Mio € (incl. 16 % MwSt.)
1	Pasinger Marienplatz	0,50
2	Pasinger Bahnhofplatz (Bereich der Tramlinie)	1,07
3.1	Bäckerstraße - Fußgängerbereich Bahnhof-Landsberger Straße	3,66
3.2	Planungsvariante - Fußgängerzone Bahnhof-Am Schützeneck	3,43
4.1	Gleichmannstraße - Fußgängerbereich Bahnhof-Landsberger Straße	1,27
4.2	Planungsvariante - Fußgängerzone Bahnhof-Am Schützeneck	1,03
5	Landsberger Straße vom Pasinger Marienplatz bis Bäckerstraße	
5.1	Entscheidungsvorschlag Fußgängerzone Bahnhof Landsberger Straße	1,14
5.2	Fußgängerzone Bahnhof-Am Schützeneck	0,99
<b>Trambahn-Verlängerung mit Fußgängerbereich vom Bahnhof - Landsberger Straße</b>		<b>7,66</b>
<b>Trambahn-Verlängerung mit Fußgängerbereich vom Bahnhof - Am Schützeneck</b>		<b>7,02</b>

**nicht enthaltene Kosten:**

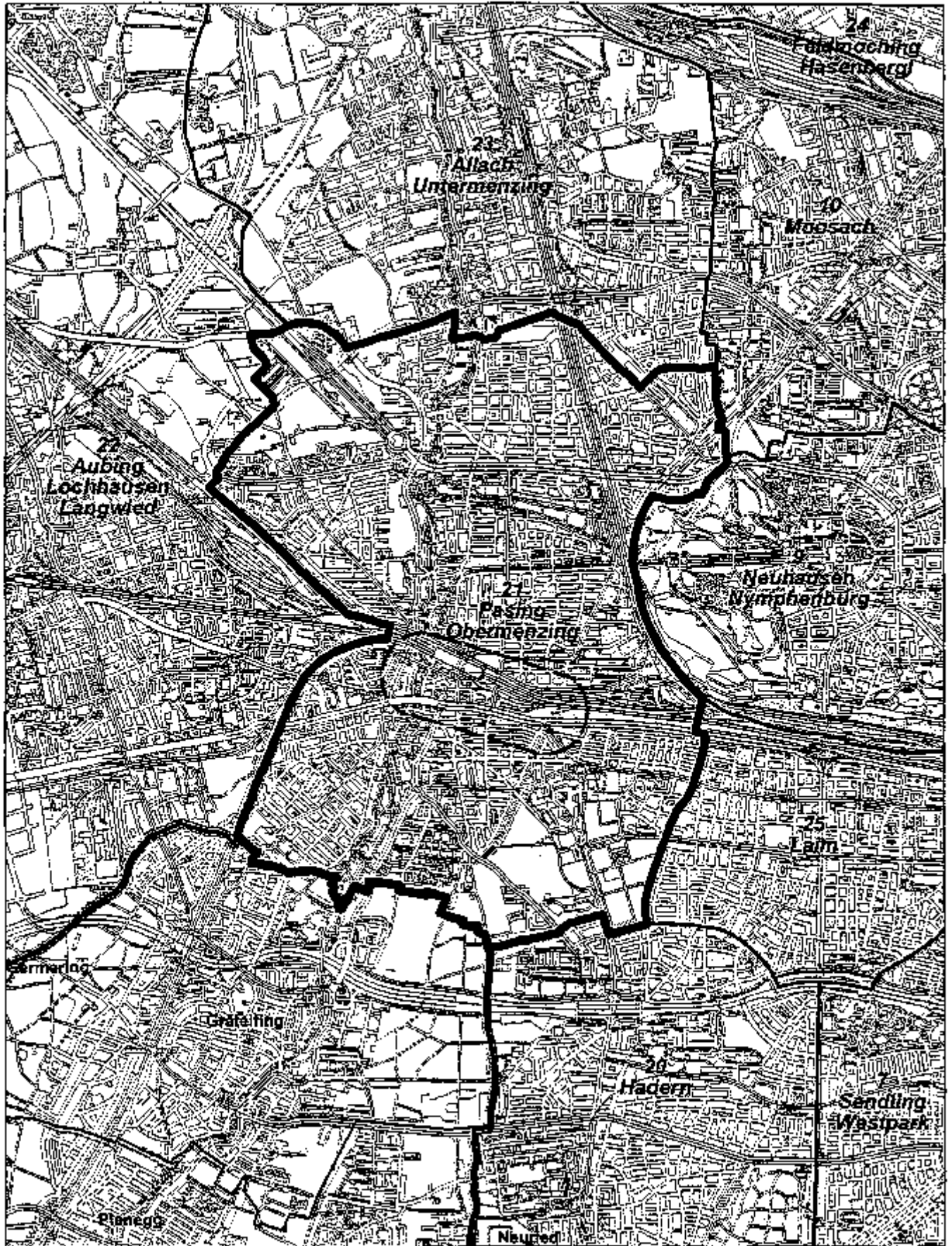
Entsorgung von ggf. vorhandenen Altlasten  
Abbruch Postgebäude / Abbruch von konstruktiven Bauwerken  
Umbau / Neubau / Rückbau von Lichtsignalanlagen, Beleuchtung  
Fahrleitung, Fahrstromversorgung  
Haltestellenausrüstung, Betriebsanlagen für den ÖPNV, Weichen / Schienenkreuzungen  
ggf. erforderliche Sanierung der Brückenbauwerke  
Kompensationsmaßnahmen  
Baumpflanzungen Bahnhofsvorplatz  
Schall- und Erschütterungsschutz  
Spartenum- bzw. -neuerlegungen  
Baunebenkosten (Planungskosten udgl.)  
Verkehrssicherung und -lenkung während der Baumaßnahme  
Grundstücksangleichungen

**Angaben zu den Einheitspreisen:**

		Mischpreis
Grunderwerb	2.000 €/m <sup>2</sup>	
Umbauten im Straßenraum (Fahrbahn, Gehbahn, Radweg, Baumgraben)	150 €/m <sup>2</sup>	gem. Angabe BAU T1/CS-West
Gestaltung / Umbau Verkehrsberuhigter Bereich, Fußgängerzone (einschl. Gestaltungselemente)	250 €/m <sup>2</sup>	gem. Angabe BAU T1/CS-West
Gleisbau (inkl. Straßen- bau bis jeweils 50 cm außerhalb des Gleises)	1.300 €/lfdm	gem. Angabe SWM VB-SP1: Stadtwerke-intern wird mit Faktoren je nach Schwierigkeitsgrad gerechnet; dadurch werden sich tendenziell noch höhere Kosten ergeben!
Baumpflanzungen	3.000 €/St	einschl. Baumscheiben o. ä.

# Übersichtsplan

# Stadtbezirk 21



Mobilität  
in München

Referat für Stadtplanung  
und Bauordnung  
Stadtentwicklungsplanung  
PLAN HA I/3





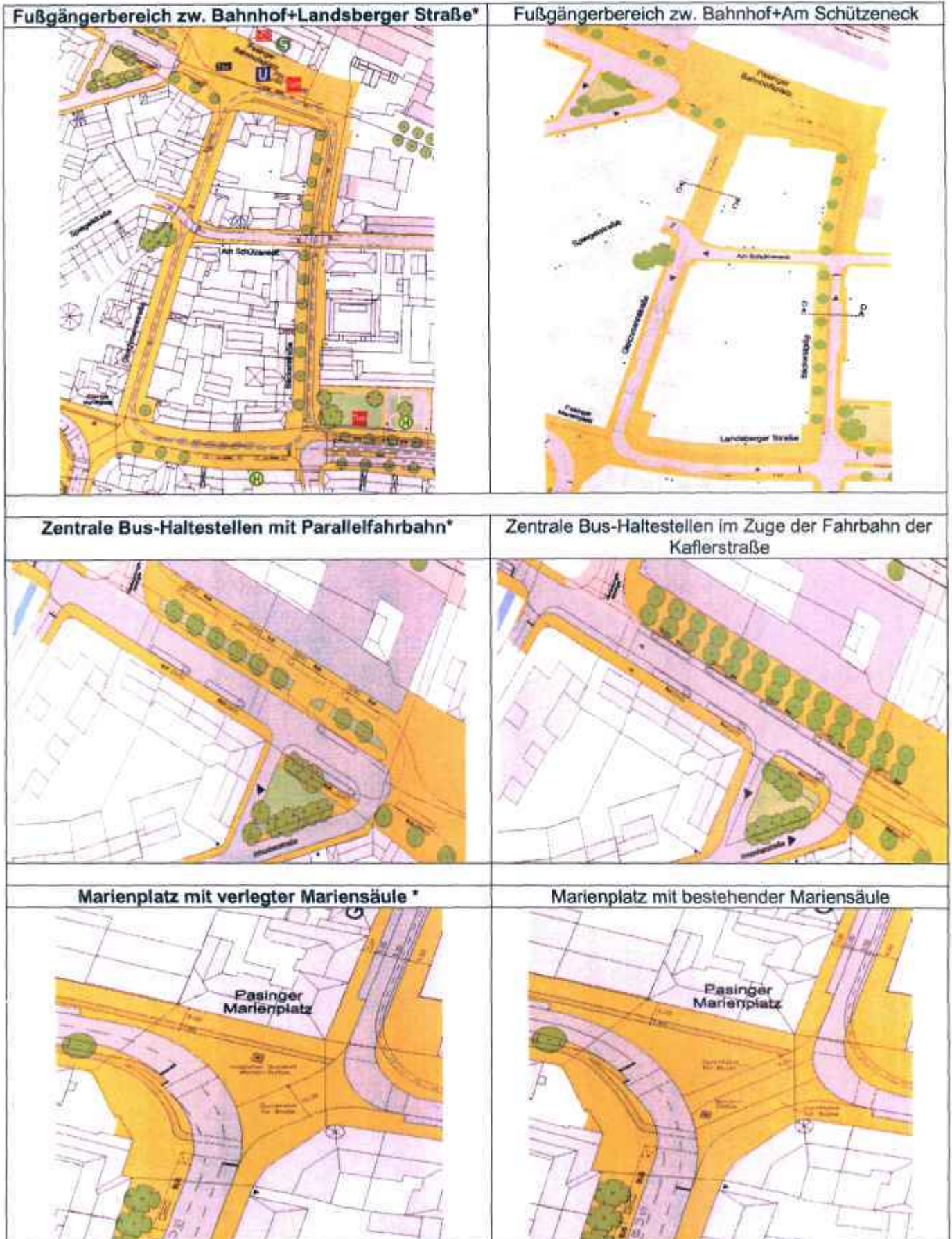
# Verkehrskonzept Pasing-Zentrum



Kafferstraße, heute      künftig      Marienplatz, heute      künftig      Landsberger Straße, heute      künftig







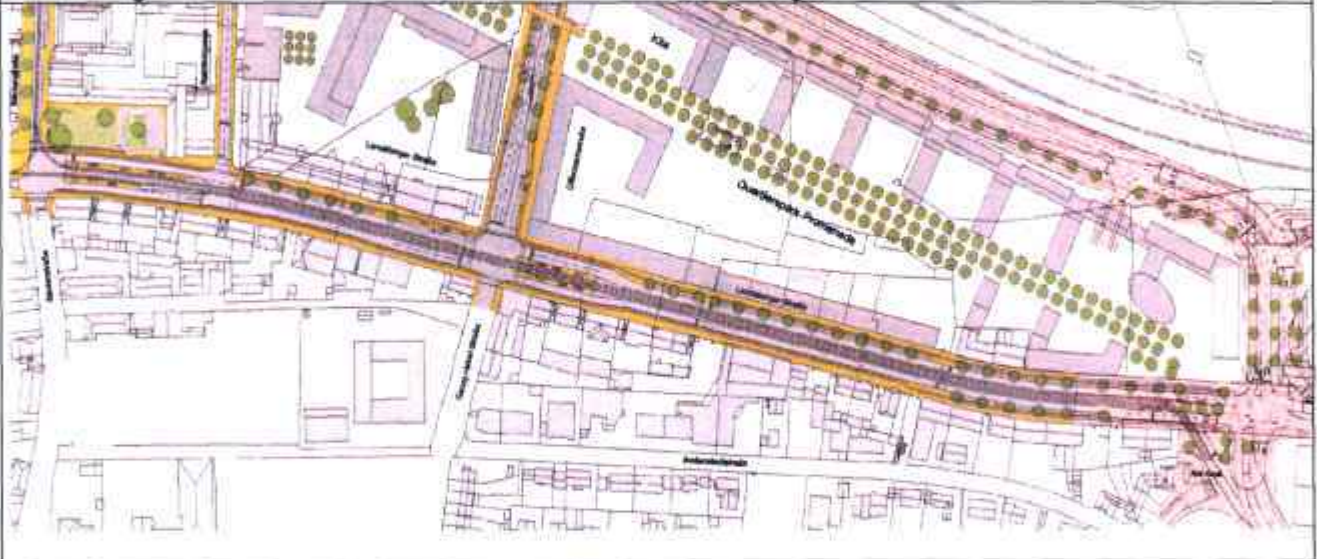
\* Entscheidungsvorschlag



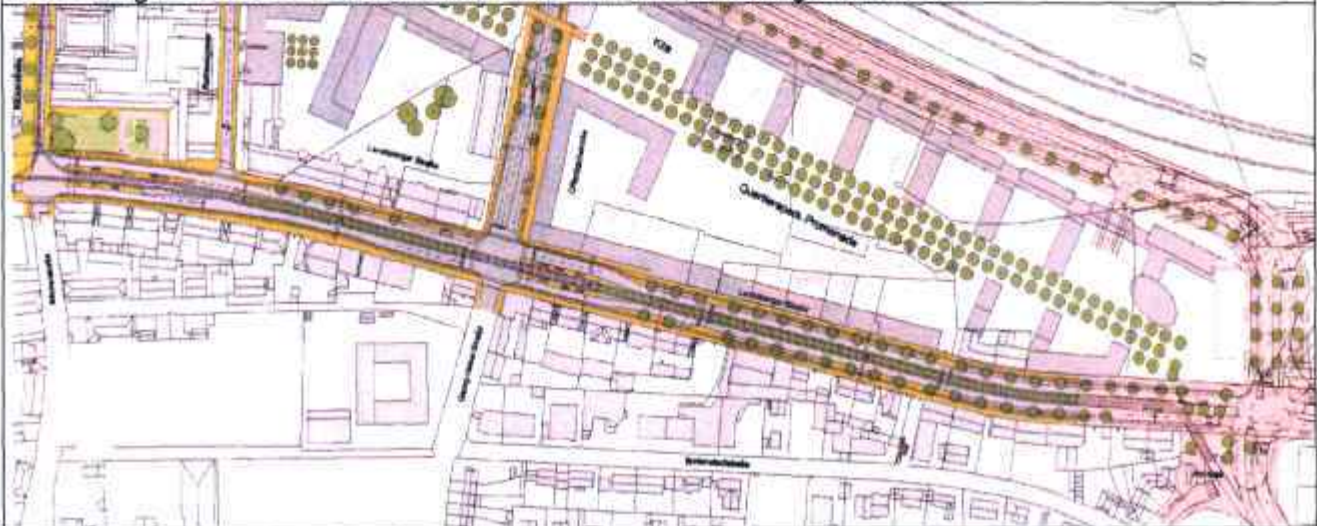
Landsberger Straße zw. Bäckerstraße und Am Knie, Entscheidungsvorschlag \*



Landsberger Straße zw. Bäckerstraße und Am Knie, Planungsvariante 01



Landsberger Straße zw. Bäckerstraße und Am Knie, Planungsvariante 02



\* Entscheidungsvorschlag