

Verkehrskonzept Pasing-Zentrum

- a) **Entscheidungsvorschlag**
- b) **Weiteres Vorgehen**
- c) **Anträge und Empfehlungen**

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09953

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 25.04.2007 (VB)**
Öffentliche Sitzung

Kurzübersicht

zum beiliegenden Beschluss

Anlass	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 sowie Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 10.05.2006 i. S. "Verkehrskonzept Pasing-Zentrum"
Inhalt	<ul style="list-style-type: none">• Sachstandsbericht über zwischenzeitlich durchgeführte Untersuchungen und Abstimmungen• Entscheidungsvorschlag• Trambahnverlängerung Linie 19 zum Pasinger Bahnhof• Weiteres Vorgehen
Entscheidungsvorschlag	Grundsatzentscheidung zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum und anschließende Umsetzung des Realisierungsvorschlags für das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum <ul style="list-style-type: none">• Zustimmung zum Entscheidungsvorschlag• Bitte an Baureferat zur Vornahme der MIP-Anmeldungen sowie Erarbeitung und Vorlage der Bedarfsprogramme• Bitte an Kommunalreferat hinsichtlich Grunderwerb• Bitte an Stadtwerke München GmbH nach Umsetzung der Verlängerung der Tramlinie 19 vom Pasinger Marienplatz zum Pasinger Bahnhof• Behandlung der Anträge und Empfehlung
Gesucht werden kann im RIS auch nach	Verkehrskonzept, Pasing-Zentrum, Pasing Nordumgehung Pasing, NUP Trambahnverlängerung Linie 19, Trambahn

Verkehrskonzept Pasing-Zentrum

- a) Entscheidungsvorschlag**
- b) Weiteres Vorgehen**
- c) Anträge und Empfehlungen**

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09953

Vorblatt zur Beschlussvorlage des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung vom 25.04.2007 (VB) Öffentliche Sitzung

Inhaltsverzeichnis	Seite
I. Vortrag der Referentin	2
1. Anlass	2
2. Allgemeine Ziele	3
3. Inhalte des Verkehrskonzeptes	5
4. Entscheidungsvorschlag Verkehrskonzept Pasing-Zentrum	7
4.1 Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum	7
4.1.1 Bäcker-/Gleichmannstraße und Fußgängerbereich	8
4.1.2 Kaflerstraße und zentral zusammengefasste Bushaltestellen	9
4.1.3 Pasinger Marienplatz	10
4.1.4 Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie	11
4.1.5 Bodenseestraße zwischen Lortzing- und Planegger Straße	12
4.1.6 Südliche Offenbachstraße zwischen Bahnflächen und Landsberger Straße	13
4.2 Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Bahnhof Pasing	13
4.3 Parkraumbilanz	14
4.4 Kostenschätzung	15
4.5 Auswirkungen der NUP und des Verkehrskonzeptes auf die Siedlungsgebiete nördlich der Bahnanlagen	15
4.6 Zeitliche Abhängigkeiten der Baumaßnahmen	17
4.7 Allgemeine Anmerkungen	18
5. Weiteres Vorgehen	19
6. Anträge und Empfehlungen	20
6.1 Antrag Nr. 413	20
6.2 Antrag Nr. 5103	20
6.3 Antrag Nr. 02-08/A 01501	21
6.4 Empfehlung Nr. 02-08/E 00055	22
Beteiligung der Bezirksausschüsse	23
II. Antrag der Referentin	24
III. Beschluss	

Verkehrskonzept Pasing-Zentrum

a) Entscheidungsvorschlag

b) Weiteres Vorgehen

c) Anträge und Empfehlung

- Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche;
Antrag Nr. 413 von Herrn StR Fricke vom 08.04.1997

- 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. der 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

Sitzungsvorlagen Nr. 02-08 / V 09953

Anlagen:

1. Antrag Nr. 413
2. Antrag Nr. 5103
3. Antrag Nr. 02-08/A 01501
4. Konzept der Bürgerinitiative Verkehrskonzept Villenkolonie I vom 17.01.2006
5. Empfehlung Nr. 02-08/E 00055
6. Stellungnahmen des BA 21 vom 27.07.2006, 18.10.2006 und 22.11.2006
7. Stellungnahme des BA 25 vom 25.07.2006
8. Parkraumbilanz
9. Kostenschätzung
10. Übersichtsplan des Stadtbezirkes 21
11. Systemplan Verkehrskonzept Pasing-Zentrum
12. Verkehrskonzept Pasing-Zentrum - Entscheidungsvorschlag
13. Detailpläne-Konzeptbausteine

**Beschluss des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung
vom 25.04.2007 (VB)**

Öffentliche Sitzung

I. Vortrag der Referentin

Vorbemerkung

Zuständig für die Entscheidung ist die Vollversammlung des Stadtrates gemäß § 4 Ziffer 9b der Geschäftsordnung des Stadtrates der Landeshauptstadt München (nach Vorberatung im Ausschuss für Stadtplanung und Bauordnung).

1. Anlass

Mit dem Beschluss "Erschließungsmaßnahmen im Bahnhofsbereich 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 eine weitere Vertiefung des Verkehrskonzeptes beschlossen.

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 Bahnhofsbereich 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.

Das Planungsreferat hatte den Bezirksausschuss des betroffenen Stadtbezirkes 21 Pasing-Obermenzing (Unterausschuss Verkehr) bereits im Februar 2005 über die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und der vertiefenden Variantenuntersuchungen sowie über das beabsichtigte weitere Vorgehen informiert. Im Rahmen der Öffentlichkeitsphase wurde im Mai 2005 ein moderiertes Workshopverfahren unter Einbindung des Bezirksausschusses durchgeführt, in dem die Studie und die Untersuchungen vorgestellt und diskutiert wurden. Dabei wurden unter Beteiligung der SWM GmbH auch die Planungen zur Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Bahnhof Pasing mit einbezogen.

Unter Einbeziehung der Ergebnisse aus der Öffentlichkeitsphase hat das Planungsreferat einen Entscheidungsvorschlag für das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum erarbeitet und am 10.05.2006 der Vollversammlung des Stadtrates zur vorläufigen Kenntnisnahme vorgelegt. Dabei wurde das Planungsreferat beauftragt, "die betroffenen Bezirksausschüsse 21 und 25 zu den fachlichen Ausführungen und Beurtei-

lungen sowie zum Entscheidungsvorschlag zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum anzuhören und unter Würdigung der Anhörungsergebnisse dem Stadtrat die in den Ziffern 2.1 – 2.6 des Antrages vorgetragenen, falls erforderlich modifizierten Behandlungsvorschläge zur abschließenden Beschlussfassung zu unterbreiten."

In Ziffer 2.3 dieses Beschlusses wurden die Stadtwerke München GmbH und das Baureferat "gebeten zu prüfen, ob Teile des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum schon vor Abschluss der Fertigstellung der Nordumgehung Pasing realisiert werden können, um u.a. für den Einzelhandel die Beeinträchtigungen durch die lange Bau-phase zu verkürzen." Diese Thematik wurde mit dem Projektgenehmigungsbeschluss der Vollversammlung des Stadtrates zur Nordumgehung Pasing (NUP) vom 14.03.2007 abschließend behandelt, auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel 3.4 dieser Beschlussvorlage wird verwiesen. Danach kann eine Realisierung der Maßnahmen gemäß dem Verkehrskonzept Pasing-Zentrum unter Berücksichtigung der zeitlichen Abhängigkeiten und den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln erst nach der Inbetriebnahme der NUP erfolgen. Vorausgesetzt, dass mit Inbetriebnahme der NUP voraussichtlich Herbst 2012 die Planungsverfahren für die einzelnen Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum abgeschlossen sind, kann nahtlos mit der Umsetzung dieser Einzelmaßnahmen begonnen werden.

Nach der Durchführung des Anhörungs- und Beteiligungsverfahrens der Bezirksausschüsse und unter Würdigung der Stellungnahmen der Bezirksausschüsse 21 und 25 erfolgten weiterführende, detaillierte stadtinterne Abstimmungen vor allem hinsichtlich realisierbarer Straßenraumprofilierungen (Veranlasser: Baureferat und SWM-VB) sowie möglicher verkehrsordnender Maßnahmen im betroffenen Straßennetz (Veranlasser: Baureferat und Kreisverwaltungsreferat). Als Ergebnis dieser aufwändigen fachlichen Abstimmungen werden nunmehr der Entscheidungsvorschlag zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum sowie die vorgesehenen weiteren Verfahrensschritte zur abschließenden Entscheidung vorgelegt. Nach erfolgter Beschlussfassung 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 Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) beantragen.

2. Allgemeine Ziele

Mit der Freigabe der ehemaligen Bahnflächen von ihrer bahnbetrieblichen Nutzung werden in Pasing neue Potenziale eröffnet für die Entwicklung zentrumsnaher Flächen 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 funktionale und gestalterische Aufwertung des ge-

samten 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. 6, Abb. 2). Dies ist ein wichtiger 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 sowie der Verlängerung der Trambahnlinie 19 bis zum Bahnhof Pasing mit der künftig optimierten Verknüpfung aller sich dort treffenden ÖPNV-Verkehrsmittel 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 % (im Bereich der Landsberger Straße zwischen Bäcker- und Offenbachstraße).

Bei diesen vorgesehenen Umorientierungen im Pasinger Straßennetz bleibt jedoch die heutige Konzeption des Busliniennetzes grundsätzlich erhalten; voraussichtlich erfolgen lediglich marginale Linienwegänderungen aufgrund der Anpassung des derzeitigen Straßennetzes an die Planung.

Die wenig ausgeprägte Fahrbeziehung Planegger-/Landsberger Straße mit ca. 1.000 - 2.000 Kfz/24 h wird in Zukunft 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. 6, Abb. 2). Zur Steuerung dieser neuen Verkehrsbeziehungen und zu der den städtebaulichen Zielen entsprechenden Umgestaltung der Straßenräume wurde das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum erstellt. Es ist vorgesehen, auf der Basis von Plangutachten die stadträumliche Gestaltung des Straßenraums im Pasinger Zentrum, einschließlich des Bahnhofsvorplatzes, vertieft zu untersuchen.

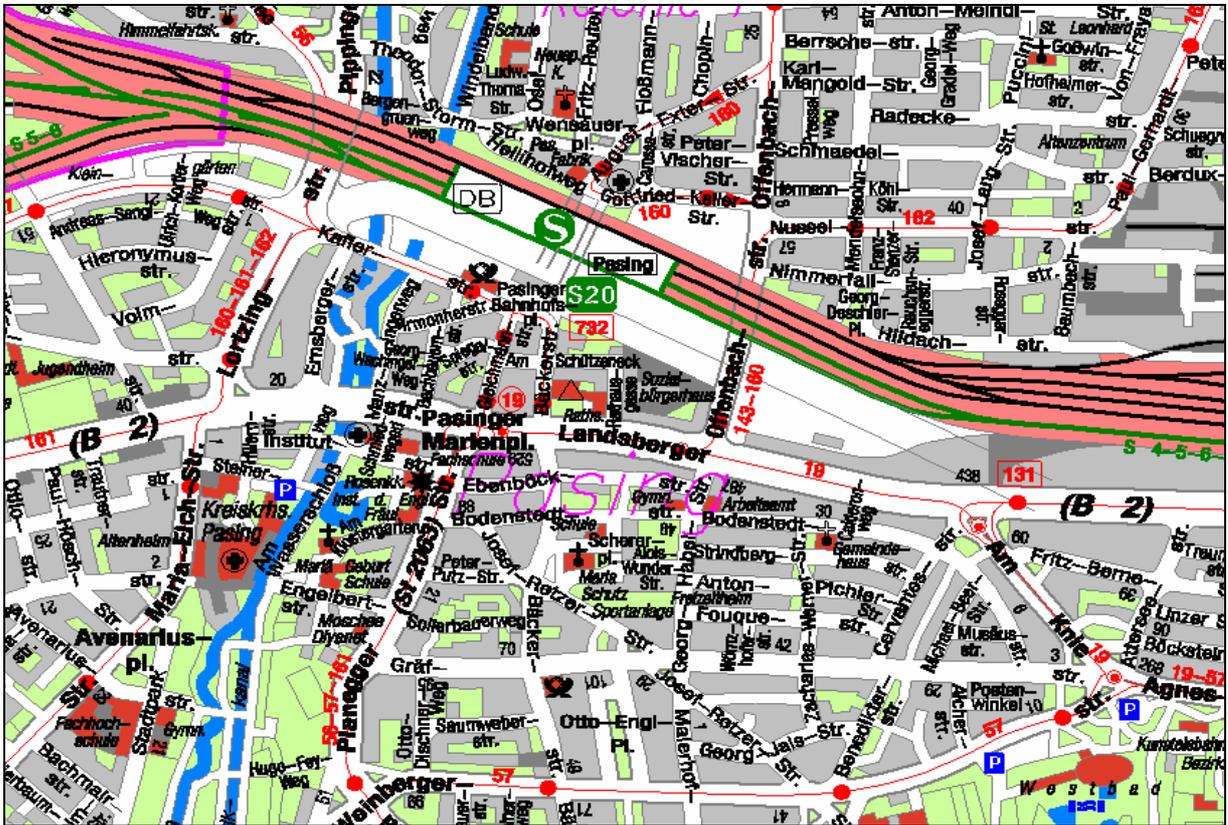


Abb. 1 Lageplan

3. 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. S. 6, 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;
- optimiert die Verknüpfung der ÖPNV-Verkehrsmittel am Bahnhof Pasing.

Somit beinhaltet das Verkehrskonzept Maßnahmen 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 4.2) einbezogen.

Die in den Plänen (Anlagen 12 und 13) dargestellten verkehrlichen Lösungsvorschläge sind im Rahmen der weiteren Detailplanung (z. B. Projektplanung) zu konkretisieren und ggf. noch zu überarbeiten.

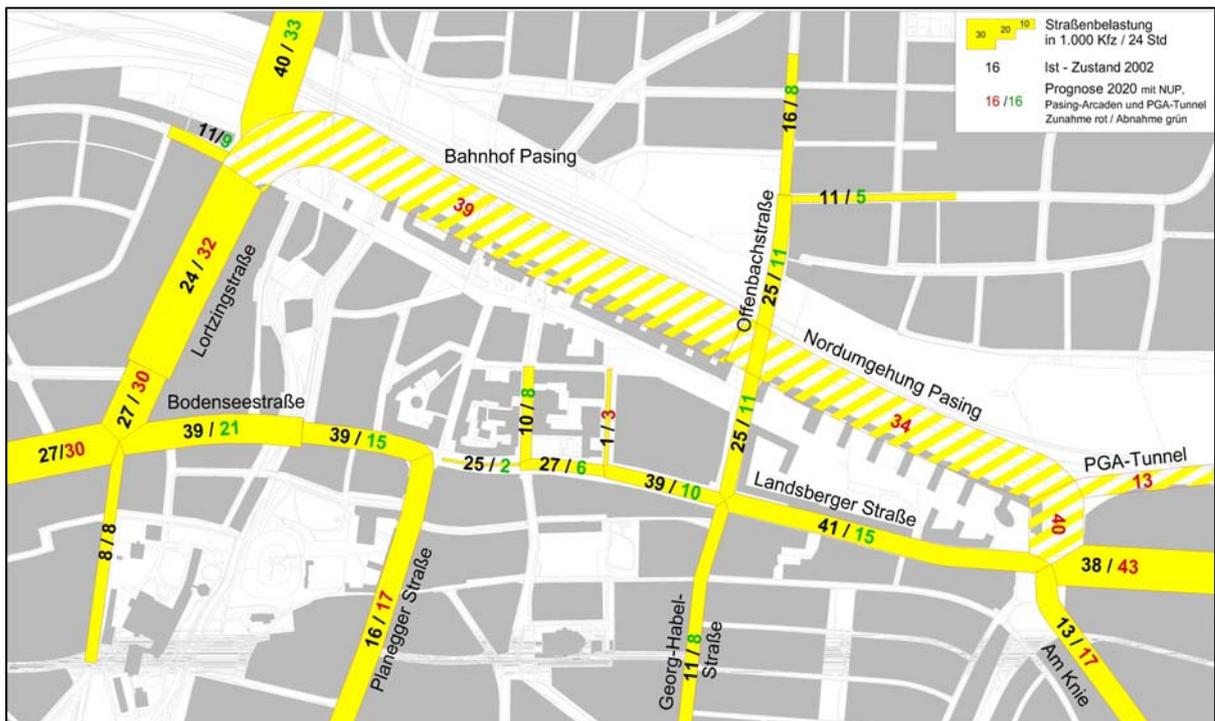


Abb. 2

Verkehrsbel

4. Entscheidungsvorschlag Verkehrskonzept Pasing-Zentrum (Anlage 12)

Der Entscheidungsvorschlag basiert auf der Machbarkeitsstudie vom August 2004 und den im Anschluss daran erfolgten vertiefenden Variantenuntersuchungen. Aufgrund der fachlichen Bewertung und des detaillierten Abwägungsprozesses zu den nachfolgend beschriebenen Einzelmaßnahmen des Verkehrskonzeptes und unter Zugrundelegung der Auswertung der in der Öffentlichkeitsphase vorgebrachten Vorschläge und Anregungen sowie der Stellungnahmen der Bezirksausschüsse aus dem Anhörungs- und Beteiligungsverfahren sind die folgenden Kriterien wesentliche 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 (für den MIV) 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 mit 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 des Busbahnhofes 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 verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Umweltstraße als ÖPNV-Straße) zwischen Bahnhof und Landsberger Straße/Pasinger Marienplatz;
- Einrichtung von Bushaltestellen auf der Westseite der Planegger Straße südlich des Marienplatzes sowie auf der Südseite der Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße bzw. auf der Ostseite der Planegger Straße;
- Rück-/Umbau der Bodenseestraße zwischen Lortzing- und Planegger Straße mit Pasinger Marienplatz und
- Optimierung der Verknüpfung aller ÖPNV-Verkehrsmittel am Bahnhof Pasing.

4.1 Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum

Die nachfolgend in den Punkten 4.1.1 bis 4.1.6 beschriebenen Planungen (Anlage 13) wurden z. T. in Varianten diskutiert. Die aufgrund des Abwägungsprozesses zur Ausführung vorgesehenen einzelnen Konzeptbausteine werden im Folgenden erläutert und die wesentlichen Aspekte hervorgehoben.

4.1.1 Bäcker-/Gleichmannstraße und verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Anlage 13.1)

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. Die Buslinienführung bleibt grundsätzlich erhalten; allerdings fahren die Busse künftig in geänderter Fahrtrichtung gegenüber heute durch die Bäcker- und die Gleichmannstraße. Um den zentralen Geschäftsbereich Pasings noch stärker aufzuwerten, erstreckt sich der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich vom Bahnhofsvorplatz nach Süden bis zur Landsberger Straße/ Pasinger Marienplatz. Die Bäcker- und Gleichmannstraße werden komplett für den Durchgangsverkehr gesperrt. Es entsteht ein zusammenhängender, verkehrsberuhigter Bereich mit Befahrbarkeit für Anlieger, Busse, Tram und Taxen sowie für Radfahrer (als Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich i. S. einer "Umweltstraße als ÖPNV-Straße"¹). 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. Die derzeit in der Gleichmannstraße vorhandenen Be- und Entladezonen werden zugunsten der Aufenthaltsqualität nicht mehr hergestellt. Ein kurzzeitiges Halten im gesamten verkehrsberuhigten Geschäftsbereich soll nur für die Anlieferung der Geschäfte in ausgewiesenen Bereichen auf der Gehbahn gestattet werden.

Vor allem im nördlichen Bereich der Bäckerstraße befinden sich zur Gestaltung notwendige Grundstücke noch nicht im Eigentum der Landeshauptstadt München. Diesbezüglich werden zu gegebener Zeit noch Grundstücksverhandlungen vom Kommunalreferat zu führen sein.

Das Ziel der barrierefreien Nutzung und der Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum soll mittels einer so genannten „weichen“ Separierung der Verkehrsteilnehmer erreicht werden. Dabei kann aus Sicht des Planungsreferates und des Kreisverwaltungsreferates unter Beibehaltung der Verkehrssicherheit eine ausreichende Trennung der Verkehrsarten ggf. durch eine nahezu niveaugleiche Aufteilung des Straßenraumes gewährleistet werden, wie sie derzeit z. B. im Rosental entlang des Viktualienmarktes vorhanden ist. Ein geringer Abstich zwischen Fahrbahn/Trambahntrasse und Gehweg wird immer noch erforderlich bleiben.

Bei der "Umweltstraße als ÖPNV-Straße" in der Bäcker- und Gleichmannstraße wird die dazwischen liegende Landsberger Straße unmittelbar in diesen verkehrsberuhig-

¹ Straßen, die vor allem zugunsten einer Verbesserung des ÖPNV für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt sind; ÖPNV mit Zusatzbeschilderung möglich, Kfz-Anliegerverkehr oft auf eine Richtung beschränkt; Z 245 StVO (Linienomnibusse) oder auch 250 StVO (Verbot für Fahrzeuge aller Art) mit Zusatzbeschilderung.

ten Geschäftsbereich eingebunden. Der Radverkehr wird dabei voraussichtlich über die Anliegerfahrbahn/Busspur abgewickelt.

Der Pasinger Marienplatz wird dabei als Fußgängerzone ausgewiesen. Es entsteht eine zusammenhängende Zone mit entsprechend attraktiven Auslage- und breiten Gehweg- und Aufenthaltsflächen. Die zeitgerechte Andienung der Geschäfte mit Lkw in der geplanten Zone muss gesichert und auch künftig ermöglicht werden. Die Durchfahrt für die zugelassenen Verkehrsarten 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 in Teilbereichen sowie in der Rathausgasse; 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. Der südliche Abschnitt der Bäckerstraße wird von der Landsberger Straße aus erschlossen.

Die städtebaulichen und stadtteilbewertenden Gesichtspunkte sowie die Aspekte der Verkehrssicherheit und der Aufenthaltsqualität für Fußgänger und Radfahrer als potentielle Kunden des Einzelhandels führten im Abwägungsprozess zu der vorgelegten Planung, die auch als Ergebnis der Öffentlichkeitsphase favorisiert wurde.

Die Dimensionierung und bauliche Ausgestaltung der zu realisierenden Ausbauquerschnitte bleiben der weiteren Detail- und Projektplanung vorbehalten.

4.1.2 Kaflerstraße und Busbahnhof (Anlage 13.1 + 13.2)

Im Zuge der Realisierung der Nordumgehung Pasing wird die Kaflerstraße von der Lortzingstraße abgehängt. Dadurch wird die Verkehrsbelastung in dieser Straße deutlich reduziert. Zwischen der Ernsberger- und der Lortzingstraße entsteht ersatzweise für den Entfall der Straßenverbindung eine Rad- und Fußwegverbindung. Der östlich anschließende Abschnitt der Kaflerstraße dient ausschließlich der Erschließung der anliegenden Nutzungen und wird über die U-1566 an das Hauptstraßennetz angebunden.

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 die Gleichmannstraße stadträumlich aufgewertet werden. Als Ersatz für die zu verlegenden Bushaltestellen und zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln ist westlich des Bahnhofs im aufgeweiteten Straßenraum der Kaflerstraße ein Busbahnhof geplant. Aus diesen Gründen ist im Bebauungsplan Nr. 1922 a Bahnhof Pasing die Kaflerstraße in diesem Bereich in einer Breite von 33,50 m festgesetzt. Dabei befinden sich - vorbehaltlich der noch zu erstellenden Detail- und Projektplanung - lediglich die südlichen Bushaltestellen im heutigen Verlauf der Kaflerstraße. Die übrigen Haltestellen werden entlang einer Parallelfahrbahn zwischen der geplanten nördlichen Bebauung und dem heutigen nördlichen Fahrbahnrand der Kaflerstraße situiert. Insgesamt wird dadurch u.a. ein Abrücken der öf-

fentlichen Verkehrsfläche von der südlichen Wohnbebauung zum Schutz der dortigen Bevölkerung erreicht, was auch in der Öffentlichkeitsphase gewünscht wurde. Die im Bereich des Busbahnhofes derzeit befindlichen Parkplätze werden entfallen. Die bestehenden Bäume im nördlichen Bereich des Irmonherplatzes müssen ggf. gefällt werden.

Für die Gestaltung der Kaflerstraße im vorgetragenen Sinne sprechen folgende Gründe:

- Übersichtlichkeit durch wenige Bushaltestellen im Straßenraum;
- geringe Beeinträchtigung von MIV und Radfahrern sowie den Fußgängerströmen durch separate Busspur parallel zur 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 voraussichtlich überwiegend erhalten;
- Trambahnverlängerung in Richtung Westen nach Freiham ist optional möglich.

4.1.3 Pasinger Marienplatz (Anlage 13.3)

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, einschließlich der B 2, aus dem Pasinger Zentrum kann dieser Straßenzug am Marienplatz unterbrochen werden.

Der Marienplatz wird zu einer Fußgängerzone umgestaltet und mit dem östlich und nördlich anschließenden verkehrsberuhigten Geschäftsbereich verknüpft. Dabei wird die Mariensäule in die Straßenachsen der Planegger-/Bodensee-/Landsberger Straße versetzt: eine Durchfahrt ist lediglich für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge sowie Radfahrer möglich. Auf diese Weise entsteht im Zentrum von Pasing ein kommunikativer Treffpunkt mit einer hohen Aufenthaltsqualität für die Bevölkerung, was vor Ort sehr positiv gesehen wird.

Mit dieser Gestaltung werden folgende Ziele erreicht:

- Aktivierung der NUP durch Umorientierung der Hauptfahrbeziehungen;
- störungsfreie Querung des Platzes für den Bus- und Radverkehr;
- eine in die Platzfläche integrierte Überfahrt für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge sowie Radfahrer;
- geordneter Verkehrsablauf;
- die Mariensäule bildet im Schnittpunkt der Blickachsen Bodensee-, Landsberger- und Planegger Straße den zentralen Blickpunkt

4.1.4 Landsberger Straße zwischen Am Knie und Bäckerstraße (Anlage 13.3)

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. Aufgrund aktualisierter Prognosen wird unmittelbar östlich der Bäckerstraße nur noch Erschließungsverkehr sowie Quell- und Zielverkehr in Höhe von 2.000 - 8.000 Kfz/24h erwartet. Zwischen Offenbachstraße und Am Knie wird die Belastung aufgrund hinzu kommender Verkehrsanteile voraussichtlich bis auf ca. 16.000 Kfz/24h (mit Paul-Gerhardt-Tunnel) bzw. ca. 20.000 Kfz/24h (ohne Paul-Gerhardt-Tunnel) ansteigen; das entspricht einer Verkehrsmengenreduzierung gegenüber heute um mindestens 50 %. Auf Grundlage der künftigen Straßennetzgestaltung und der vorliegenden Verkehrsprognosen wird die Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie überwiegend Erschließungsfunktion übernehmen. In diesem Abschnitt wird die Fahrstreifenanzahl von vier auf zwei (je 1 Fahrstreifen/Richtung) reduziert. Die Trambahnlinie 19 wird dabei zwischen Am Knie und Bäckerstraße auf einem eigenen Gleiskörper geführt; die Möglichkeit der vollen Bevorrechtigung der Trambahn wurde durch eine Leistungsfähigkeitsuntersuchung des Planungsbüros gevas im Dezember 2006 nachgewiesen.

Im Zuge der möglichen Neuaufteilung des Straßenraumes wurden mehrere Alternativen betrachtet, um den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Dabei wurde auf die Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie der Aufenthaltsqualität großes Augenmerk gelegt.

Als Ergebnis des Abwägungsprozesses und unter der Prämisse, Wirtschaftlichkeit der Planungsmaßnahmen und angestrebte Funktionalität des Straßenraumes optimal zu verknüpfen, wird - auch unter Einbeziehung der Auswertung der Öffentlichkeitsphase sowie der Haltung des örtlichen Bezirksausschusses - die nachfolgend beschriebene Umgestaltung zur Ausführung vorgeschlagen:

Die Gleistrasse der Trambahnlinie wird von Am Knie bis zur Bäckerstraße straßenmittig auf einem besonderen Bahnkörper geführt; dadurch wird u.a. auch der vorgesehenen Priorisierung der Trambahn Rechnung getragen. Im Abschnitt zwischen Am Knie und Offenbachstraße wird die jeweilige Richtungsfahrbahnbreite für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ca. 4,50 m reduziert. Desweiteren sind durchgehend beidseitige bauliche Radwege vorgesehen. Im Bereich der Landsberger Straße zwischen Offenbachstraße und Bäckerstraße steht dem MIV grundsätzlich eine Fahrbahnbreite von 4,50 m zur Verfügung; jedoch wird vom Kreisverwaltungsreferat aufgrund der hier zu erwartenden, wesentlich geringeren Verkehrsbelastung als östlich der Offenbachstraße eine weitere Reduzierung bis auf ca. 4,00 m im Rahmen der Detail- und Projektplanung geprüft. Durch die gewählte Fahrbahnbreite können teilweise breitere Gehwege (in Teilbereichen werden die Gehwege im Vergleich zum Bestand verschmälert) sowie neben einer dann ebenfalls möglichen Straßenrandbegrünung (ggf. beidseitig einzelne Bäume bzw. abschnittsweise eine Allee) auch weiterführende beidseitige, separate Radwege bis zur Rathausgasse realisiert werden. Dies trägt sowohl zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit als auch zur Verbesserung des Kleinklimas bei und wertet zugleich den gesamten Stra-

ßenzug der Landsberger Straße städtebaulich auf. Nur durch eine Verlegung der Trambahntrasse in die Straßenmitte kann ein möglichst großer Gestaltungsspielraum erzielt werden.

Allerdings muss davon ausgegangen werden, dass bei einer Verschiebung der Gleisachse um mehr als 0,50 m gegenüber der heutigen Gleisachse für den betroffenen Abschnitt ein Planfeststellungsverfahren mit allen daraus resultierenden Auflagen und Einschränkungen durchgeführt werden muss. Die Festlegung erfolgt durch die Regierung von Oberbayern. Für die Planung der Gleisverschiebung mit den erforderlichen Anpassungen im Straßenraum muss - einschließlich der Durchführung eines möglichen Planfeststellungsverfahrens und der Bauvorbereitung - von einem Zeitraum von mindestens vier Jahren ausgegangen werden. Außerdem führt der Bau der Gleisanlagen in einer anderen als der heutigen Lage zu erheblichen Mehrkosten gegenüber einer bestandsorientierten Lösung. Diese Kosten können nicht durch die SWM GmbH getragen werden.

Im Übrigen ist die Sanierung der Gleisanlagen in der Landsberger Straße zwischen Am Knie und Bäckerstraße, unabhängig von der künftigen Straßenraumgestaltung, spätestens 2009 notwendig. Die Verschiebung der Sanierung ist zeitlich nur eingeschränkt möglich und mit erhöhtem finanziellen Aufwand für zusätzliche Unterhaltsmaßnahmen verbunden.

Die Planung stellt sich zusammengefasst folgendermaßen dar:

- Neuverlegung der Gleise in die Straßenmitte;
- besonderer Bahnkörper straßenmittig von Am Knie bis Bäckerstraße;
- der Nachweis der vollen Bevorrechtigung der Trambahn ist durch eine verkehrstechnische Untersuchung erbracht;
- Fahrspurbreite MIV ca. 4,50 m zwischen Am Knie und Bäckerstraße (ggf. 4,00 m im Bereich zwischen Rathausgasse und Offenbachstraße);
- Längsparken beidseitig der Landsberger Straße;
- beidseitige Radwege zwischen Rathausgasse und Am Knie;
- teilweise breitere Gehwege, mit Ausnahme der Kreuzungsbereiche (in Teilabschnitten werden die Gehwege gegenüber den vorhandenen Bestandsbreiten verschmälert);
- weitestgehend beidseitige Baumreihen;
- ggf. Planfeststellungsverfahren aufgrund der Gleisverschiebung erforderlich;
- ggf. Lärmschutz für bestehende Gebäude notwendig.

4.1.5 Bodenseestraße zwischen Lortzing- und Planegger Straße (Anlage 13.2)

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- und Umbau der Bodenseestraße im genannten Abschnitt wie folgt möglich:

- Fahrbahnreduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen (1 Fahrstreifen/Richtung; Ausnahme: Staurenbereich zur Lortzingstraße);
- zusätzliche Parkplätze, vorzugsweise am südlichen Fahrbahnrand;
- beidseitige Radwege und breitere Gehwege sowie zusätzliche
- 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 bzw. zu den Würmtalgemeinden erhalten.

4.1.6 Südliche Offenbachstraße zwischen Bahnflächen und Landsberger Straße (Anlage 13.3)

Die Offenbachstraße wird in diesem Abschnitt entsprechend ihren künftigen Anforderungen umgebaut und 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 im öffentlichen Straßenraum;
- zusätzliche Stellplätze am westlichen Fahrbahnrand;
- beidseitige Anordnung von Bäumen.

Dabei bleibt grundsätzlich die heutige Buslinienführung erhalten.

Für die Umgestaltung der Offenbachstraße wird gemäß städtebaulichem Vertrag ein Umbauvertrag mit dem Investor des Einkaufszentrums Pasing-Arcaden geschlossen. Die zeitliche Realisierung wird im Zusammenhang mit den Pasing-Arcaden erfolgen.

4.2 Trambahnverlängerung der Linie 19 bis zum Bahnhof Pasing (Anlage 12)

Wie im Nahverkehrsplan vorgesehen, soll die Trambahnlinie 19 vom Pasinger Marienplatz bis zum Pasinger Bahnhof verlängert werden. 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 Ausschusses für Arbeit und Wirtschaft und des Ausschusses für Stadtplanung und Bauordnung am 06.12.2005 zur Kenntnis gebracht. Das weitere Vorgehen soll auf der Grundlage des hier vorliegenden Entscheidungsvorschlags zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum erfolgen.

Durch die Verlängerung der Trambahn bis zum Bahnhof Pasing und die Zusammenfassung aller den Bahnhof Pasing anfahrenen Buslinien am geplanten Busbahnhof in der Kaflerstraße können die Verknüpfung aller ÖPNV-Verkehrsmittel im Zentrum von Pasing sowie die jeweiligen Umsteigebeziehungen optimiert werden.

4.3 Parkraumbilanz (Anlage 8)

Im Rahmen der Öffentlichkeitsphase und der Abstimmung mit den beteiligten Fachdienststellen wurde auch das Thema "Ruhender Verkehr" diskutiert. Auf der Grundlage der unter Ziffer 4.1 dargelegten Maßnahmen des Verkehrskonzeptes sowie der unter Ziffer 4.2 beschriebenen Trambahnverlängerung bis zum Bahnhof Pasing 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 grundsätzlich ausgeglichen ist. Bei der Bilanzierung wurden die nach der Straßenverkehrsordnung (StVO) regulär ausgewiesenen Pkw-Stellplätze im Straßenraum erhoben; im Widerspruch zur StVO (z. B. eingeschränktes Haltverbot, Z 286; o.ä.) dauerhaft belegte/regelwidrig benutzte Stellplätze sind in die Bilanz nicht eingeflossen. Im Rahmen der weiteren Verfahrensschritte wird die Stellplatzbilanz entsprechend dem aktuellen Planungsstand aktualisiert.

Im verkehrsberuhigten Geschäftsbereich (Bäcker- und Gleichmannstraße, östlicher Teil der Kaflerstraße, Landsberger Straße zwischen Gleichmann- und Bäckerstraße) ist Parken oder Halten zukünftig nur noch für Lieferverkehr in den ausgewiesenen Zonen auf der Gehbahn möglich. Die derzeit in der Gleichmannstraße vorhandenen Be- und Entlademöglichkeiten (eingeschränktes Halteverbot) werden zurückgebaut.

Im Übrigen soll zur Deckung des Parkbedarfs im Bereich des künftigen Busbahnhofs die sogenannte Zentrumsgarage mit voraussichtlich ca. 300 Stellplätzen gebaut werden; nach derzeitigem Planungsstand wird sich deren Belegung aus pflichtigen Stellplätzen der angrenzenden vorhandenen und geplanten Nutzungen, aus Stellplätzen für DB-Beschäftigte und Einzelhandel im Bahnhofsbereich, aus Park & Rail sowie Kundenstellplätzen für das Pasinger Zentrum zusammensetzen.

Zum Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2007 i.S. „Gesamtkonzept für P+R-Anlagen sowie B+R-Anlagen in München“ hinsichtlich einer erneuten Überprüfung der Situierung eines P+R-Angebotes im Zuge der Planungen für das Pasinger Zentrum wird folgendes Ergebnis mitgeteilt:

Die Unterbringung von P+R-Stellplätzen nordöstlich des Pasinger Bahnhofs (vermutlich auf dem Weyl-Gelände) kann aus verkehrsplanerischen Gründen nicht befürwortet werden. Der Bahnhof Pasing ist für Nutzerinnen und Nutzer aus dem Umfeld mit Bus, Tram und Fahrrad hervorragend erreichbar. Für Verkehre aus dem Umland sind bereits weiter außerhalb (Lochhausen, Langwied, Aubing, Harthaus, Westkreuz, Klinikum Großhadern, Fürstenried West sowie S-Bahn-Stationen im Umland) P+R-Möglichkeiten vorhanden bzw. geplant. Der Stellplatzbedarf für den DB-Fernverkehr („Park+Rail“) ist nicht Bestandteil des städtischen P+R-Konzeptes, das insbesondere auf die Entlastung der Münchner Innenstadt abzielt. Hierfür können daher auch keine Stellplatzablösemittel eingesetzt werden. Außerdem ist zu erwarten, dass sich die Situation im ruhenden Verkehr im Umfeld des Pasinger Bahnhofs durch die westlich des Bahnhofsgebäudes geplante Zentrumsgarage (ca. 300 Stell-

plätze) entspannen wird. Für das Weyl-Gelände gibt es ebenfalls Vorüberlegungen zur Schaffung zusätzlicher bewirtschafteter Stellplätze.

4.4 Kostenschätzung (Anlage 9)

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 9.1). 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. 7,9 Mio. € (Anlage 9.2). Vom Kommunalreferat werden zu gegebener Zeit konkrete Grundstücksverhandlungen hinsichtlich der Sicherung überplanter Straßenraumflächen, die noch nicht im Besitz der Landeshauptstadt München sind, zu führen sein. Der Kostenrahmen stellt allerdings nur eine erste grobe Einschätzung nach dem derzeitigen Kenntnisstand dar. Die genaue Zuordnung von Kosten zum Trambahnprojekt bzw. zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum ist heute noch nicht möglich. Aufgrund vieler weiterer Unwägbarkeiten und der momentan noch nicht vollständig beinhalteten Kostengrößen, z. B. Altlasten, Abbrucharbeiten Post, Beleuchtung, Lichtzeichenanlagen, 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 Eigentümer/Erbbauberechtigten zu leisten wären.

Grundlage hierfür bilden die Erschließungsbeitrags- bzw. Straßenausbaubeitragsatzung der Landeshauptstadt München.

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

4.5 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 er-

hoben. Auf der Basis dieser aktuellen Verkehrsbelastungszahlen und der vorliegenden Verkehrsprognosen wurden die Auswirkungen der geänderten Straßennetzzusammenhänge von einem Gutachter geprüft. Die Untersuchungsergebnisse wurden im Rahmen der Öffentlichkeitsphase vorgestellt und in einem Workshop eingehend diskutiert. Ergänzend erfolgte im Herbst 2006 eine sogenannte Flussverfolgungszählung (mit Kennzeichenerfassung) zwischen der Pippinger Straße im Westen und der Offenbachstraße im Osten bzw. Landsberger Straße im Südosten des Siedlungsgebietes, die die Bewertung durch den Gutachter bestätigt:

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 geplanten Paul-Gerhardt-Tunnels wird eine weitere spürbare Verkehrsentlastung in der Nusselstraße und Paul-Gerhardt-Allee für den Planungshorizont 2015 bzw. 2020 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 von 2005 keine Mehrbelastungen widerspiegelt und auch die aktuelle Flussverfolgungszählung keinen überdurchschnittlichen Durchgangsverkehr ergeben hat, sind Präventivmaßnahmen im Bereich westlich und östlich der Offenbachstraße nicht erforderlich.

Das Planungsreferat beabsichtigt aber, zusätzlich eine weitergehende verkehrsplanerische Überprüfung für das Quartier Pippinger Straße/Verdistraße/-Bahnlinie S 2/Bahnanlagen Pasing mittelfristig im Rahmen der Überplanung des Gewerbegebietes Paul-Gerhardt-Allee durchzuführen. Beim Nachweis der Notwendigkeit vertiefender verkehrsplanerischer Untersuchungen wird dem Stadtrat zu gegebener Zeit ein Konzeptvorschlag unterbreitet.

Kurzfristige Lösungsmöglichkeiten für die bereits im Rahmen der Öffentlichkeitsphase eingebrachten Probleme vor allem im ruhenden Verkehr um den Wensauerplatz werden unabhängig von den weiteren Verfahrensschritten zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum vom Planungsreferat im Benehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat zeitnah untersucht und bei Erfordernis Lösungsmöglichkeiten entwickelt.

In diesem Zusammenhang wird hinsichtlich des Instrumentariums Parkraummanagement darauf hingewiesen, dass zunächst in 4 Sektoren im Stadtgebiet innerhalb des Mittleren Rings Parkraummanagementgebiete bis Ende 2010 eingeführt werden. Danach werden auch Gebiete außerhalb des Mittleren Rings mit vergleichbarer Parkraumsituation untersucht und ggf. entsprechende Maßnahmen eingeführt. Priorität hat aber zunächst das Gebiet innerhalb des Mittleren Rings.

4.6 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 die Erschließung des neuen Einkaufszentrums Pasing-Arcaden mittels Vollanbindung von der Offenbachstraße aus. Außerdem ist eine vorzeitige Realisierung der Nutzungen westlich des Bahnhofsgebäudes bis zum Würmkanal gemäß Bebauungsplan Nr. 1922 a Bahnhof Pasing, einschl. Busbahnhof, mit einem Ersatzbau für das Postgebäude an der Kaflerstraße denkbar.

Vor Baubeginn der Verlängerung der Trambahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing sind die bestehenden Bushaltestellen aus der Bäcker- und Gleichmannstraße in die Kaflerstraße (westlich des Bahnhofsplatzes) zu verlagern. Voraussetzung hierfür ist der Erwerb des benötigten Postgrundstückes. 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 Trambahnlinie 19 umzubauen.

Die Öffnung der Rathausgasse für einen Zwei-Richtungs-Verkehr ist grundsätzlich von der geplanten Bebauung östlich der Rathausgasse und den damit notwendigen Zufahrtsmöglichkeiten abhängig. Bereits beim Umbau der Landsberger Straße ist der Knotenpunkt mit der Rathausgasse als Vollknoten, d.h. mit Signalisierung, etc. zu erstellen.

Im Übrigen wird auf die besonderen Abhängigkeiten verschiedener Einzelmaßnahmen untereinander hingewiesen. Für die erforderliche Verlagerung der Bushaltestellen aus der Bäcker-/Gleichmannstraße in den Bereich des künftigen Busbahnhofs in der Kaflerstraße müssen zum einen die benötigten Flächen des Postgeländes vom Kommunalreferat erworben sein, damit zum anderen der Busbahnhof in diesem Bereich des aufgeweiteten Straßenraums der Kaflerstraße gebaut werden kann. Außerdem besteht eine Wechselwirkung zwischen den geplanten Maßnahmen im unmittelbaren Bahnhofsbereich und der Ausbauplanung zur NUP sowie den Neubauplanungen zur Trambahnverlängerung, die in die letztendliche Gestaltung des Bahnhofsplatzes einfließen müssen. In diesem Zusammenhang soll auch vom Planungsreferat mit fachlicher Unterstützung des Baureferates geprüft werden, ob und ggf. wann ein Erwerb der Bahnhofsvorplatzflächen durch die Landeshauptstadt

München sowie eine entsprechende bahnrechtliche Freistellung sinnvoll und möglich ist. Der Bahnhofsvorplatz kann nur nach der Zustimmung der DB AG oder dem Erwerb der Fläche umgestaltet werden; er ist derzeit zwar als Bahnfläche gewidmet, das Baureferat ist allerdings für den betrieblichen Unterhalt verantwortlich.

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 (Herbst 2012) voraussichtlich ab 2013 gemäß den o.g. zeitlichen Abhängigkeiten koordiniert erfolgen. Ausgenommen sind die notwendigen Vorweg-Maßnahmen, wie Umgestaltung der südlichen Offenbachstraße, Kaflerstraße mit Busbahnhof, welche in Abhängigkeit von den Bauabschnitten der Hochbaumaßnahmen, z.B. des neuen Einkaufszentrums Pasing-Arcaden, der Nachfolgenutzung auf dem heutigen Postgelände, etc. stehen. Ferner werden seitens der SWM GmbH im Zusammenhang mit der Realisierung der Trambahnverlängerung vorzeitige Maßnahmen in der Bäcker- und Gleichmannstraße geprüft, um die Gesamtbauzeit und damit die Beeinträchtigungen für die Anlieger zu minimieren.

Seitens der örtlichen Bevölkerung und des Bezirksausschusses bestehen Bedenken, dass das Pasinger Zentrum eine jahrelange Großbaustelle werden könnte. Aufgrund der o.g. Ausführungen wird seitens der betroffenen Fachdienststellen der Landeshauptstadt München sowie der SWM GmbH im Rahmen der aufgezeigten Möglichkeiten eine maximale Koordinierung der zu erwartenden Baumaßnahmen, ggf. im Benehmen mit Dritten (z.B. DB AG, private Grundstückseigentümer), angestrebt. Dabei muss auch während der Baumaßnahmen der Lieferverkehr für die anliegenden Geschäfte, Betriebe und Einzelhändler sichergestellt bleiben.

4.7 Allgemeine Anmerkungen

Die Konzeptbausteine/Einzelmaßnahmen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum betreffen vor allem den gesamten Straßenraum der Landsberger-/Bodenseestraße von westlich Am Knie bis zur Lortzingstraße, die Bäcker- und Gleichmannstraße sowie die Kaflerstraße einschließlich des Bahnhofsvorplatzes. Es muss darauf hingewiesen werden, dass, wie auch z. B. bei Inkrafttreten von Bebauungsplänen üblich, die überplanten Flächen noch nicht alle in städtischem Besitz sind. In den weiteren Verfahrens- und Planungsschritten muss dementsprechend vom Kommunalreferat zu gegebener Zeit in Grundstücksverhandlungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern eingetreten werden. Sollten die Grundstücke nicht vollständig erworben werden können, müssten gestalterische Einschränkungen in Kauf genommen werden.

Zwischenzeitlich wurden bereits die Verhandlungen hinsichtlich des Erwerbs diverser durch die Landeshauptstadt München sowie Dritte aufgenommen. Dadurch können voraussichtlich sowohl die gemäß Bebauungsplan Nr. 1922 a Bahnhof Pasing festgesetzten Nutzungen auf den Flächen zwischen dem Bahnhof Pasing und dem Würmkanal als auch der geplante Busbahnhof mit der darunter vorgesehenen Zentrumsgarage zeitgerecht realisiert werden. Ggf. werden die im Straßenraum der Kaflerstraße vorgesehenen Planungen sogar schon gewisse Zeit vor der Inbetriebnahme der NUP – möglicherweise zeitgleich mit den Baumaßnahmen auf dem ehemaligen Postgelände – als vorweggenommene Einzelbausteine des Verkehrskonzeptes umgesetzt.

5. Weiteres Vorgehen

Das Planungsreferat hat im Rahmen der Planungen zur Nordumgehung Pasing bereits die Projektsteuerung für den hierdurch erforderlichen Umbau des Bahnhofs Pasing und der seitlich angrenzenden Flächen übernommen.

Auch die Koordination für die weitere Entwicklung der Konzeptbausteine des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum sowie den erweiterten Bereich des Bahnhofsvorplatzes mit seinen vielfältigen Funktionen kann mit der Bahn sowie betroffenen Grundeigentümern als Beteiligte der Planungsverfahren im Bereich der Zentralen Bahnflächen durch das Planungsreferat erfolgen. Die anschließende Konzeptabstimmung (Vorentwurfsplanung) wird ebenfalls vom Planungsreferat durchgeführt. Um diese ergänzende Projektsteuerungsaufgabe wahrnehmen zu können, müssen erforderliche Haushaltsmittel aus dem Projekthaushalt HLP verwendet werden.

Zur Lösung der stadtgestalterischen Aufgaben im Zusammenhang mit dem geplanten Bau der Trambahn zum Pasinger Bahnhof und der Umgestaltung von Straßen im Pasinger Zentrum wurde das Baureferat bereits mit Beschluss des Bauausschusses vom 16.01.2007 beauftragt, einen Workshop zur Vorbereitung eines Planungsgutachtens für den Planungsumgriff der vom „Verkehrskonzept Pasing-Zentrum“ betroffenen Stadträume unter Beteiligung des Planungsreferates durchzuführen. Dem Stadtrat wird zu gegebener Zeit vom Baureferat über das Ergebnis des Workshops berichtet.

Desweiteren wird das Baureferat nach der Entscheidung über das Verkehrskonzept Pasing-Zentrum entsprechend den in Ziffer 4.6 dargestellten zeitlichen Abhängigkeiten zu gegebener Zeit Bedarfsprogramme für die entsprechenden Maßnahmen im nachgeordneten Straßennetz im Pasinger Zentrum erstellen und die notwendigen Finanzmittel für die Einstellung in das Mehrjahresinvestitionsprogramm (MIP) beantragen. Darüber hinaus wird das Kommunalreferat zu gegebener Zeit in die erforderlichen Grundstücksverhandlungen eintreten, um die überplanten, noch nicht in städtischem Besitz befindlichen Grundstücksflächen in den vom Verkehrskonzept betroffenen Straßenräumen zu sichern.

6. Anträge und Empfehlungen

Aus dem dargestellten Sach- und Planungsstand, der fachlichen Beurteilung und dem Entscheidungsvorschlag ergibt sich nachfolgende inhaltliche und abschließende Behandlung noch offener Anträge und Empfehlungen.

6.1 Antrag Nr. 413 von Herrn Stadtrat Fricke vom 08.04.1997 (Anlage 1) "Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche"

Am 08.04.1997 hat Herr Stadtrat Fricke den Antrag gestellt, in allen noch nicht als Fußgängerzone ausgewiesenen Bereichen der Innenstadt innerhalb des Altstadtringes "Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche" auszuweisen (Ziffer 1 des Antrags) und zu überprüfen, welche sonstigen Bereiche in der Stadt – bevorzugt die alten Ortskerne – sich ebenfalls für eine solche Maßnahme eignen (Ziffer 2 des Antrags). Mit Beschluss des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 22.07.1997 wurde der Antrag in Ziffer 1 geschäftsordnungsgemäß behandelt und in Ziffer 2 aufgegriffen. Dabei wurde dem Planungsreferat empfohlen, im Benehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat zu prüfen, ob außerhalb des Altstadtringes – bevorzugt im Bereich alter Ortskerne – die stadtplanerischen Voraussetzungen für die Ausweisung "Verkehrsberuhigter Geschäftsbereiche" gegeben sind.

Unter Hinweis auf die Ausführungen in Ziffer 4.1.1 des Vortrages sind diese Voraussetzungen im Pasinger Zentrum mit der Umgestaltung der Bäcker- und Gleichmannstraße gegeben; diese werden als "Verkehrsberuhigte Geschäftsbereiche" ausgewiesen.

Entsprechend der o.g. Empfehlung des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 22.07.1997 wird das Planungsreferat auch in ähnlich gelagerten Fällen einer geplanten Umgestaltung alter Ortskerne im Benehmen mit dem Kreisverwaltungsreferat von Fall zu Fall prüfen, ob eine Ausweisung der Verkehrsflächen als "Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich" straßenverkehrsrechtlich möglich ist.

Dem Antrag Nr. 413 (Ziffer 2) von Herrn Stadtrat Fricke vom 08.04.1997 und der Empfehlung des Kreisverwaltungs Ausschusses vom 22.07.1997 wird nach Maßgabe der obigen Ausführungen entsprochen.

6.2 Antrag Nr. 5103 des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 25.07.2000 (Anlage 2) "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 des Busbahnhofs im Zuge des Straßenraumes der Kaflerstraße, 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.

6.3 Antrag Nr. 02-08 / A 01501 von Herrn StR Christian Müller vom 12.03.2004 (Anlage 3) und Konzept der Bürgerinitiative Verkehrskonzept Villenkolonie I sowie Fragenkatalog des Bezirksausschusses 21 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"

a) Zur Vorbereitung des Vollversammlungsbeschlusses vom 10.05.2006 zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum wurden u.a. 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. Auf die detaillierten Ausführungen unter Ziffer 4.5 des Vortrages wird hingewiesen.

b) Ergänzend dazu hat der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing am 17.01.2006 ein Konzept der Bürgerinitiative Verkehrskonzept Villenkolonie I sowie einen Fragenkatalog vorgelegt, zu dem grundsätzlich ebenfalls auf die Ausführungen unter Ziffer 4.5 des Vortrages hingewiesen wird: Demnach müssen keine unmittelbar erforderlichen konzeptionellen Maßnahmen ergriffen werden; es sollen aber dennoch zur Minimierung verkehrlicher Beeinträchtigungen der Straßen nördlich der Bahnanlagen folgende Untersuchungen durchgeführt werden:

- Kurzfristig ist in Abstimmung mit dem Kreisverwaltungsreferat eine erneute Untersuchung des ruhenden Verkehrs vor allem im Bereich um den Nordausgang des Pasinger Bahnhofs und den Wensauer Platz denkbar; daraus resultierend könnten bei Bedarf verkehrsordnende Maßnahmen im angrenzenden Straßennetz diskutiert werden.
- Mittelfristig werden im Rahmen des Parkraummanagements auch Gebiete außerhalb des Mittleren Rings mit vergleichbarer Parkraumsituation untersucht, d.h. ggf. auch der Siedlungsbereich nördlich der Bahn, und ggf. entsprechende Maßnahmen eingeführt.
- Mittel- bis langfristig werden - nach Durchführung eines städtebaulichen Wettbewerbes für das Gebiet um die Paul-Gerhardt-Allee und der Weiterführung des verbindlichen Bauleitplanverfahrens (Bebauungsplan) - auch die in diesem Rahmen erforderlichen verkehrsplanerischen Untersuchungen, ggf. ausgedehnt auf das gesamte Quartier nördlich der Bahnanlagen bis zur Verdistrasse, durchgeführt.

Im Übrigen hat der Bezirksausschuss 21 zwischenzeitlich mit Schreiben vom 18.10.2006 und 22.11.2006 (Anlage 6) mitgeteilt, dass er keine Einarbeitung seines Fragenkatalogs in den Beschluss zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum "wünscht, sondern dass dieser Fragenkatalog nach Ansicht des BA 21 zunächst gar nicht zu diesem Beschluss dazugehört. Der BA 21 wünscht vorerst kein Verkehrskonzept für die Gebiete nördlich der Bahn, sondern lediglich die Beantwortung der konkreten Fragen." Zu diesen solle Stellung genommen und das Ergebnis der Prüfung mitgeteilt werden.

Dem Antrag Nr. 02-08/A 01501 von Herrn StR Christian Müller vom 12.03.2004 wird nach Maßgabe der o.g. Ausführungen entsprochen. Der Fragenkatalog des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 17.01.2006 muss von Planungsreferat, Kreisverwaltungsreferat und Baureferat noch detailliert geprüft werden. Ein konkreter Zeitpunkt für die Beantwortung der umfangreichen Fragen kann derzeit noch nicht genannt werden. Wie der Bezirksausschuss 21 sieht auch das Planungsreferat keinen Zusammenhang mit dem Verkehrskonzept Pasing-Zentrum.

6.4 Empfehlung Nr. 02-08 / E 00055 der Bürgerversammlung des Stadtbezirkes 21 - Pasing-Obermenzing am 28.04.2005 (Anlage 5)

"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) wurden 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 (Herrsching) 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 entsprochen werden.

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

Beteiligung der Bezirksausschüsse

Der hauptbetroffene Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing sowie der angrenzende Bezirksausschuss des 25. Stadtbezirkes Laim wurden gemäß § 9 Abs. 2 und 3 (Katalog des Planungsreferates Ziffer 2) der Bezirksausschuss-Satzung – entsprechend dem Auftrag der Vollversammlung des Stadtrates vom 10.05.2006 - angehört.

Der Bezirksausschuss des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing hat sich in seiner Sitzung am 25.07.2006 mit der Angelegenheit befasst und die als Anlage 6 beigefügte Stellungnahme (Schreiben vom 27.07.2006) abgegeben. Die Stellungnahme wurde in den Abwägungsprozess zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum (siehe Einleitung zu Ziffer 4 des Vortrages) einbezogen.

Der Bezirksausschuss des 25. Stadtbezirkes Laim hat sich in seiner Sitzung am 04.07.2006 mit der Angelegenheit befasst und die als Anlage 7 beigefügte Stellungnahme (Schreiben vom 25.07.2006) abgegeben, die vom Planungsreferat wie folgt gewürdigt wird:

Die Weinberger- und auch die Agnes-Bernauer-Straße sind nachgeordnete Hauptverkehrsstraßen, die den von Westen bzw. Südwesten herangeführten motorisierten Individualverkehr (MIV) zum übergeordneten Hauptverkehrsstraßennetz leiten sollen. Durch die Unterbrechung des Straßenzuges Bodensee-/Landsberger Straße am Pasinger Marienplatz ist zwar eine gewisse Verkehrsverlagerung zu erwarten, allerdings in einer Größenordnung, die von der Weinberger- und der Agnes-Bernauer-Straße aufgrund der vorhandenen Kapazitätsreserven voraussichtlich ohne spürbare Qualitätseinbußen im Verkehrsablauf aufgenommen werden kann. Die vorhandene Straßennetzgestaltung im Hauptstraßennetz im östlichen Pasing sowie im westlichen Laim sieht eine stadtverträgliche, gleichmäßige Weiterleitung bzw. Verteilung des zu bewältigenden Verkehrsaufkommens (Ziel- und Quellverkehr) an die Nordumgehung Pasing und die Landsberger Straße vor.

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

Eine rechtzeitige Beschlussvorlage gemäß Ziffer 2.7.2 der AGAM konnte nicht erfolgen, da die erforderlichen Überprüfungen, Abstimmungen und weiteren Vorbereitungen erst in den letzten Tagen abgeschlossen werden konnten. Die von der Vollversammlung des Stadtrates am 14.03.2007 erbetene Vorlage des Konzeptes zur Verkehrsberuhigung im Bereich des Pasinger Zentrums bis zum 18.04.2007 war leider nicht möglich; hierzu darf auf das Schreiben des Planungsreferates vom 17.04.2007 hingewiesen werden. Eine Behandlung in der jetzigen Sitzung erfolgt auf Wunsch aus den Reihen des Stadtrates.

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

II. Antrag der Referentin

Ich beantrage Folgendes:

1. Dem nach der Öffentlichkeitsphase sowie der Bezirksausschuss-Anhörung und im anschließenden Abwägungsprozess entwickelten Entscheidungsvorschlag zum Verkehrskonzept Pasing-Zentrum wird zugestimmt.
2. Das Baureferat wird gebeten, auf der Grundlage dieser Beschlussfassung sowie der zeitlichen Abhängigkeiten der Planungsmaßnahmen untereinander die MIP-Anmeldungen vorzunehmen und entsprechend der zeitlichen Abfolge der Planungsmaßnahmen die Bedarfsprogramme für die Maßnahmen des Verkehrskonzeptes Pasing-Zentrum rechtzeitig zu erarbeiten und dem Stadtrat zur Genehmigung vorzulegen.
3. Das Kommunalreferat wird gebeten, zu gegebener Zeit in konkrete Kaufverhandlungen zu den im Rahmen des Verkehrskonzeptes überplanten, noch nicht in städtischem Besitz befindlichen Grundstücksflächen (betroffener Straßenraum und ggf. Bahnhofsvorplatz) einzutreten.
4. 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.
5. Der Prüfungsauftrag aus dem Beschluss der Vollversammlung des Stadtrates vom 24.01.2007 (Ziffer 1) hinsichtlich der Situierung eines P+R-Angebotes im Pasinger Zentrum ist damit erledigt.
6. Der Antrag Nr. 413 von Herrn Stadtrat Fricke vom 08.04.1997 ist in Ziffer 2 damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
7. Der Antrag Nr. 02-08 / A 01501 von Herrn Stadtrat Christian Müller vom 12.03.2004 ist damit geschäftsordnungsgemäß behandelt.
8. Der Antrag Nr. 5103 des Bezirksausschusses des 21. Stadtbezirkes Pasing-Obermenzing vom 25.07.2000 ist damit gemäß Art. 60 Abs. 4 Gemeindeordnung behandelt.
9. 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.
10. Dieser Beschluss unterliegt nicht der Beschlussvollzugskontrolle.

II. Beschluss

nach Antrag.

Über den Beratungsgegenstand wird durch die Vollversammlung des Stadtrates endgültig entschieden.

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 II/V 1

an das Direktorium HA II/V 2 (4 x)

an das Direktorium HA II/V 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

2. 8. An die Stadtwerke München GmbH - MVG mbH

9. An das Planungsreferat HA I, I/1, I/3, I/4

10. An das Planungsreferat HA I/01 BVK

11. An das Planungsreferat HA II, II/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

Am

Planungsreferat SG 3

I.A.