

Einzelne Anregungspunkte zu den Ergebnissen

im „Plangutachten Pasinger Zentrum“

Allgemeines:

1. Weiterhin wird ein integriertes Gesamtkonzept Pasing für nötig befunden.
2. Die weitere Planung im Rahmen des Plangutachtens Pasing Zentrum und die Vergabe an zwei Architekturbüros wird kritisiert. Wenn schon bedauerlicherweise die Auftragsvergabe an zwei Büros erfolgt ist, müssen die Ergebnisse dieser Planungen in einer intensiven Öffentlichkeitsphase erörtert und bewertet und miteinander verzahnt werden. Der Hinweis auf Zeitdruck darf nicht zu unbefriedigenden Ergebnissen führen.
3. Die Planungen in Pasing beziehen sich in diesem Plangutachten zwar auf den Bereich Marienplatz, Gleichmann-/Bäckerstraße und Landsberger- / Bodenseestraße. Diese Planungen haben jedoch Auswirkungen auf die umliegenden Gebiete und diese Gebiete müssen entsprechend berücksichtigt und gegebenenfalls auch zukünftig gesondert behandelt werden.
4. Neben den jetzt ausschließlich berücksichtigten verkehrlichen Belangen muss man sich verstärkt mit den Belangen von Aufenthaltsqualität, Kultur und Gastronomie befassen.

Pasinger Bahnhofsvorplatz

Der Siegerentwurf bearbeitet ausschließlich die Ost-West- Achse vor dem Pasinger-Bahnhof. Die Süd-Nord-Achse als historische Blickachse auf das denkmalgeschützte, für die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts typische Bahnhofsgebäude, das auch ein bestimmtes Vorfeld verlangt, wurde vernachlässigt. Die Mehrzahl der Bahnfahrgäste wird die auf den Bahnhof zulaufende Süd-Nord- Achse weiterhin benutzen. Sie bedarf auch deshalb einer besonderen Betonung.

Die ausschließliche Hervorhebung der Verbindung zwischen Pasing-Arkaden, dem Bahnhof und dem Rio –Gebäude zeigt auch, dass die Aufwertung des alten Pasinger Zentrums (Stichwort: „Pasinger Dreieck“) vernachlässigt wurde. Gerade das jetzige Pasinger Zentrum mit Marienplatz muss, um nicht ganz zu veröden, eine attraktive Verbindung zum Bahnhof bekommen.

Die Gestaltung des „Busbahnhofs“ ist nicht nur unter funktionalen Gesichtspunkten, sondern auch aus städteplanerischer Sicht und unter dem Gesichtspunkt der Aufenthaltsqualität zu behandeln.

Auch die Überarbeitung der Grünfläche „Irmonherplatz“, nach Plangutachten jetzt lediglich Busumkehrschleife, gehört berücksichtigt.

Eine Furt für den Linienbus-/Taxi-/Radfahrverkehr ist zwischen Kaflerstraße und Bahnhofplatz vorzusehen, die Möglichkeit eines Schleichweges für PKW/LKW ist auszuschließen.

Rathausvorplatz

Beim Pasinger Rathausplatz ist die zukünftige Verkehrsfläche weit überdimensioniert. Wenn die Durchfahrt zum Marienplatz und in die Bäckerstraße nach Norden nicht mehr möglich ist und die bisherige Verkehrsbelastung auf ca. 5 000 Kfz pro Tag sinkt, müsste es doch möglich sein, die wenigen Kraftfahrzeuge nicht auf eigener Fahrbahn, sondern nach Vorlauf der Tram auf deren Spur nachlaufen zu lassen. Beispielsweise wäre die Ost-West Trasse der Tram direkt an den Rathausplatz anzuschließen, südlich davon könnte der PKW-Verkehr in Ost-West-Richtung geführt werden. In West-Ost-Richtung könnten die Tram und der PKW-Verkehr auf der gleichen Trasse laufen. Für den Radverkehr müsste allerdings bei dieser Regelung ein gesonderter Radweg vorgesehen werden. Der Rathausplatz würde aber an Fläche gewinnen, seine fußläufige Anbindung an die Achse Landsberger Straße und Marienplatz wäre dadurch insgesamt großzügiger.

Auch die städtebaulichen Belange verlangen im südlichen Bereich des Rathauses eine weitere Einschränkung der Verkehrsfläche als bis jetzt geplant, denn die Achse der Landsberger Straße zwischen Rathausgasse, Bäckerstraße und Marienplatz bedarf einer erheblichen Aufwertung und Betonung. Diese Achse ist der südliche Teil des „Pasinger Rundlaufs“ und nur ein funktionierender „Rundlauf“ bietet die Voraussetzung für die gewünschte Attraktivitätssteigerung des Pasinger Zentrums.

Die Gestaltung der Fläche vor dem Rathaus überzeugt ebenfalls nicht.

Die vom Büro Topotek vorgeschlagene Lösung zur Gestaltung des Pasinger Rathausplatzes bietet großzügig Verkehrsflächen an und vernachlässigt die Aufenthaltsflächen im fußläufigen Bereich. Die in den Vorgaben zur Planfeststellung enthaltene Flächeneinteilung zwischen Grünfläche und südlich anschließender Verkehrsfläche wurde vermutlich vom Büro Topotek so übernommen, ohne sich städtebaulich damit auseinander zu setzen. Die zukünftige Aufteilung zwischen Grün und Verkehrsfläche scheint der heutigen Aufteilung genau zu entsprechen. Wenn die Durchfahrt zum Marienplatz und in die Bäckerstraße nach Norden nicht mehr möglich ist und die bisherige Verkehrsbelastung auf ca. 5000 Kfz pro Tag sinkt, sollte eine andere Lösung mit weniger Flächenverbrauch als vorgeschlagen, gefunden werden.

Die Möglichkeit eines Schleichweges für PKW/LKW von der Landsberger Straße in Richtung Bahnhof ist zu verhindern.

Landsbergerstraße zwischen Rathausplatz und Marienplatz

Das geplante Abstell- und Überholgleis zwischen Marienplatz und Rathausplatz verhindert so ziemlich jegliche städtebauliche Gestaltungsmöglichkeiten in dieser für das Pasinger Zentrum so wichtigen zweiten Ost-West-Achse. Diese Achse muss als Gegenstück zur neu entstehenden Ost-West-Achse um den Pasinger Bahnhof wirken. Da dieser Abschnitt im Pasinger Rundlauf (Bulwien-Gutachten) zukünftig einer der ruhigsten Bereiche zwischen Bahnhof und Rathaus und Marienplatz sein wird, sollten hier Möglichkeiten zum Verweilen, Straßencafés (auch als Pavillons) usw. angeboten werden. Dies würde aber gerade durch das geplante Ausweichgleis verhindert werden, da dann große Flächen für die Tram frei bleiben müssten. Diese Stelle ist zwar durch Verkehrskonzept und Ausschreibungstext für das Abstellgleis vorgesehen. Das Ergebnis des Siegerentwurfs für diesen Teilbereich (Burger Landschaftsarchitekten) belegt aber sehr deutlich, dass die vorgesehene Stelle denkbar ungeeignet ist. In dem gesamten Abschnitt nur acht Bäume vorzusehen, dazu auch noch an der städtebaulich falschen Seite, zeigt, dass diese Gleisanlage dem städtebaulichen Aufwertungsziel diametral entgegensteht.

Das im Plangutachten vorgesehene Grün ist viel zu gering. Es muss mit gestalterischen Mitteln wie z. B. Grünanlagen (Rasenfläche) / schattigen Verweilmöglichkeiten / Brunnen / Ruhemöglichkeiten mit Bänken / kleiner Spielplatz gearbeitet werden, um in diesem Bereich zu einer deutlichen Attraktivitätssteigerung zu kommen. Nur durch eine besonders intensive und attraktivitätssteigernde Umgestaltung kann der Straßenzug Landsberger Straße zwischen Rathausgasse und Marienplatz zu der für das Pasinger Zentrum so wichtigen südlichen Hauptaufwertungsachse im Zuge des Pasinger Rundlaufs werden, gastronomische Angebote dürfen hier nicht fehlen.

Die verbleibende Verkehrsfunktion am Marienplatz führt dazu, dass eventuell „Platzfunktionen“ aus dem Marienplatz in die Landsberger Straße hineingezogen werden müssen.

Marienplatz

Der Marienplatz erfüllt nach Vorgaben und jetziger Planung in keiner Weise die Anforderungen, die an einen Platz und noch dazu im Herzen Pasingers gestellt werden müssen.

Der zweispurig abzuwickelnde Übereckverkehr (Planegger Straße zur Bodenseestraße) sowie die dortige Bus-/Taxi-/Radfahrverkehrsfurt (Planegger Straße – Gleichmannstraße) verhindern, dass hier ein Platz mit Aufenthaltsqualität entsteht, bzw. wieder entstehen kann.

Die vorgesehene Bus-/ Taxi-/Radfahrverkehrsfurt ist so zu verschmälern, dass die verschmälerte Furt sowohl von den Fahrzeugen aus Richtung Norden wie auch von denen, die von Süden kommen nur ohne Begegnungsverkehr genutzt werden kann. Die Möglichkeit eines Schleichweges für PKW/LKW ist zu verhindern.

In die Überlegungen einbezogen werden sollte auch der Vorschlag, die alles zerschneidenden zwei Fahrspuren und die Furtführung nicht getrennt sondern zum Teil auf der gleichen Trasse zu führen, und zwar an der Stelle der jetzt vorgesehenen Busfurt. Von dort müssten die Spuren nach Westen vor dem Kopfmiller-Haus verlaufen. Das hätte den Vorteil, dass der Südwesten des Platzes in größerem Umfang ohne Verkehr wäre und dort Platznutzungen möglich würden. Nachteilig bei dieser Lösung wäre aber, dass die „Platzfunktionen“ nicht in die Landsberger Straße hineingezogen werden können.

Überlegt werden sollte auch, an der Westseite des Platzes die Platzbebauung zurück zu nehmen und dadurch den Platzumfang vor 1922 wieder herzustellen. Die damals als Provisorium gedachte Bebauung könnte unter Umständen beseitigt werden.

Der im Bulwien-Gutachten geforderte Einkaufs-/Publikumsmagnet (z.B. Kino) muss baldmöglichst realisiert werden. Hier kann auch ein Zurückgehen der Baulinie überlegt werden, wenn das Schulgebäude Institutstr. 4 in die Planungen mit aufgenommen wird.

Sollten dagegen Überlegungen des Einzelhandelsfachgutachtens (Bulwien), hier einen Einkaufsmagneten entstehen zu lassen, eine Realisierungschance haben, müsste wohl eher die Baulinie der jetzigen Bebauung beibehalten werden.

Weiterhin fehlt eine alleearartige Baumbepflanzung auf den Zufahrtsstraßen (Bodensee - /Landsberger -/Planegger Straße). Gerade durch eine großzügige Baumpflanzung in der Planeggerstraße mindestens bis zur Bodenstedtstraße (auf beiden Straßenseiten) und in der Bodensee Straße würde der zentrale Platz in Pasing aufgewertet.

Leider wurde der Teil der Planegger Straße südlich des Marienplatzes, obwohl gefordert, nicht einmal ansatzweise in die Überlegungen einbezogen. Auch zu berücksichtigen ist hierbei die Anbindung des Eschenhofes in der Planegger Straße an den Marienplatz.

Weitere Überlegungen:

Es ist nicht ersichtlich, ob in den vorliegenden Planungen der beiden Büros der so genannte Pasinger Rundlauf (Bulwien-Gutachten) überhaupt berücksichtigt worden ist. Er ist aber das Rückgrad der Aufwertungsplanung für das jetzige Zentrum. Im Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan Nr. 1922a ist ausdrücklich hingewiesen, dass Planung und Realisierung dieses Rundlaufs eine der rechtlichen Voraussetzungen für den Bau der Pasing-Arcaden ist.

Weiterhin fehlt die gestalterische Behandlung aller vorhandenen Durchwege, deren dinglicher Erhalt unbedingt erreicht werden muss, wie auch die aller kleineren Straßen im Pasinger Zentrum. Dies betrifft insbesondere die Straßen: Rathausgasse, Am Schützeneck, Spiegelstraße, Bachbauernstraße, Irmonherstraße. Dringend gefordert wird auch die gestalterische Einbeziehung dieser Straßen. Momentan finden sie lediglich als die Straßen Berücksichtigung, die den „innerörtlichen“ Verkehr in der Hauptsache aufnehmen müssen. Beispielsweise wäre der Übergang aus dem Zuweg (Durchlauf) von den Arcaden zum Viktua-

lienmarkt/Rathaus - auch ein Teilstück des so genannten Pasinger Rundlaufs – in die Straßengestaltung der Rathausgasse/Am Schützeneck einzubeziehen.

Die einzelnen Plätze sollten individuell mit charakteristischen Merkmalen gestaltet werden.

Das AOK-Gebäude in der Bäckerstraße/Am Schützeneck wird neu gebaut werden, das neue Gebäude sollte nicht über die Baulinie vom Viktualienmarkt hinausragen. Neubauten im Zentrumsbereich von Pasing aber auch Ecke Steinerweg / Bodenseestraße oder Ernsberger-/Bodenseestraße müssen auf das Gesamtkonzept abgestimmt werden. Durchwege in diesen Neubaubereichen/Umgestaltungsbereichen sind vorzusehen.

Es sind auch Bereiche wie z.B. der Platz vor der Kirche Maria Schutz und der Schererschule, das Ebenböckhaus mit Park, vor der Kirche Maria Geburt, der Eschenhof, das Triangel, der Würmgrünzug, vor allem parallel des Manzingerweges mit aufzunehmen.

Die Gestaltung des westlichen Platzes an der Kreuzung „Am Knie“/Landsbergerstraße ist unklar.

Die Kreuzung Offenbachstraße/Landsberger Straße ist mit 4 eventuell 5 Spuren überdimensioniert. Die Bushaltestellen sind zu überdenken, da diese auch westlich der Kreuzung wie auch die Tramhaltestelle in der Landsbergerstraße situiert sein könnten. Dies würde dann an dieser Kreuzung die Schulwegsituation wesentlich sicherer machen. Die Offenbachstraße wäre an dieser Stelle dann wesentlich schmaler und könnte einfacher überquert werden. Bushaltestellen sollten auch in der Höhe des Einkaufszentrums sein.

Die Kaflerstraße ist wie bei Burger vorgesehen, an der Kreuzung zur Lortzingstraße zu sperren. Der Würmkanal sollte auch wie bei Burger vorgesehen soweit wie nur möglich offen und nicht überbaut sein.

Es ist generell zu prüfen, ob die geforderten Fahrbahnbreiten von 4,00m bis 4,50 m für die zukünftige Landsberger Straße (eventuell auch Bodenseestraße, die hierfür vorgesehenen Breiten sind durch das Büro Burger nicht angegeben) wirklich erforderlich sind. Eine Reduzierung auf 3,50 m mit einer Ausweichmöglichkeit der Autos über die Tramgleise würde mehr Platz für die Fußgänger übriglassen. Gerade im Neubaubereich der Landsberger Straße östlich der Offenbachstraße sollte auf beiden Seiten dieser Straße mehr Platz für die Fußgänger sein, da auch hier wegen der zukünftigen Bebauung zukünftig mehr Läden als momentan entstehen werden. Die vorgeschlagenen Breiten der Bürgersteige von 2,20 m bis 2,50 m auf der südlichen Seite der Landsberger Straße (Bestand 2,90 m) sind zu gering.

Im gesamten Planungsbereich sind immer wieder Plätze zum Fahrradabstellen vorzusehen.

Die Möglichkeiten für gastronomische Nutzungen, insbesondere von Freiflächenbewirtung, müssen bei der Gestaltung der Plätze berücksichtigt und auch vorgesehen werden. Diese Nutzungsmöglichkeiten sind zwingend zur benötigten Attraktivitätssteigerung im Pasinger Zentrum erforderlich.