

Verkehrskonzept Pasing - Zentrum

Machbarkeitsstudie

1 Aufgabenstellung, Grundlagen und Ziel

Der Stadtrat erteilte mit Beschluss der Vollversammlung vom 10.12.2003 zu den „Erschließungsmaßnahmen im Bahnhofs- und Zentrumsbereich von Pasing“ den Auftrag, für die sich aus dem Konzept zur Verkehrsberuhigung im Bereich des Pasinger Zentrums ergebenden Maßnahmen ein Bedarfsprogramm einschließlich einer Kostenübersicht für die dementsprechenden Baumaßnahmen zu erstellen.

Dieses Bedarfsprogramm beinhaltet Vorschläge und Bewertungen für mögliche Ausbau-, Rückbau- und Umbaumaßnahmen als Konzeptbausteine zur Verkehrsberuhigung bzw. städtebaulichen Integration des betroffenen Straßennetzes im Bereich des Pasinger Zentrums.

Aus den Einzelmaßnahmen folgender Untersuchungsbereiche soll ein in sich schlüssiges, wenn möglich abgestimmtes Gesamtkonzept verfasst werden, in dem Kostenschätzungen und eine Prioritätensetzung enthalten sein soll:

- Pasinger Marienplatz
- Pasinger Bahnhofplatz
- Bäcker- und Gleichmannstraße
- Offenbachstraße zwischen Nussel- und Landsberger Straße
- Landsberger Straße zwischen Pasinger Marienplatz und Am Knie
- Bodenseestraße zwischen Lortzingstraße und Planegger Straße
- Kaflerstraße
- Georg-Wachinger-Weg und Bachbauernstraße
- Am Schützeneck/ Rathausgasse

Basis der Untersuchung sind nachstehende von der Auftraggeberin zur Verfügung gestellte Unterlagen:

- Verkehrsuntersuchung „Bebauung Zentrale Bahnflächen München“: Prof. Kurzak, 14. Dezember 1999
- Verkehrsuntersuchung VAM 2003 „Erschließungskonzept Pasing Arcaden, Offenbachstraße“ (Auszüge): Prof. Kurzak, 15. Juli 2003
- Nordumgehung Pasing (NUP): Entwurfsplanung, IB Schönenberg, Stand: Juni 2004
- Knotenpunkt Bodenseestraße / Lortzingstraße: Entwurfsplanung, IB Schönenberg, Stand: Juni 2004

- Knotenpunkt Lortzingstraße / Haberlandstraße / Pippinger Straße / NUP: Entwurfsplanung, IB Schönenberg, Stand: Juni 2004
- Knotenpunkt NUP / Landsberger Straße / Am Knie: Entwurfsplanung, IB Schönenberg, Stand: Juli 2004
- Verlängerung der Trambahnlinie 19 zum Bahnhof Pasing, Federführung Stadtwerke München; Vorentwurfsplanung, BPR • Beraten | Planen | Realisieren, Stand: Juni 2004
- Konzept zur Verkehrsberuhigung im Zentrumsbereich; Erschließungsmaßnahmen Pasing: Planungsreferat HA I/32-3, Okt. 2003

Die o.g. Knotenpunktdarstellungen basieren auf der Grundlage der aktuellen Stadtratsbeschlüsse vom 26.11.2003 (NUP-Variantenentscheidung Knotenpunkte; Erschließungsmaßnahmen im Bahnhofsbereich) und vom 18.02.2004 (NUP-Bedarfsprogramm).

Neben der Untersuchung zum Ausbau der o.g. Straßen und Plätze soll das Zentrum mit sämtlichen städtebaulichen und verkehrlichen Planungen öffentlichkeitswirksam im Zusammenhang dargestellt werden.

Definition des Planungsraumes

Der Planungsraum dieser Untersuchung liegt im Stadtzentrum Pasing.



3 Bestandsanalyse

3.1 Motorisierter Individualverkehr

In Pasing bildet die Bundesstraße B2 (Bodenseestraße, Landsberger Straße) eine radiale Verkehrsachse in West-Ost-Richtung. Die Hauptverkehrsstraßen Bodenseestraße und Landsberger Straße haben eine übergeordnete Verbindungsfunktion für den motorisierten Individualverkehr (MIV) mit einer Belastung von ca. 35.000 bis 39.000 Kfz/24 h (gemäß den Analysezahlen aus dem Jahre 1999). Gleichzeitig dienen sie der Erschließung der angrenzenden Gebiete.

Die Offenbachstraße ist der südliche Abschnitt einer Nord-Süd-Verbindung zwischen den beiden radialen Verkehrsachsen Landsberger Straße und Verdistraße. Die Verkehrsbelastung beträgt bis zu 25.000 Kfz/24 h im südlichsten Abschnitt. Die nördlich der Bahnunterführung einmündende Nusselstraße dient u.a. auch als Zufahrtsstraße zum Gewerbegebiet an der Paul-Gerhardt-Allee und ist mit ca. 11.000 Kfz/24 h belastet.

Sowohl Bäckerstraße als auch Gleichmannstraße liegen im zentralen Geschäftsbereich des Stadtteilzentrums Pasing und verbinden die Landsberger Straße mit dem Bahnhof Pasing. Sie dienen der innerörtlichen Verbindung und Erschließung der angrenzenden Nutzungen. Die Bäckerstraße ist mit ca. 10.000 Kfz/24 h und die Gleichmannstraße mit ca. 3.000 Kfz/24 h belastet.

Die Kaflerstraße verbindet die Lortzingstraße mit dem Bahnhof Pasing und schließt an die Gleichmannstraße und Bäckerstraße an. Der betrachtete Straßenzug Kaflerstraße mit einer Verkehrsbelastung von bis zu 16.000 Kfz/24 h (Stand: 1999) übernimmt vornehmlich innerörtliche Verbindungs- und Erschließungsfunktion für die angrenzenden Gebiete.

Die Bachbauernstraße hat eine untergeordnete Funktion und dient von der Bodenseestraße kommend in Einbahn-Richtung ausschließlich der Erschließung der angrenzenden Grundstücke. Der Georg-Wachinger-Weg ist in städtischem Besitz, stellt aber zur Zeit nur ein begrüntes Grundstück dar und ist innerhalb der festgesetzten Baulinien nicht als Straße ausgebaut.

Die beiden Straßen Am Schützeneck und Rathausgasse (Einbahn-Straße Richtung Landsberger Straße) dienen der Erschließung der angrenzenden Wohn- und Geschäftsbereiche sowie des vorhandenen Parkplatzes in östlicher Verlängerung von Am Schützeneck.

3.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Das Stadtteilzentrum Pasing ist über die Tramlinie 19 an das Straßenbahnnetz angeschlossen. Die Linie endet ca. 270 m vom Bahnhof Pasing entfernt am Pasinger Marienplatz.

Die Hauptfahrrouten der diversen Buslinien verlaufen in der Bäckerstraße und Gleichmannstraße, wobei sich die Bushaltestellen entlang dieser beiden Straßenzüge und im Bereich Bahnhofsvorplatz verteilen.

3.3 Ruhender Verkehr

Auf Grund der hohen Verkehrsbelastung und der teilweise nur sehr geringen Straßenraumbreiten sind Flächen für den ruhenden Verkehr im öffentlichen Straßenraum nur in Teilbereichen vorhanden. Vielfach wird auf den privaten Grundstücken oder in den nachgeordneten Straßen geparkt und unter schwierigen Bedingungen die Geschäfte beliefert.

3.4 Radfahrer / Fußgänger

Aus den o.g. Verkehrsbelastungszahlen wird deutlich, dass die Bodenseestraße, Landsberger Straße und südliche Offenbachstraße eine zentrale Rolle für den MIV einnehmen. Die Belange der Radfahrer und Fußgänger müssen sich aufgrund der oft geringen Straßenbreiten den Anforderungen des MIV unterordnen. Aus diesen Gründen sind Anlagen für Radfahrer nur mit Mindestbreiten oder gar nicht vorhanden.

Im Kern des Stadtteilzentrums, z.B. in der Bäckerstraße, Gleichmannstraße und Kafflerstraße sind aufgrund der beengten Straßenräume keine eigenen Radwege vorhanden.

4 Strukturelle Entwicklung

4.1 Motorisierter Individualverkehr

Im Untersuchungsgebiet sind verschiedene verkehrliche Maßnahmen geplant, die sich in hohem Maße auf andere Straßenzüge auswirken werden.

Die wichtigste Baumaßnahme, die Nordumgehung Pasing (NUP), dient der Verkehrs-entlastung des Pasinger Zentrums und der Erschließung der Bahnflächen. Sie soll von der Kreuzung Lortzingstraße / Haberlandstraße südlich der Bahngleise bis zum Knotenpunkt Landsberger Straße / Am Knie verlaufen. Zur Planung zählt der Aus- bzw. Umbau folgender Knoten:

- Bodenseestraße / Lortzingstraße
- Lortzingstraße / Haberlandstraße / NUP
- NUP / Landsberger Straße/Am Knie

Im Zuge der Realisierung der NUP wird zur Vermeidung von gebietsfremdem Durchgangsverkehr und zur verkehrlichen Entlastung sowie städtebaulichen Aufwertung des Pasinger Zentrums der Straßenzug Bodenseestraße / Landsberger Straße am Pasinger Marienplatz unterbrochen.

Die Kaflerstraße wird im Rahmen der Planungen zur NUP und der konzeptionellen Anpassungen mit nachgeordneten Straßennetz von der Lortzingstraße abgehängt und dient künftig vorrangig der örtlichen Erschließung.

Zur Erschließung des Gewerbegebietes an der Paul-Gerhardt-Allee und zur verkehrlichen Entlastung der Siedlungsbereiche an der Nussel- und Offenbachstraße vom gebietsfremden Schwerlastverkehr ist zwischen der geplanten Nordumfahrung Pasing und der nach Süden verlängerten Paul-Gerhardt-Allee eine Tunnelverbindung unter den Gleisen geplant.

In der Verkehrsuntersuchung „Bebauung Zentrale Bahnflächen München (Hauptbahnhof - Laim - Pasing)“ von 1999 wurden von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak für die Prognose 2015 oben genannte Entwicklungsmaßnahmen, der Ausbau des Mittleren Ringes (3 Tunnel) sowie die Fertigstellung der A 99 West bis zur Lindauer Autobahn berücksichtigt.

Hiernach wird sich die Verkehrsbelastung in der Bodenseestraße östlich des Knotenpunktes Lortzingstraße von 39.000 Kfz/24 h auf etwa 21.000 Kfz/24 h verringern. Die Durchfahrt am Pasinger Marienplatz in West-Ost-Richtung soll zukünftig unterbrochen werden, so dass in der Landsberger Straße bis zur Offenbachstraße nur noch örtlicher Erschließungsverkehr auftritt. Zwischen Offenbachstraße und Am Knie reduziert sich - unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung „Arcaden Pasing“ - die Belastung auf ca. 12.000 Kfz/24 h (mit Paul-Gerhardt-Tunnel; s. Verkehrsuntersuchung Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 12.07.2003).

Durch die Entlastung des Straßennetzes im Zentrum von Pasing, insbesondere durch den Verlagerungseffekt des. Motorisierten Individualverkehrs auf die Nordumgehung Pasing, können die im weiteren zu untersuchenden Straßenabschnitte in den Bereichen mit einer künftig reduzierten Verkehrsbelastung grundsätzlich zurückgebaut werden.

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Zur besseren Anbindung des Stadtteils und des Bahnhofs Pasing an das Münchner Straßenbahnnetz (Vernetzung des ÖPNV) beabsichtigen die Stadtwerke München GmbH die Trambahnlinie 19, die derzeit am Pasinger Marienplatz endet, über Bäckerstraße, Bahnhofsvorplatz und Gleichmannstraße zu verlängern. Haltestellen sind in der Landsberger Straße und am Bahnhofsvorplatz vorgesehen. Als mittel- bis langfristige Option ist eine Verlängerung dieser Trambahnlinie Richtung Freiam im Zuge der sogen. Stadt-Umland-Bahn über die Kafler- und Haberlandstraße nach Westen bereits untersucht worden.

Durch die o.g. Trambahnverlängerung bis zum Pasinger Bahnhof entfallen u.a. die Bushaltestellen in der Bäcker- und Gleichmannstraße sowie am Bahnhofsvorplatz Als Ersatz und zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen ÖV-Verkehrsmitteln sind westlich des Bahnhofs im Bereich der Kaflerstraße, zentrale Bushaltestellen für acht Gelenkbusse geplant. Die zwei Metrobus-Linien sollen hier künftig mit zwei Stadtbuslinien im Rendezvous-Prinzip halten, d.h., dass zukünftig 4-5 Busse gleichzeitig abfahren. Die Anbindung der Buslinien an den Pasinger Bahnhof soll zum Einen über die westliche NUP als auch weiterhin über die Bäcker- / Gleichmannstraße erfolgen.

Vom heutigem Endhaltepunkt Laimer Platz über die neuen Bahnhöfe Willibaldstraße und Am Knie ist auch eine Verlängerung der U-Bahn-Linie U5 West bis zum Bahnhof Pasing geplant. Die Option einer weiteren Verlängerung Richtung Westen wird offen gehalten.

Durch die geplanten ÖPNV-Maßnahmen entsteht am Bahnhof Pasing ein zentraler Verknüpfungspunkt zwischen der Straßenbahnlinie 19, mehreren Buslinien, der U-Bahn-Linie U 5 West, der optionalen Stadt-Umland-Bahn nach Freiam und den Nah- und Fernverkehrszügen der Deutschen Bahn.

4.3 Städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen

Im Zuge der bereits beschriebenen verkehrlichen Neuplanungen sollen verschiedene städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen, vor allem eine Neugestaltung des Bereiches Bahnhof Pasing, durchgeführt werden.

Beidseitig des Bahnhofsgebäudes entstehen Kern- und Mischgebiete mit einer zentrumsnahen Funktionsbebauung. Im Osten zwischen Bahnhof und Offenbachstraße soll das neue Zentrum „Pasing Arcaden“ mit Einzelhandel, Gastronomie, Dienstleistung sowie Büro- und Wohnflächen entstehen. Die verkehrliche Erschließung soll von der NUP und der Offenbachstraße aus erfolgen. Die zusätzliche Verkehrsbelastung wurde für das Prognosejahr 2020 in der Verkehrsuntersuchung von Prof. Dr.-Ing. Harald Kurzak vom 16.07.2003 bereits berücksichtigt.

Auf der Fläche östlich Offenbachstraße, nördlich Landsberger Straße und südlich NUP sind ebenfalls neue Nutzungen mit einer zentralen Grünfläche geplant.

Der Bahnhofsplatz soll mit dem Knoten Am Knie / Landsberger Straße mittels einer breiten Geh- und Radweg-Achse, der sog. „Promenade“, verbunden werden. Umfangreiche alleearartige Baumpflanzungen sind vorgesehen.

Zwischen Bahnhofsgebäude und der neuen Verbindungsstraße NUP - Kaflerstraße sind eine Hotelanlage sowie Wohn-, Büro- und Dienstleistungsnutzungen vorgesehen. Die Anbindung an das Hauptstraßennetz soll über die Nordumgehung Pasing erfolgen.

5 Vorstellung des Verkehrskonzeptes Pasing Zentrum

Die geplante Nordumgehung Pasing führt zu einer verkehrlichen Entlastung und Beruhigung des Pasinger Zentrums. Sie nimmt den gebietsfremden radialen Durchgangsverkehr auf, dient als äußere Erschließung der zu entwickelnden Bahnflächen südlich der Bahnanlagen und der Anbindung der zentralen Bushaltestellen und der Zentrumsgarage an das umliegende Straßennetz. Im Ortskern von Pasing besteht somit die Möglichkeit, eine städtebauliche und verkehrliche Aufwertung der Straßenräume vorzunehmen.

Auf Grundlage der bisherigen Beschlüsse sowie der mehrfach durchgeführten Bürgerbeteiligungen wurde folgende verkehrliche Konzeption (s. Anlage 3) des Straßennetzes im Pasinger Zentrum entwickelt:

- Führung des radialen Hauptverkehrs über die Bodenseestraße, Lortzingstraße, Nordumgehung Pasing, Landsberger Straße Richtung Osten
- Unterbrechung des Straßenzuges Bodenseestraße / Landsberger Straße am Pasinger Marienplatz • . •
- Aufrechterhaltung der Hauptverkehrsbeziehung Bodenseestraße / Planegger Straße
- Erschließung der neuen Bauquartiere im Zuge der Achse H-L-P überwiegend über die Nordumgehung Pasing
- Möglicher Rückbau der Landsberger Straße zwischen Pasinger Marienplatz und Am Knie auf einen Fahrstreifen pro Richtung und eigener Bahnkörper für die Trambahn aufgrund der Prognosebelastungszahlen
- Abhängung der Kaflerstraße von der Lortzingstraße'
- Neue Verbindungsspanne zwischen Kaflerstraße und Nordumgehung Pasing zur Anbindung und Erschließung des Pasinger Zentrums
- Erschließung des Einkaufszentrums "Pasing Arcaden" sowohl über die Nordumgehung Pasing als auch über die Offenbachstraße
- Erschließung der künftigen Nutzungen auf dem sogen. Waldburg-Zeyl-Gelände über die Rathausgasse und Landsberger Straße
- Ausweisung des Bahnhofplatzes und der unmittelbar südlich anschließenden Straßenbereiche der Bäcker- und Gleichmannstraße als Fußgängerzone.

Im Folgenden werden die einzelnen Bereiche auf ihre bauliche Umsetzbarkeit hin näher untersucht.

7 Kostenermittlung

Anhand der Planunterlagen wurden die voraussichtlichen Kosten (Grobkostenschätzung, s. Anlage 2) zunächst für die jeweiligen Planungsabschnitte getrennt ermittelt und anschließend zusammen gefaßt (Kosten Verkehrskonzept).

Für die Einheitspreise (netto) wurden folgende Festlegungen getroffen:

- Grunderwerb:
Der m²-Preis ist abhängig von der Nutzungsart und dem Nutzungsgrad. Zur Vereinfachung wird ein Mischpreis angesetzt. 2.000 €/m²
- Umbauten im Straßenraum (gültig für Fahrbahn, Gehbahn, Radweg, Baumgräben):
gemäß Angabe BAU T1/CS-West 150€/m²
- Gestaltung / Umbau verkehrsberuhigter Bereich, Fußgängerzone (einschl. Gestaltungselemente): gemäß Angabe BAU T1/CS-West 250€/m²
- Gleis- einschl. Straßenbau bis jeweils 50 cm außerhalb des Gleises: 1.300 €/ lfm Gleis
gemäß Angabe SWM VB-SP 1: Stadtwerke-intern wird mit Faktoren je nach Schwierigkeitsgrad gerechnet; dadurch werden sich tendenziell noch höhere Kosten ergeben
- Baumpflanzungen einschl. Baumscheiben o.ä.: 3.000 €/St

Da es sich lediglich um eine überschlägige Grobkostenschätzung auf Grundlage von Flächenermittlungen handelt, sind folgende Kosten nicht enthalten:

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

8 **Prioritätensetzung und Aufzeigen der zeitlichen Abhängigkeiten**

Zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes für das Pasinger Zentrum ist eine Vielzahl von verschiedenen Umbaumaßnahmen vorgesehen. Die damit verbundenen Kosten und die Beeinträchtigungen durch Bautätigkeiten machen es erforderlich, zeitliche Abhängigkeiten und eine schlüssige Reihenfolge der Baumaßnahmen darzustellen.

Grundvoraussetzung für die geplanten Straßenbaumaßnahmen und Bebauungen der Zentralen Bahnflächen ist die Fertigstellung der Nordumgehung Pasing.

Ais einzige Planungsabschnitte sind zeitlich unabhängig von der Realisierung der NUP die Offenbachstraße mit der Neugestaltung des Knotenpunktes Offenbachstraße / Nusselstraße und gegebenenfalls die Erschließung des neuen Einkaufszentrums Pasing Arcaden zu sehen. Für Letzteres sind die verkehrlichen Nachweise für eine denkbare temporäre Erschließung des Einkaufszentrums vom Investor noch zu erbringen. Zukünftig soll die geplante Bebauung der Zentralen Bahnflächen überwiegend über die Nordumgehung Pasing erschlossen werden, d.h., dass die Bebauung der Zentralen Bahnflächen nicht vor dem Bau der Nordumgehung Pasing erfolgen sollte.

Vor Baubeginn der Verlängerung der Tramlinie 19 zum Bahnhof Pasing sind die bestehenden Bushaltestellen aus der Bäcker- und Gleichmannstraße in die Kaflerstraße (westlich des Bahnhofsplatzes)- 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.

Nach Fertigstellung der Trambahn kann der Umbau der Bodenseestraße und der Landsberger Straße zwischen Rathausgasse und Am Knie begonnen werden.

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 udgl. zu erstellen.