

Gesamtübersicht Planung und Bestand

Was ist geplant?

Im Auftrag des Referats für Stadtplanung und Bauordnung wurde für das Pasinger Zentrum eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Dabei ist der Neubau der Nordumgehung Pasing (NUP) eine wesentliche Voraussetzung für die geplanten Maßnahmen. Die Nordumgehung führt zu einer spürbaren Verkehrsentlastung und ermöglicht somit eine Umgestaltung und städtebauliche Aufwertung der Straßenräume im Pasinger Zentrum.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der Bahnhof Pasing ist schon heute ein zentraler Verknüpfungspunkt im Münchner Westen. In Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplanes wird die Trambahnlinie 19 zur Verbesserung der Umsteigebeziehungen bis zum Bahnhof Pasing verlängert. Die heutigen Bushaltestellen in der Bäcker- und Gleichmannstraße werden verlegt und in der Kaferstraße zentral zusammengefasst.

Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Der radial auf die Münchner Stadtmitte ausgerichtete MIV wird künftig über die Bodensee-/Lortzingstraße/

Nordumgehung Pasing (NUP)/Landsberger Straße abgewickelt. Zur Vermeidung von Schleichverkehr wird am Pasinger Marienplatz die Bodenseestraße von der Landsberger Straße abgehängt. Am Marienplatz ist künftig nur noch eine Durchfahrt für öffentliche Verkehrsmittel, Taxen und Rettungsfahrzeuge sowie Radfahrer vorgesehen. Verkehrsbeziehungen sind dann in diesem Bereich nur noch von der Bodenseestraße nach Süden zur Planegger Straße und umgekehrt möglich. Außerdem wird die Bachbauernstraße in Höhe der Spiegelstraße zur Vermeidung von Schleichverkehr als Umgehung des Marienplatzes unterbrochen. Die Bäcker-, Kafer- und Gleichmannstraße zwischen Am Schützeneck (nördlich) und Irmonherplatz (östlich) werden für den Durchgangsverkehr gesperrt, außer Liefer- und Anliegerverkehr. Aufgrund der Verkehrsverlagerung auf die NUP werden in der Bodenseestraße (östlich Lortzingstraße) und der Landsberger Straße zwischen Pasinger Marienplatz und Am Knie die Anzahl der Fahrstreifen reduziert. Im Bereich der neuen Verbindungsspanne von der NUP zur Kaferstraße, westlich des Bahnhofsgebäudes, ist eine Zentrumsgarage mit ca. 300 Stellplätzen geplant.

Fußgänger

Wichtiges Ziel des Verkehrskonzeptes ist die Verbesserung der Fußwegebeziehungen sowie Aufenthaltsqualität und somit die Stärkung des Geschäftszentrums von Pasing. Folgende Maßnahmen sind hierfür geplant:

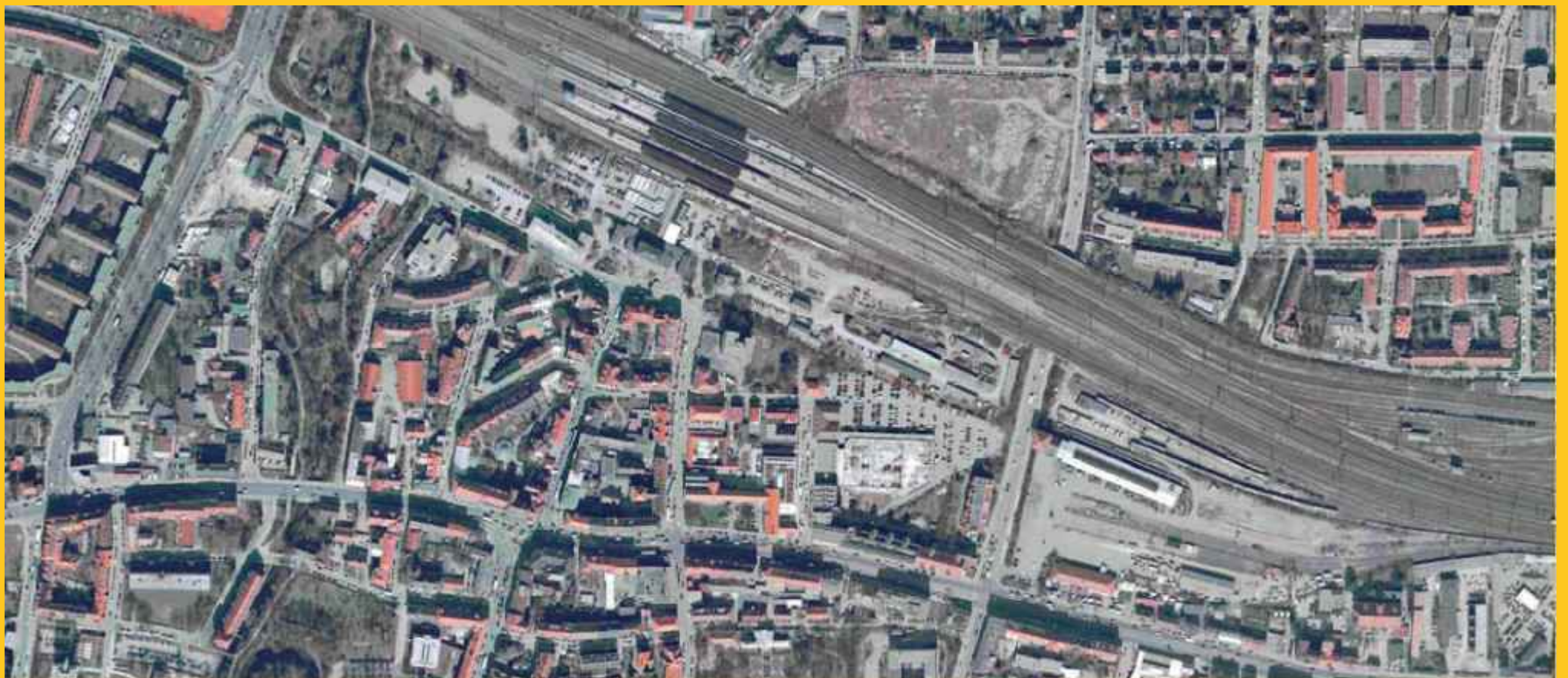
- Großzügiger Platz am Pasinger Marienplatz
- Verbreitern der Gehwege durch Reduzierung der Fahrbahnflächen
- Großzügiger Fußgängerbereich durch Sperren des Bahnhofsplatzes für den Durchgangsverkehr (alternativ ist die Ausweitung der Fußgängerzone bis zur Landsberger Straße vorgesehen)
- Neuordnen des Bahnhofsplatzes
- Verknüpfung der Fußwegebeziehung von Am Knie über die »Promenade« zum Bahnhof bzw. Geschäftszentrum von Pasing

Radfahrer

Mit der Neugestaltung der Straßenräume ist es möglich, Lücken im vorhandenen Radwegenetz zu schließen. Die Bäckerstraße stellt eine wichtige Verbindung zwischen der Landsberger Straße und dem Bahnhof Pasing sowie durch den Radfahrtunnel zu



Gesamtlageplan Planung



Luftbild Bestand

Verkehrliche Systempläne



Systemplanung Verkehrsbelastung

Verkehrsbelastung

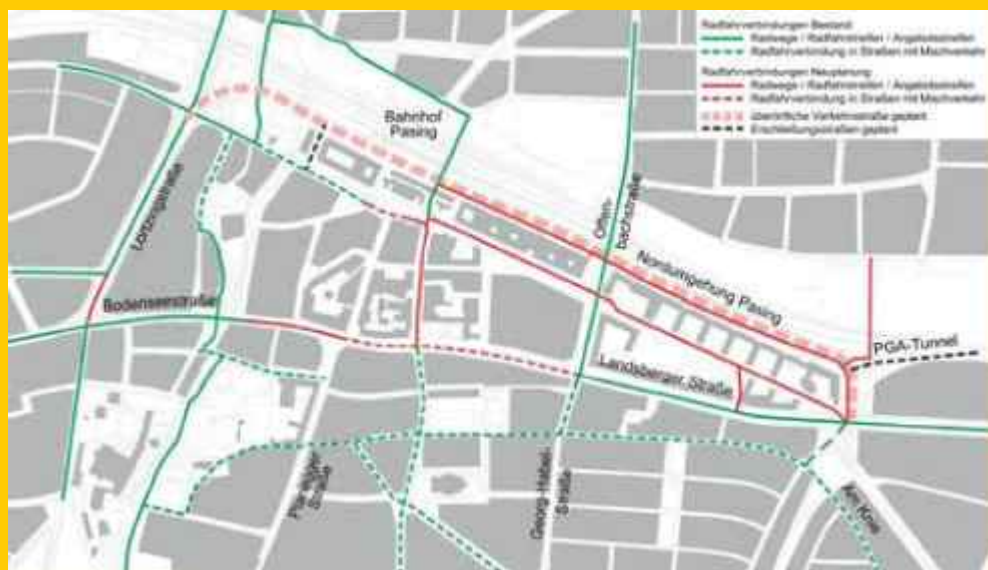
- durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs von der Bodensee-/Landsberger Straße auf die Nordumgehung Pasing wird die Verkehrsbelastung im Zentrum Pasing deutlich abnehmen
- die Verkehrsbelastung in der Bodenseestraße östlich der Lortzingstraße wird von bis zu 39.000 Kfz/24 h auf 15.000 – 21.000 Kfz/24 h verringert
- der Straßenzug Bodensee-/Landsberger Straße wird künftig am Pasinger Marienplatz unterbrochen, sodass in der Landsberger Straße bis zur Offenbachstraße nur noch Erschließungsverkehr erwartet wird (Rückgang von 25.000 – 27.000 Kfz/24h auf ca. 2.000 Kfz/24h ansteigend bis ca. 10.000 Kfz/24h)
- zwischen Offenbachstraße und Am Knie reduziert sich die Verkehrsbelastung – unter Berücksichtigung der geplanten Bebauung »Pasing-Arkaden« – von 41.000 auf ca. 14.000 – 15.000 Kfz/24h



Systemplanung MIV/Fußgänger

Motorisierter Individualverkehr (MIV)/Fußgänger

- der Durchgangsverkehr wird künftig über die geplante Nordumgehung Pasing (NUP) geführt
- Unterbrechung der West-Ost-Beziehung am Pasinger Marienplatz, dadurch städtebauliche Aufwertung und Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Umfeld des Marienplatzes
- der Straßenzug Bodensee-/Planegger Straße ist nach wie vor Bestandteil des örtlichen Hauptstraßennetzes für die West-Südgerichteten Verkehrsbeziehungen
- Fahrstreifenreduzierungen in der Bodensee-/Landsberger Straße durch die Verringerung der Verkehrsbelastung
- das nachgeordnete Straßennetz im Zentrum von Pasing hat ausschließlich Erschließungsfunktion; städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes und Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer



Systemplanung MIV/Fußgänger

Radverkehr

- Steigerung der Attraktivität und Akzeptanz des Radverkehrs
- Schließen wichtiger Lücken im Radwegenetz
- Radweg im Bereich des neuen Stadtquartiers im Zuge der Promenade vom Pasinger Bahnhof bis Am Knie
- der Bahnhofplatz verteilt und lenkt künftig die Radfahrströme aus Richtung Osten im Zuge der Promenade auf die Nord-Südgerichteten Wege und umgekehrt
- Erhöhung der Verkehrssicherheit für Radfahrer durch ergänzen des Radwegenetzes im Bereich des Pasinger Zentrums



Systemplanung MIV/Fußgänger

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- in Umsetzung der Ziele des Nahverkehrsplanes wird die Trambahnlinie 19 für eine bessere Vernetzung des ÖPNVs und zur Optimierung der Umsteigebeziehungen bis zum Pasinger Bahnhofplatz verlängert. Die geplante Trasse verläuft von der Landsberger Straße über die Bäckerstraße zum Bahnhofplatz und von dort über die Gleichmannstraße zurück zur Landsberger Straße Richtung Osten.
- Optimierung der Umsteigebeziehungen zwischen den einzelnen öffentlichen Verkehrsmitteln durch zentral zusammengefasste Bushaltestellen westlich des Bahnhofes
- die Verlängerung der U5 West ist nach wie vor bis zum Bahnhof Pasing geplant
- optionale Verlängerung der Tram nach Freiam ist berücksichtigt

Verkehrskonzept Pasing

Bäckerstraße/Gleichmannstraße

Die Bäcker- und die Gleichmannstraße liegen im zentralen Geschäftsbereich von Pasing und nehmen daher bei der Berücksichtigung der unterschiedlichen Belange eine besondere Stellung ein. Die Planung versucht allen verkehrlichen, gestalterischen und wirtschaftlichen Zielen gerecht zu werden. Durch die Trassenführung der Trambahnlinie 19 durch die Bäcker- und Gleichmannstraße kann zukünftig auch der Bahnhof Pasing durch die Straßenbahn erschlossen werden. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird im Bereich südlich Am Schützeneck im Einbahnstraßensystem gegen den Uhrzeigersinn (gemäß der Fahrtrichtung der

Tram) geführt. Um den zentralen Geschäftsbereich aufzuwerten, wird der Bereich nördlich Am Schützeneck für den Durchgangsverkehr gesperrt. Es entsteht eine Fußgängerzone mit Durchfahrtsmöglichkeit für Anlieger sowie für Busse und Taxen. Alternativ wird eine Erweiterung der Fußgängerzone über Am Schützeneck hinaus nach Süden bis zur Landsberger Straße/ Marienplatz untersucht. Der Entfall des Durchgangsverkehrs sowie die Reduzierung und Verlagerung des Erschließungsverkehrs ermöglichen u.a. die Verbreiterung der Gehwege; dadurch wird die Aufenthaltsqualität sowie Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer erhöht.



Gleichmannstraße
Blick Richtung Bahnhof Pasing/Bestand



Gleichmannstraße
Blick Richtung Bahnhof Pasing/Planung



Schnitt C-C
Bestand



Schnitt D-D
Bestand



Schnitt C-C
Planung



Schnitt D-D
Planung

Erweiterte Fußgängerzone

In dieser Planungsvariante wird die Fußgängerzone gegenüber dem Planungsvorschlag nach Süden erweitert. Der gesamte Fußgängerbereich erstreckt sich in der Bäcker- und Gleichmannstraße jeweils von Am Schützeneck nach Süden bis zur Landsberger Straße sowie auf den Abschnitt der Landsberger Straße zwischen Marienplatz und Bäckerstraße. Durch diese Ausweitung wird der Pasinger Marienplatz unmittelbar in die Fußgängerzone mit eingebunden. Es entsteht ein attraktiver, zusammenhängender Bereich mit großzügigen Auslageflächen und Gehwegen. Wie auch im Planungsvorschlag muss in der Erweiterung der Fußgängerzone die Durchfahrt für Anlieger- und Liefer-

verkehr, Taxi, Bus und Tram sowie Radfahrer möglich sein. Die Trambahnlinie 19 wird von der Stadtmitte kommend über die Bäckerstraße zum Bahnhof und von dort über die Gleichmannstraße zurück zur Landsberger Straße in Richtung Osten geführt. Die o.g. Fahrbeziehungen für Anlieger, Lieferverkehr, etc. können nur jeweils in Fahrtrichtung der Tram erfolgen. Die Straße Am Schützeneck dient weiterhin der Erschließung und quartierübergreifenden Netzverbindung. Durch die Ausdehnung der Fußgängerzone muss Am Schützeneck künftig auch zwischen Bäcker- und Gleichmannstraße für beide Fahrtrichtungen geöffnet werden, um die Andienung des Pasinger Zentrums nach wie vor zu

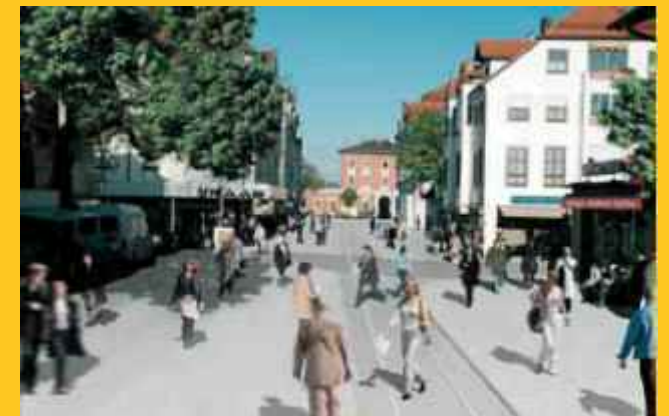
gewährleisten. Dadurch müssen in dem genannten Abschnitt die heutigen Stellplätze entfallen. Zudem bewirkt die erweiterte Fußgängerzone aufgrund der Trennwirkung innerhalb des umliegenden Straßennetzes u.a. eine höhere Verkehrsbelastung in der Rathausgasse und Spiegelstraße, da der Quell- und Zielverkehr künftig ausschließlich über die Rathausgasse und Spiegelstraße geführt werden muss. Lediglich der südliche Abschnitt der Bäckerstraße kann zusätzlich direkt von der Landsberger Straße aus erschlossen werden.



Lageplan
Bäckerstraße/Gleichmannstraße



Gleichmannstraße
Blick Richtung Bahnhof Pasing/Bestand



Gleichmannstraße
Blick Richtung Bahnhof Pasing/Planung



Schnitt A-A Bestand



Schnitt A-A Planung



Schnitt B-B Bestand



Schnitt B-B Planung



Schnitt C-C Bestand



Schnitt C-C Planung

Marienplatz



Marienplatz Bestand



Marienplatz Planung

Pasinger Marienplatz

Die den Marienplatz querende Bundesstraße B2 stellt im Zuge der Bodensee- und Landsberger Straße derzeit für den übergeordneten Durchgangsverkehr eine wichtige, auf die Innenstadt Münchens ausgerichtete Radiale in West-Ost-Verbindung dar. Mit der Realisierung der Nordumgehung Pasing (NUP) und der Verlagerung des überörtlichen Verkehrs aus dem Pasinger Zentrum kann dieser Straßenzug am Marienplatz unterbrochen werden. Der Marienplatz wird zu einer Fußgängerzone umgestaltet; eine Durchfahrt ist lediglich für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge sowie Radfahrer möglich. Auf diese Weise entsteht im Zentrum von Pasing ein kommunikativer Treffpunkt für die Bevölkerung mit einer hohen Aufenthaltsqualität.



Planungsvariante 01

Pasinger Marienplatz Planungsvariante 01

- Busspur mit einer Breite von 10 m für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge
- die Mariensäule muss um ca.18 m nach Norden versetzt werden
- die Mariensäule wird im Schnittpunkt der Blickachsen Bodensee-, Landsberger- und Planegger Straße platziert und bildet den zentralen Blickfang
- Schaffung eines attraktiven Treffpunktes durch zusammenhängende Platzfläche



Planungsvariante 02

Pasinger Marienplatz Planungsvariante 02

- zwei Busspuren mit jeweils 4 m Breite für Busse, Taxen und Rettungsfahrzeuge
- der jetzige Standort der Mariensäule bleibt erhalten
- durch die nah an der Mariensäule verlaufenden Busspuren nur eingeschränkte Gestaltungsmöglichkeiten des unmittelbaren Bereiches um das Denkmal

Kaflerstraße mit Gestaltungsbeispielen für die zentral zusammengefassten Bushaltestellen



Kaflerstraße Planung

Kaflerstraße Planung

Im Zuge der Realisierung der Nordumgehung Pasing wird aufgrund der verkehrlichen Leistungsfähigkeit des Knotens Lortzing-/Haberland-/Pippinger Straße/NUP die Kaflerstraße von der Lortzingstraße abgehängt. Durch die Unterbrechung der Kaflerstraße wird die Verkehrsbelastung deutlich reduziert.

Zwischen der Ermsbergerstraße und der Lortzingstraße entsteht ein verkehrsberuhigter Bereich, der durch Bäume stadtgestalterisch aufgewertet werden soll. Der östlich angrenzende Abschnitt der Kaflerstraße dient ausschließlich der Erschließung der anliegenden Nutzungen.

Gestaltungsbeispiele für die zentral zusammengefassten Bushaltestellen

Durch die Trambahnverlängerung der Linie 19 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 verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln sind westlich des Bahnhofs im Bereich der Kaflerstraße zentral zusammengefasste Bushaltestellen geplant. Im Bebauungsplan Nr. 1922 a Bahnhof Pasing wird zur planungsrechtlichen Sicherung der NUP und aus stadtgestalterischen Gründen ein erweiterter Straßenraum der Kaflerstraße mit einer Breite von

33,50 m festgesetzt. Aufgrund der verkehrlichen, gestalterischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sind grundsätzlich zwei Varianten für die Anordnung der auch künftig neun Bushaltestellen denkbar. Bei der ersten Variante befinden sich lediglich die südlichen Haltestellen in der heutigen Kaflerstraße. Die nördlichen Bushaltestellen liegen zwischen der geplanten nördlichen Bebauung und dem heutigen nördlichen Fahrbahnrand der Kaflerstraße. Bei der zweiten Variante werden alle Bushaltestellen in der heutigen Fahrbahn der Kaflerstraße angeordnet.



Beispiel 01: halbintegrierte Seitenbahnsteige

Gestaltungsbeispiel 01

- übersichtlich gestaltete Kaflerstraße durch wenige Bushaltestellen
- geringe Beeinträchtigung von MIV und Radfahrern sowie den Fußgängerströmen durch separate Busspur entlang der nördlich geplanten Bebauung
- weitgehend störungsfreier Busbetrieb und Umsteigebeziehungen möglich

- sichere und kurze Umsteigewege
- geringe Beeinträchtigung für die angrenzende Wohnbebauung
- Parkplätze und vorhandener Baumbestand am Irmonherplatz bleiben erhalten
- Trambahnverlängerung in Richtung Westen nach Freiham ist optional möglich



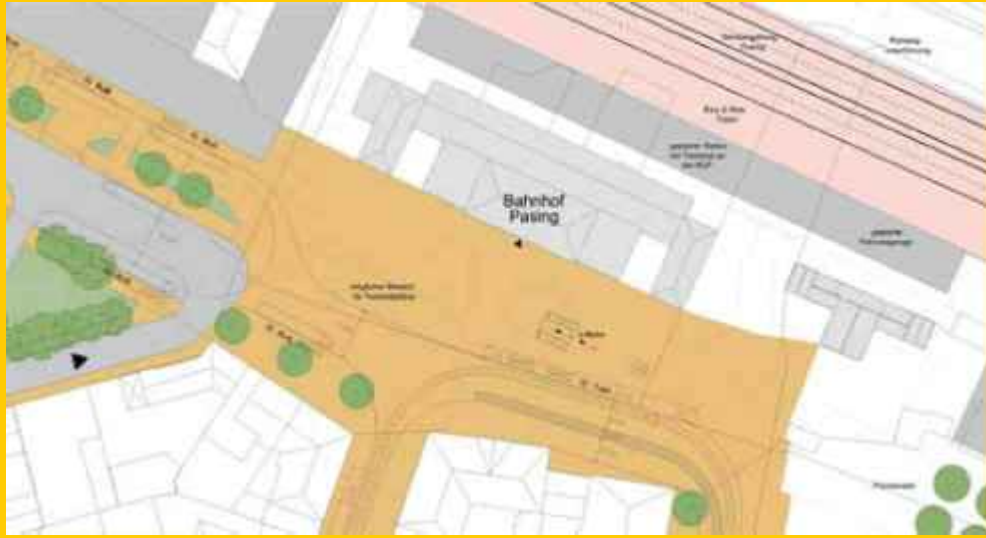
Beispiel 02: Haltestellen entlang der Kaflerstraße

Gestaltungsbeispiel 02

- Schaffung eines breiten Gehwegs mit Bäumen zwischen geplanter nördlicher Bebauung und Kaflerstraße
- hohes Konfliktpotential zwischen allen Verkehrsarten durch Anordnung sämtlicher 9 Bushaltestellen in der Kaflerstraße
- partiell sehr lange Umsteigewege
- erhebliche Behinderung des Busbetriebes untereinander als auch durch MIV und Radfahrer sowie Fußgängerströme

- erhöhte Lärm- und Abgasbelastung für die südlich angrenzende Bebauung durch die Busse
- wesentliche Verschlechterung der Wohnqualität am Irmonherplatz durch wendende Busse
- erforderlicher Umbau des gesamten Straßenraumes um den Irmonherplatz und Entfall aller heutigen Stellplätze sowie einiger Großbäume
- optionale Trambahnverlängerung nach Freiham sehr schwierig

Pasinger Bahnhofplatz



Bahnhofplatz Pasing



Luftbild Bahnhof Pasing Bestand



Bahnhof Pasing Bestand



Bahnhof Pasing Planung

Planungsziele

Der Pasinger Bahnhof als überörtlicher Verknüpfungspunkt zwischen Nah- und Fernverkehr sowie dem ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Trambahn und Bus) soll künftig aufgewertet werden. Zur Steigerung der Attraktivität und Aufenthaltsqualität am Pasinger Bahnhofplatz wird dieser – einschließlich der Kaflerstraße bis zur Einmündung Irmonherstraße – als Fußgängerzone, mit Freigabe für den öffentlichen- sowie Anlieger- und Lieferverkehr, ausgebildet. Zur Aufwertung des Fußgängerbereiches und besserer Querungsmöglichkeiten auf dem Platz wird auf eine Abtrennung der Gleiszone verzichtet.

Radfahrer

Auf dem Bahnhofplatz sind außer dem am Südrand der Kaflerstraße vorgesehenen Radfahrstreifen keine weiteren separaten Radwege vorgesehen. Der Radverkehr wird mit dem übrigen Verkehr in den Straßen abgewickelt. Damit soll eine verträgliche Zuordnung, in bestimmten Bereichen aber auch gewollte Mischung der einzelnen Verkehrsteilnehmer auf den funktional zugeordneten Flächen erreicht werden. Im östlichen Bereich des geplanten Bahnhofsterminals ist im Zusammenhang mit der Realisierung der NUP eine Fahrradstellplatzanlage mit ca. 1.000 Stellplätzen geplant.

Taxen

Stellplätze für Taxen sind sowohl auf der Südseite der Nordumgehung, nördlich des neuen Bahnhofsempfangsgebäudes sowie südlich des Bahnhofsempfangsgebäudes im Bereich des Bahnhofsvorplatzes bzw. in der Kaflerstraße vorgesehen.

U-Bahn

Die Verlängerung der U-Bahnlinie U 5 West vom Bahnhof Laim bis zum Pasinger Bahnhof ist nach wie vor geplant. Die U-Bahn-Aufgänge werden auf dem Bahnhofsvorplatz, von überall gut erreichbar sowie unter Berücksichtigung kurzer Umsteigewege, angeordnet.

Trambahn-Linie 19 (Haltestelle am Bahnhofplatz)

Die Haltestelle der verlängerten Linie 19 bis zum Pasinger Bahnhof wird aufgrund der guten Erreichbarkeit und möglichst kurzen Umsteigewegen am Bahnhofsvorplatz platziert.

Kiss & Ride (K+R)

Auf der Südseite der Nordumgehung, nördlich entlang des geplanten Bahnhofsterminals, sind außer Taxenstandplätzen auch Kiss+Ride-Stellplätze vorgesehen. Dadurch soll ein kurzes Halten zum Ein- und Aussteigen ermöglicht werden. Im Bereich des Irmonherplatzes sind grundsätzlich zusätzliche Kiss+Ride-Stellplätze denkbar.

Lieferverkehr

Eine Andienung des Bahnhofsbereichs und der umliegenden Geschäfte durch Lieferverkehr wird durch eine zeitlich beschränkte Freigabe für »Laden und Liefern« im Bereich des Bahnhofsvorplatzes und der östlichen Kaflerstraße sicher gestellt.

Parkplätze

Westlich des Bahnhofsempfangsgebäudes ist im Bereich der neuen Verbindungsspanne U-1566/Kaflerstraße zur NUP eine Zentrumsgarage mit ca. 300 Stellplätzen vorgesehen. Die Zufahrt erfolgt von der Verbindungsspanne sowie der Kaflerstraße aus.

Landsberger Straße – Planungsvorschlag

Durch die Verlagerung des Durchgangsverkehrs auf die geplante Nordumgehung Pasing (NUP) wird sich die Verkehrsbelastung in der Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Am Knie erheblich reduzieren. Auf Grundlage der künftigen Straßennetzgestaltung und der vorliegenden Verkehrsprognosen wird die Landsberger Straße zwischen Pasinger Marienplatz und Am Knie überwiegend Erschließungsfunktion übernehmen, sodass in diesem Abschnitt eine Reduzierung der Fahrstreifenanzahl von vier auf zwei (je 1 Fahrstreifen/Richtung) erfolgen kann. Die Trambahnlinie 19 wird weiterhin durch die Landsberger Straße fahren. Im Zuge der möglichen Neuaufteilung des Straßenraumes werden mehrere Alternativen betrachtet, um den unterschiedlichen Nutzungsansprüchen der motorisierten und nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmer gerecht zu werden. Im Folgenden werden daher ein Planungsvorschlag sowie zwei Varianten für den Straßenabschnitt zwischen Bäckerstraße und Am Knie näher beschrieben:

Planungsvorschlag Landsberger Straße

Die Gleisstrasse der Trambahnlinie wird von der Bäckerstraße bis zur Offenbachstraße straßenbündig hergestellt. Im weiteren Verlauf der Landsberger Straße bis Am Knie wird die Tram straßenmittig auf einem besonderen Bahnkörper (ggf. überfahrbar) geführt. Dadurch kann im Abschnitt zwischen Offenbachstraße und Am Knie die jeweilige Richtungsfahrbahnbreite für den motorisierten Individualverkehr (MIV) auf ca. 3,50 – 4,50 m reduziert werden. Im westlichen Bereich der Landsberger Straße zwischen Bäckerstraße und Offenbachstraße steht dem Mischverkehr aus MIV und Trambahn überwiegend eine Fahrbahnbreite von insgesamt ca. 10 m zur Verfügung. Durch die Reduzierung der Fahrbahnbreite entsteht Platz für Radwege und verbreiterte Gehwege. Zwischen der Offenbachstraße und Am Knie sind beidseitig Radwege geplant. Westlich der Offenbachstraße wird nur auf der Nordseite ein Radweg angeordnet. Entlang der Landsberger Straße sind beidseitig einzelne Bäume bzw. eine Allee vorgesehen. Dies trägt zur Verbesserung des Kleinklimas bei und wertet zugleich den gesamten Straßenzug der Landsberger Straße städtebaulich auf.

Zusammenfassung

- Gleislage straßenbündig von Bäckerstraße bis Offenbachstraße
- besonderer Bahnkörper straßenmittig von Offenbachstraße bis Am Knie
- Fahrspurbreite MIV 3,50 – 4,50 m zwischen Offenbachstraße und Am Knie
- Fahrbahnbreite MIV + Trambahn ca. 10 m zwischen Bäcker- und Offenbachstraße
- beidseitiger Radweg zwischen Offenbachstraße und Am Knie
- Radweg auf der Nordseite von Bäcker- bis Offenbachstraße
- Gehwegbreiten mindestens 3,50 m mit Ausnahme der Kreuzungsbereiche
- Längsparken beidseitig der Landsberger Str. (18 Stellplätze mehr als heute)
- beidseitiges Pflanzen von Bäumen



Planungsvorschlag Landsberger Straße



Schnitt G-G Bestand



Bestand



Planung



Schnitt G-G Planung

Landsberger Straße – Planungsvarianten



Schnitt G-G Bestand

Schnitt G-G Planung

Planungsvariante 01

- besonderer Bahnkörper in bestehender Gleistrasse
- keine Behinderungen zwischen Straßenbahn und anderen Verkehrsteilnehmern
- je eine Richtungsfahrbahn für den MIV mit einer Breite von ca. 4,50 m
- Reduzierung der Parkplätze (16 Stellplätze weniger als im Bestand)
- beidseitig durchgehende separate Radwege
- zum Teil sehr geringe Gehwegbreiten (kleiner als 2,50 m)
- beidseitige Einzelbäume nur zwischen Offenbachstraße und Am Knie
- kein Planfeststellungsverfahren in Folge von Gleisverschiebungen erforderlich



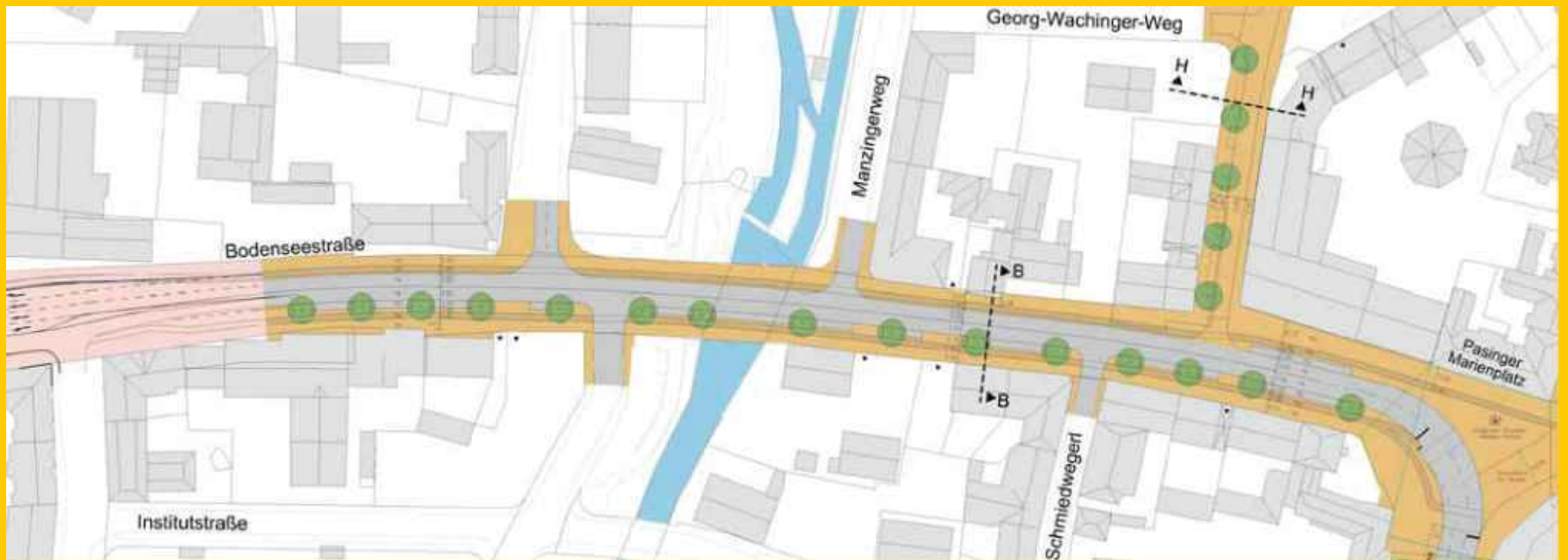
Schnitt G-G Bestand

Schnitt G-G Planung

Planungsvariante 02

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

Bodenseestraße und südliche Offenbachstraße



Bodenseestraße Planung



Schnitt B-B Bestand



Schnitt B-B Planung

Bodenseestraße

- Reduzierung der Verkehrsbelastung zwischen Lortzing- und Planegger Straße von bis zu 39.000 Kfz/24 h auf ca. 15.000 – 21.000 Kfz/24 h
- Fahrbahnreduzierung von vier auf zwei Fahrstreifen (1 Fahrstreifen/Richtung) aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung
- Schaffung von zusätzlichen Parkplätzen am südlichen Fahrbahnrand
- beidseitige Verlängerung der Radwege bis zum Marienplatz
- städtebauliche Aufwertung des Straßenraumes durch Bäume auf der Südseite

Bodenseestraße/Planegger Straße

Die West-Süd-gerichtete Verkehrsbeziehung von der Bodenseestraße zur Planegger Straße bleibt weiterhin als Hauptverkehrsverbindung mit maßgeblicher örtlicher Verbindungsfunktion erhalten. Aufgrund der in der Bodenseestraße zu erwartenden deutlichen Verkehrsreduzierung kann die Anzahl

der Fahrstreifen in der Bodenseestraße von heute vier auf zwei (1 Fahrstreifen/Richtung) reduziert werden. Dadurch können in der Bodenseestraße zwischen Lortzing- und Planegger Straße sowohl beidseitige Radwege und breitere Gehwege als auch Kundenstellplätze realisiert werden.

südliche Offenbachstraße

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



Offenbachstraße Planung



Schnitt B-B Bestand



Schnitt B-B Planung