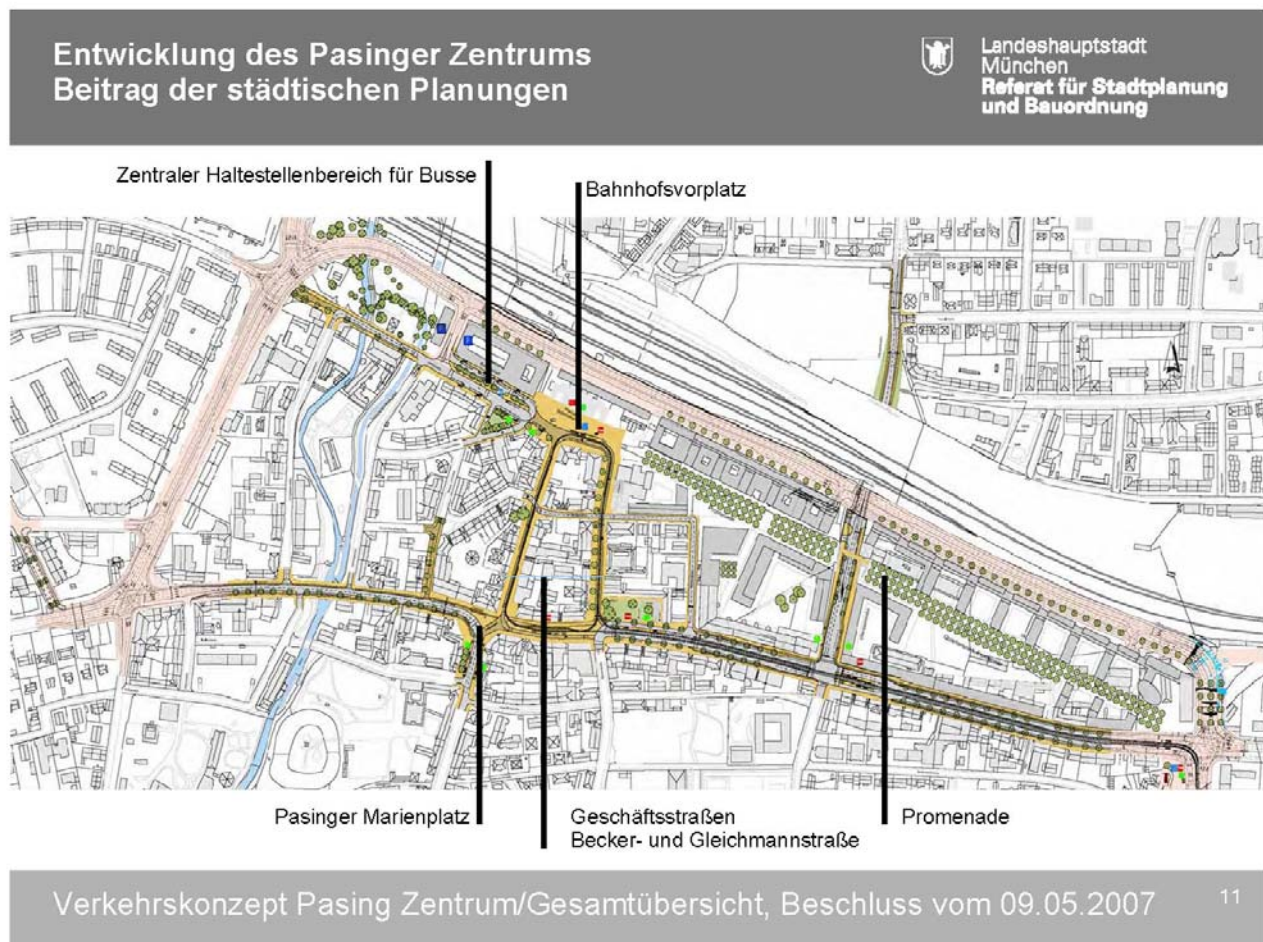


Verlängerung der Tram 19 und Verlegung der Bushaltestellen aus der Gleichmann-/Bäckerstraße zum Pasinger Bahnhof

Zurzeit wird die Umgestaltung des Pasinger Zentrums geplant, die ab 2012 realisiert werden soll. Das Ziel dabei ist ein großzügiger, fußgängerfreundlicher Einkaufsbereich zwischen Bahnhof, Landsberger- und Bodenseestraße. Der Marienplatz soll wieder zum zentralen Platz inmitten des Stadtteils werden, mit der Aufenthaltsqualität wie er sie früher als Pasinger Marktplatz hatte. Außerdem wird der Bahnhofsbereich zu einem Verkehrsknoten für den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV) mit eigenem Busbahnhof und Tramhaltestelle umgebaut. Bei dieser Neugestaltung werden der Viktualienmarkt, das Rathaus mit seinem Rathausplatz wie auch die demnächst gebauten Arkaden (östlich des Bahnhofs) an den neu entstehenden Einkaufsbereich fußgängerfreundlich angeschlossen.

Die Landsbergerstraße am Marienplatz wird nach Fertigstellung der Nordumfahrung Pasing (NUP) für Kraftfahrzeuge gesperrt. Nur so erhält der Marienplatz die einmalige Chance, ein verkehrsberuhigter Platz mit der Möglichkeit zum Verweilen zu werden. Aus diesem Grund müssen auch die Tram und die Bushaltestellen in der Gleichmann- und Bäckerstraße an den Bahnhof verlegt werden.

Bild aus dem Vortrag von Prof. Christiane Thalgot am 23.07.07 in der Pasinger Fabrik



Vorteile der Verlegung der Tram und der Bushaltstellen zum Pasinger Bahnhof:

1. Für die Akzeptanz des öffentlichen Nahverkehrs sind zentrale Umsteigebeziehungen mit kurzen Wegen unerlässlich.
2. Die Trambahn und auch der Bus sind für Familien mit Säuglingen oder Kleinkindern, Rollstuhlfahrerinnen und –fahrer, sowie Seniorinnen und Senioren ein barrierefreies Verkehrsmittel mit kurzen Fahrzeiten und großem Fahrkomfort. Gerade diese Fahrgäste brauchen kurze, unkomplizierte Wege beim Umsteigen.
3. Die Trambahn und auch der Bus sind ein schnelles Verkehrsmittel mit kurzen Haltestellenabständen. Dieser Vorteil kommt den Fahrgästen bisher aber nicht zugute, weil sie zuerst den Weg zwischen Bahnhof und Marienplatz/Gleichmann-/Bäckerstraße zurücklegen müssen.
4. Die Trambahn und auch der Bus sind ein ökologisches Verkehrsmittel mit guter CO2-Bilanz. Die neuen Haltestellen am Bahnhof erhöhen ihre Akzeptanz.
5. Die Trambahn hat ein großes Platzangebot mit hoher Beförderungskapazität. Ihre Anbindung an den Pasinger Bahnhof führt zu einer stärkeren Vernetzung der Verkehrswege im Münchener Westen und ermöglicht alternative Fahrrouten Richtung Münchner Innenstadt.
6. Trambahnbau ist relativ kostengünstig (im Vergleich zu allen anderen schienengebundenen Verkehrsmitteln).
7. Die Trambahn ist ein modernes Verkehrsmittel, das langfristig auch als Stadt-Umland-Bahn wichtige Verkehrsbeziehungen gerade zwischen kleinräumigeren Zielen herstellen kann.
8. Die Verbindung von Fußgängerzone und ÖPNV ist in vielen Städten wie auch in München (z.B. Theatinerstraße, Steinstraße, Maffeistraße = Bild rechts) problemlos möglich und geradezu ein Merkmal qualitativollen, urbanen Verkehrs.
9. Die Münchner Trambahn ist ein typisches Münchner Verkehrsmittel mit großer Tradition und hoher Zuverlässigkeit (auch im Winter).
10. Von der zentralen Anbindung an den Pasinger Bahnhof profitieren alle Ein-, Aus- und Umsteiger. Das sind schon heute ca. 4900 bei der Tram und ca. 21.000 bei den Bussen.



Kosten Umbau Pasinger Zentrum

Der gesamte Umbau des Pasinger Zentrum ist erst nach der Fertigstellung der NUP, also ab 2012, geplant. Er wird so ablaufen, dass die Beeinträchtigungen für die Einzelhändler und ihre Kunden möglichst gering sind.

Die Verlegung der Tram kostet nicht 20 Mio. € sondern 5-7 Mio. €. Die Umgestaltung des Pasinger Zentrums kommt mit der Tramverlegung auf insgesamt ca. 27 Mio. €.

Wegen der Straßenausbaubeitragssatzung (Landesgesetz) müssen die bei der Umgestaltung von Straßen anfallenden Kosten anteilig auf die Grundstückseigentümer umgelegt werden. Im Fall des Pasinger Zentrums gilt dies nicht für sämtliche Baumaßnahmen, da die MVG für die durch die Verlegung der Tram verursachten Kosten aufkommt. Tatsächlich werden also die Kosten für die Grundstückseigentümer durch die Verlegung zum Pasinger Bahnhof sogar verringert.

Richard Roth

Bild aus dem Vortrag von Prof. Christiane Thalgott am 23.07.07 in der Pasinger Fabrik

Entwicklung des Pasinger Zentrums Beitrag der städtischen Planungen



Landeshauptstadt
München
Referat für Stadtplanung
und Bauordnung



Kafflerstraße, heute



künftig



- Herausnahme des Durchgangsverkehrs am Bahnhofsvorplatz
- Unterbringung des zentralen Bushaltestellenbereichs
- Trambahnverknüpfung am Bahnhofsvorplatz
- Taxistände am Vorplatz sowie entlang der NUP
- Kurzzeitparkplätze sowie Kiss+Ridespur an der NUP*